Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 26 kwietnia 2018 r.
(OR. en)

8059/18

Międzyinstytucjonalny numer referencyjny:
2016/0014 (COD)

CODEC 563
ENT 74
MI 265
PE 51

NOTA INFORMACYJNA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów – Wyniki pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim (Strasburg, 16–19 kwietnia 2018 r.)

I. WPROWADZENIE

Zgodnie z postanowieniami art. 294 TFUE i ze wspólną deklaracją w sprawie praktycznych zasad dotyczących stosowania procedury współdecyzji[1] Rada, Parlament Europejski i Komisja kilkakrotnie kontaktowały się ze sobą w sposób nieformalny, aby osiągnąć porozumienie w sprawie przedmiotowego dossier w pierwszym czytaniu i uniknąć w ten sposób drugiego czytania i procedury pojednawczej.

[1] Dz.U. C 145 z 30.6 2007, s. 5

W związku z tym sprawozdawca, Daniel DALTON (EKR-UK), przedstawił w imieniu Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów jedną kompromisową poprawkę do projektu rozporządzenia (poprawka 356). Poprawkę tę uzgodniono podczas wspomnianych nieformalnych kontaktów.

II. GŁOSOWANIE

Podczas głosowania 19 kwietnia 2018 r. zgromadzenie plenarne przyjęło wspomnianą poprawkę kompromisową (poprawka 356) do wniosku dotyczącego rozporządzenia. Zmieniony w ten sposób wniosek Komisji jest równoznaczny ze stanowiskiem Parlamentu w pierwszym czytaniu, które przedstawione jest w rezolucji ustawodawczej znajdującej się w załączniku do niniejszej noty[2].

Stanowisko Parlamentu odzwierciedla wcześniejsze uzgodnienia między instytucjami. Rada powinna zatem być w stanie to stanowisko zatwierdzić.

Akt zostałby wówczas przyjęty w brzmieniu odpowiadającym stanowisku Parlamentu.

---

[2] Stanowisko Parlamentu przedstawione w rezolucji ustawodawczej zawiera oznaczenia zmian wprowadzonych poprawkami do wniosku Komisji. Tekst dodany do tekstu Komisji oznaczono ***pogrubieniem i kursywą***. Miejsca, w których tekst usunięto, oznaczono symbolem „▌”.

ZAŁĄCZNIK
(19.4.2018)

Homologacja i nadzór rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów ***I

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 19 kwietnia 2018 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (COM(2016)0031 – C8-0015/2016 – 2016/0014(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

– uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2016)0031),

– uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0015/2016),

– uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

– uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 25 –maja 2016 r.[3],

– uwzględniając wstępne porozumienie zatwierdzone przez komisję przedmiotowo właściwą na podstawie art. 69f ust. 4 Regulaminu oraz przekazane pismem z dnia 20 grudnia 2017 r. zobowiązanie przedstawiciela Rady do zatwierdzenia stanowiska Parlamentu, zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

– uwzględniając art. 59 Regulaminu,

– uwzględniając sprawozdanie Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Transportu i Turystyki (A8-0048/2017),

1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu[4];

2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;

3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie

---

[3] Dz.U. C 303 z 19.8 2016, s.86.

[4] Niniejsze stanowisko zastępuje poprawki przyjęte w dniu 4 kwietnia 2017 r. (Teksty przyjęte, P8_TA(2017)0097).

i Komisji oraz parlamentom narodowym.

P8_TC1-COD(2016)0014

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 19 kwietnia 2018 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/... w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 *i* (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego ***parlamentom*** narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[5],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą[6],

---

[5] Dz.U. C ***303 z 19.8 2016***, s.***86.***

[6] ***Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 19 kwietnia 2018 r.***

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zgodnie z art. 26 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej TFUE) rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, na którym ma być zapewniony swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. Przepisy dotyczące rynku wewnętrznego powinny być przejrzyste, proste**,** spójne i ***skuteczne***, gwarantując tym samym pewność i jasność prawa z korzyścią dla przedsiębiorstw i konsumentów.

(2) W tym celu dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[7] ustanowiono kompleksowe ramy UE dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

(3) W ***2013 r*** Komisja przeprowadziła ocenę unijnych ram prawnych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdówktóra wykazała, że ramy ustanowione dyrektywą 2007/46/WE są odpowiednie do osiągnięcia głównych celów harmonizacji, skutecznego funkcjonowania rynku wewnętrznego i uczciwej konkurencji, i stwierdziła, że powinny być zatem nadal stosowane.

[7] Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

(4) W ocenie tej stwierdzono także, że istnieje potrzeba wprowadzenia przepisów dotyczących nadzoru rynku w celu uzupełnienia wymogów homologacji typu, potrzeba doprecyzowania procedur wycofania produktów od użytkowników i procedur ochronnych, jak również warunków przyznawania rozszerzenia homologacji dla istniejących typów pojazdów, potrzeba poprawy wdrażania ram homologacji typu poprzez zharmonizowanie i wzmocnienie procedur homologacji typu i zgodności produkcji stosowanych przez organy i służby techniczne państw członkowskich, potrzeba ***wyraźnego określenia*** ról i zakresów odpowiedzialności podmiotów gospodarczych w łańcuchu dostaw, jak również organów i stron zaangażowanych we wdrażanie tych ram, ***przy zagwarantowaniu niezależności tych organów i stron oraz zapobieganiu konfliktom interesów***; oraz potrzeba poprawy adekwatności alternatywnych systemów homologacji (krajowa homologacja pojazdów produkowanych w małych seriach i krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu) oraz adekwatności procesu wielostopniowej homologacji typu, aby zapewnić odpowiednią elastyczność dla rynków niszowych i małych i średnich przedsiębiorstw, jednak bez zakłócania równych warunków działania.

(5) Ponadto w związku z niedawnymi problemami z wdrażaniem ram homologacji typu UE ujawniły się szczególne słabości systemu oraz unaoczniła się potrzeba przeprowadzenia jego gruntownego przeglądu i zapewnienia, że jest on solidny, przejrzysty, przewidywalny i trwały oraz że zapewnia on wysoki poziom bezpieczeństwa, ochrony zdrowia oraz ochrony środowiska.

(6) Niniejsze rozporządzenie wprowadza wiele zabezpieczeń przed niewłaściwym stosowaniem wymogów nałożonych w procesie udzielania homologacji dla pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych. W celu uniknięcia nadużyć w udzielaniu homologacji w przyszłości, ważna jest skuteczność tych zabezpieczeń.

(7) Niniejsze rozporządzenie ustanawia zharmonizowane przepisy i zasady dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, a także dotyczące indywidualnego dopuszczenia pojazdu, w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego z korzyścią dla przedsiębiorstw i konsumentów oraz wysokiego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i ochrony środowiska.

(8) Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi techniczne i administracyjne dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych do przewozu osób (kategoria M) oraz pojazdów silnikowych do przewozu rzeczy (kategotia N) oraz ich przyczep (kategoria O), a także układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w celu zapewnienia ***wysokiego*** poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej.

(9) Krajowe organy powinny stosować i wprowadzać w życie wymogi zawarte w niniejszym rozporządzeniu w jednolity sposób, aby zapewnić równe warunki działania i uniknąć stosowania na terenie Unii rozbieżnych norm. Prowadząc działania kontrolne i nadzorcze, powinny one w pełni współpracować z forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów (zwane dalej „forum") i z Komisją.

(10) Niniejsze rozporządzenie powinno wzmocnić obecne ramy dotyczące homologacji typu UE, w szczególności poprzez wprowadzenie przepisów dotyczących nadzoru rynku. W sektorze motoryzacyjnym należy wprowadzić nadzór rynku poprzez określenie obowiązków podmiotów gospodarczych w łańcuchu dostaw, zakresów odpowiedzialności organów egzekwowania prawa w państwach członkowskich, a także środków, jakie należy podjąć w przypadku pojawienia się w obrocie produktów motoryzacyjnych stwarzających poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub środowiska***, które naruszają ochronę konsumentów*** lub niespełniają wymogów w zakresie homologacji typu.

(11) W celu zapewnienia skutecznego wdrożenia wymogów w zakresie homologacji typu należy wzmocnić obecne przepisy dotyczące zgodności produkcji poprzez, między innymi, wprowadzenie obowiązkowych okresowych audytów metod kontroli zgodności i ciągłej zgodności produktów motoryzacyjnych oraz poprzez zaostrzenie wymogów w zakresie kompetencji, obowiązków i praktyki działania służb technicznych przeprowadzających badania w zakresie homologacji typu całego pojazdu pod nadzorem organów udzielających homologacji. Właściwe funkcjonowanie służb technicznych jest niezbędne do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz zaufania obywateli do systemu. Kryteria wyznaczania służb technicznych przewidziane w dyrektywie 2007/46/WE należy określić bardziej szczegółowo w niniejszym rozporządzeniu, aby ***zapewnić ich spójne stosowanie we wszystkich państwach członkowskich***. Metody oceny stosowane przez służby techniczne w państwach członkowskich ***wykazują tendencję do*** coraz większego zróżnicowania ze względu na coraz większą złożoność pracy tych służb. Konieczne jest zatem określenie obowiązków proceduralnych zapewniających wymianę informacji i monitorowanie praktyk państw członkowskich w zakresie oceny, wyznaczania, zgłaszania i monitorowania ich służb technicznych. Dzięki takim obowiązkom proceduralnym wyeliminowane powinny zostać wszelkie istniejące rozbieżności w stosowanych metodach oraz w interpretacji kryteriów wyznaczania służb technicznych. ***Aby zapewnić odpowiedni nadzór i równe warunki działania w całej Unii, ocena kandydującej służby technicznej powinna obejmować ocenę na miejscu.***

(12) W przypadku i wielostopniowej homologacj typu zasadnicze znaczenie ma sprawdzenie tego, czy zmiany dokonane przed ostatnim etapem kompletacji nie wpłynęły na funkcjonowanie homologowanych układów typu, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych w sposób, który mógłby unieważnić uprednio udzieloną homologację typu.

(13) Potrzeba kontroli i monitorowania służb technicznych ▌ wzrosła, ponieważ postęp techniczny zwiększył ryzyko, że służbom technicznym będzie brakowało niezbędnych kompetencji, które umożliwiałyby im badanie nowych technologii lub wyrobów wchodzących w zakres zadań, do których służby te zostały wyznaczone. Jako że postęp techniczny skraca cykle produktów, a częstotliwość ocen na miejscu prowadzonych w ramach działań nadzorczych i częstotliwość monitorowania różnią się, służby techniczne powinny być ***wyznaczane na czas określony, co powinno zapewnić, że okresowo przeprowadzana jest ocena ich kompetencji.***

(14) Wyznaczanie i monitorowanie służb technicznych przez państwa członkowskie według szczegółowych i rygorystycznych kryteriów powinno być zatem przedmiotem kontroli nadzorczych, między innymi warunkiem powinno być odnowienie ich wyznaczenia ▌. Należy umocnić pozycję służb technicznych wobec producentów, w tym ich prawo do przeprowadzania niezapowiedzianych kontroli w zakładach produkcyjnych oraz poddawania produktów motoryzacyjnych objętych niniejszym rozporządzeniem badaniom fizycznym i laboratoryjnym, a także obowiązek służb w tym zakresie, tak aby zapewnić ciągłość przestrzegania przepisów przez producentów po uzyskaniu homologacji typu ich produktów motoryzacyjnych.

(15) W celu poprawy przejrzystości i wzajemnego zaufania oraz dalszego dostosowania i opracowania kryteriów oceny, wyznaczania i zgłaszania służb technicznych, jak również procedury rozszerzenia i odnowienia, państwa członkowskie powinny współpracować między sobą oraz z Komisją. Państwa członkowskie powinny konsultować się między sobą oraz z Komisją na temat kwestii o ogólnym znaczeniu dla wdrażania niniejszego rozporządzenia oraz informować siebie nawzajem i Komisję***. Ważne jest, by po odpowiednich okresach wdrażania państwa członkowskie i Komisja używały wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych w celu ułatwiania i pogłębiania współpracy administracyjnej, aby na podstawie prostych i ujednoliconych procedur usprawnić i zwiększyć skuteczność zarządzania wymianą informacji. Aby informacje były bardziej dostępne i przejrzyste, powinny one być dostępne jako dane ustrukturyzowane, które można przeszukać elektronicznie***.

(16) Jeżeli wyznaczenie służby technicznej opiera się na akredytacji w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008[8], jednostki akredytujące i organy udzielające homologacji powinny wymieniać się informacjami istotnymi dla oceny kompetencji służb technicznych.

[8] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

(17) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość pobierać opłaty za wyznaczanie i monitorowanie służb technicznych, tak aby zapewnić stabilność monitorowania tych służb technicznych przez państwa członkowskie oraz stworzyć tym służbom równe warunki działania. ▌

(18) Jeżeli pomimo wprowadzenia przez państwa członkowskie środków w celu zapewnienia spójnego i ciągłego stosowania wymogów oraz działań następczych związanych z tymi wymogami kompetencje służby technicznej budzą wątpliwości, Komisja powinna mieć możliwość badania indywidualnych przypadków.

(19) W celu zapewnienia, aby na badania i sprawozdania służb technicznych nie miały wpływu okoliczności niezgodne z prawem, istotne jest aby organizacja i funkcjonowanie służb technicznych gwarantowały pełną bezstronność i ***niezależność***. Aby móc wykonywać swoje zadania w sposób spójny i systematyczny**,** służby techniczne powinny posiadać zadowalający system zarządzania, obejmujący przepisy w zakresie tajemnicy służbowej. Aby służby techniczne mogły prowadzić swoją działalność w odpowiedni sposób, ich personel powinien zawsze prezentować odpowiedni poziom wiedzy**,** kompetencji oraz niezależności.

▌

(20) Niezbędny jest solidny mechanizm egzekwowania przepisów, aby zapewnić przestrzeganie wymogów niniejszego rozporządzenia. Zapewnienie przestrzegania wymogów w zakresie homologacji typu i zgodności produkcji, określonych w przepisach regulujących sektor motoryzacyjny, powinno być nadal najważniejszym obowiązkiem organów udzielających homologacji, ponieważ jest to zadanie ściśle powiązane z wydawaniem homologacji typu i wymaga szczegółowej wiedzy merytorycznej. Ważne jest zatem, aby działalność organów udzielających homologacji była regularnie weryfikowana ▌.

(21) Aby zapewnić przestrzeganie niniejszego rozporządzenia, zapewnić jego jednolite stosowanie w Unii oraz ułatwić wymianę najlepszych praktyk, Komisja powinna organizować i przeprowadzać oceny procedur ustanowionych przez organy udzielające homologacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Wyniki takich ocen, w tym wszelkie niewiążące zalecenia, powinny zostać omówione na forum. Oceny powinny być przeprowadzane okresowo, z uwzględnieniem zasady proporcjonalności, liczby i różnych rodzajów udzielanych homologacji typu oraz wszelkich przypadków niezgodności z przepisami stwierdzonych podczas weryfikacji zgodności.

(22) Dla zapewnienia skuteczności ocen Komisji, a jednocześnie zminimalizowania obciążeń administracyjnych ważne jest, by organy udzielające homologacji i Komisja prowadziły sprawną współpracę podczas przeprowadzania ocen, w szczególności podczas ocen w obiektach danego organu udzielającego homologacji. Oceny Komisji powinny być przeprowadzane zgodnie z mającym zastosowanie prawem, między innymi w zgodzie z okresami pracy lub w języku organów krajowych. Koszty powstałe w wyniku prowadzenia takich ocen, w tym koszty związane z tłumaczeniem dokumentów, powinna ponosić Komisja.

(23) System weryfikacji zgodności jest obecnie wzmacniany poprzez uznanie oficjalnego procesu akredytacji służb technicznych lub poprzez wprowadzenie regularnych wzajemnych ocen w odniesieniu do oceny i monitorowania służb technicznych przez organy udzielające homologacji. Celem jest zapewnienie jednolitego poziomu jakości i rygorystyczności w egzekwowaniu wymogów w zakresie homologacji typu przez wszystkie organy udzielające homologacji.

(24) Ściślejsza koordynacja między organami krajowymi poprzez wymianę informacji i skoordynowane oceny pod kierunkiem organu koordynującego ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia jednolicie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i ochrony środowiska w ramach rynku wewnętrznego. Powinno to również doprowadzić do efektywniejszego wykorzystania ograniczonych zasobów na poziomie krajowym. W tym celu należy dla państw członkowskich i Komisji stworzyć forum ***doradcze***, ***tak by promować dobre praktyki,*** umożliwiać wymianę informacji ▌ oraz koordynować ▌ działania w zakresie egzekwowania przepisów dotyczących homologacji typu. Nadanie bardziej formalnych ram obecnej, nieformalnej współpracy państw członkowskich w tej dziedzinie powinno być korzystne dla tej współpracy. ***Forum to powinno składać się z wyznaczonych przez państwa członkowskie przedstawicieli organów udzielających homologacjioraz organów nadzoru rynku. Przedstawiciele uczestniczący w danym posiedzeniu powinni być dobierani pod kątem zagadnień omawianych na forum. Aby uzyskać pełną gamę poglądów i opinii, wskazane jest w szczególności regularne zapraszanie do udziału w forum obserwatorów zewnętrznych, których działalność ma związek z omawianymi kwestiami.***

(25) Aby uniknąć potencjalnych konfliktów interesów, organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku nie powinny być ze sobą powiązane przy wykonywaniu swoich zadań. W przypadku gdy państwo członkowskie decyduje się umieścić te organy w ramach tej samej organizacji, powinno ono przynajmniej zapewnić, że ta organizacja posiada struktury, które zapewniają odrębność działalności tych organów, jeżeli chodzi o bezpośrednie ich zarządzanie i podejmowanie decyzji.

(26) Przepisy dotyczące nadzoru rynku unijnego i kontroli produktów wprowadzanych na rynek unijny, określone w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008, mają zastosowanie do pojazdów silnikowych i ich przyczep jak również układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Przepisy te nie powinny uniemożliwiać państwom członkowskim wyboru organów właściwych do wykonania tych zadań. Nadzór rynku jest kompetencją dzieloną między różne organy krajowe, co pozwoliłoby na uwzględnienie krajowych systemów nadzoru rynku w państwach członkowskich, ustanowionych na mocy rozporządzenia (WE) nr 765/2008. Skuteczna koordynacja i skuteczne monitorowanie na szczeblu Unii i na szczeblu krajowym powinny gwarantować egzekwowanie przez organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku nowych ram homologacji typu i nadzoru rynku.

(27) W niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić przepisy dotyczące nadzoru rynku, aby wzmocnić prawa i obowiązki organów krajowych, zapewnić skuteczną koordynację ich działań w zakresie nadzoru rynku oraz jasno określić obowiązujące procedury.

(28) Organy nadzoru rynku i organy udzielające homologacji muszą mieć możliwość właściwego wykonywania zadań określonych w niniejszym rozporządzeniu. W tym celu państwa członkowskie powinny w szczególności wyposażyć je w niezbędne zasoby.

(29) W celu poprawy przejrzystości w przeprowadzaniu homologacji oraz usprawnienia wymiany informacji i niezależnej weryfikacji przez organy nadzoru rynku, organy udzielające homologacji i Komisję dokumentacja homologacji typu powinna być dostępna w formie elektronicznej i udostępniona publicznie, z zastrzeżeniem wyłączeń dotyczących ochrony tajemnic handlowych oraz ochrony danych osobowych.

(30) Obowiązki organów krajowych w zakresie nadzoru rynku określone w niniejszym rozporządzeniu są bardziej szczegółowe niż obowiązki określone w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008. Wynika to z potrzeby uwzględnienia szczególnych cech ram homologacji typu i konieczności uzupełnienia tych ram skutecznym mechanizmem nadzoru rynku zapewniającym gruntowną ▌ weryfikację zgodności produktów motoryzacyjnych objętych niniejszym rozporządzeniem. ***Do zapewnienia funkcjonowania ram niezbędne jest, aby organy nadzoru rynku weryfikowały zgodność produktów motoryzacyjnych, niezależnie od tego, czy ich homologacji typu udzielono przed czy po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.***

(31***) Dla właściwego funkcjonowania nadzoru rynku istotne jest, aby zgodność pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych będących w obrocie była weryfikowana w oparciu o solidną ocenę ryzyka. Taka weryfikacja zgodności, uzupełniona przez ustanowienie minimalnej liczby badań pojazdów na rok powinna również przyczynić się do skutecznego wykonywania w całej Unii obowiązków dotyczących nadzoru rynku.***

(32) ***Ze względu na szczególne cechy emisji i związane z nimi potencjalne zagrożenia odpowiedni odsetek minimalnej liczby sprawdzeń powinien przypadać na badanie emisji. Aby zapewnić pełną zgodność pojazdów z przepisami, każda kontrola powinna obejmować sprawdzenie, czy spełnione są wszystkie wymogi homologacji typu, które dotyczą emisji, mają zastosowanie do badanego pojazdu.***

(33) ***Należy umożliwić, aby wszelkie badania przeprowadzone na jakimkolwiek pojeździe w którymkolwiek państwie członkowskim mogły być wykorzystane w celu przyjęcia środków naprawczych i ograniczających w innym państwie członkowskim. Wyniki sprawdzeń przeprowadzonych na pojazdach na terytorium jednego państwa członkowskiego należy uznać za odpowiednie do celów powołania się na środki naprawcze i ograniczające w innym państwie członkowskim. W związku z tym do celów jakichkolwiek sprawdzeń przeprowadzanych w imieniu innego państwa członkowskiego nie należy wymagać fizycznego transferu przedmiotowych pojazdów.***

(34) ***Szczególnie ważne jest to, by*** w weryfikacji zgodności organy krajowe i ***Komisja uwzględniały*** badania i kontrole ▌ pojazdów weryfikujące ***zgodność podczas eksploatacji*** ▌. Wybór pojazdów, które sąpoddawane takiej weryfikacji zgodności powinien opierać się na właściwej ocenie ryzyka, uwzględniającej wagę ewentualnego braku zgodności***,*** ▌ prawdopodobieństwo jego wystąpienia ***oraz inne możliwedane, takie jak wprowadzanie pojazdów, w których zainstalowane są nowe rozwiązania technologiczne i które w przeszłości nie były zgodne z przepisami lub były przedmiotami doniesień o takiej niezgodności, wyniki badań przy użyciu zdalnej detekcji oraz obawy wyrażane przez uznane strony trzecie.***

(35) Ponadto, ***aby sprawdzić spełnienie odpowiednich wymogów,*** niezależnie od badań i kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie w ramach ich krajowych obowiązków dotyczących nadzoru rynku, Komisja powinna organizować i przeprowadzać badania i kontrole weryfikujące zgodność.

Ważne jest, by przy przeprowadzaniu takich badań i kontroli na pojazdach zarejestrowanych, w porozumieniu z posiadaczami dowodów rejestracyjnych tych pojazdów, uwzględniać fakt, że pojazdy zmodyfikowane mogą nie być odpowiednie do weryfikacji tej zgodności. Duże znaczenie ma także to, by wziąć pod uwagę skutki dla posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu, zwłaszcza kiedy posiadaczem jest osoba fizyczna, w przypadku których odpowiednimisposobami doboru pojazdów są albo zaproszenie publiczne lub decyzja organów państw członkowskich. Jeżeli w ramach tych badań i kontroli stwierdzony zostanie brak zgodności lub jeżeli wyjdzie na jaw, że homologacji typu udzielono na podstawie nieprawidłowych danych***,*** Komisja powinna być uprawniona do wszczęcia w skali całej Unii czynności zaradczych w celu przywrócenia zgodności danych pojazdów oraz zbadania przyczyn nieprawidłowości homologacji typu. W budżecie ogólnym Unii należy zapewnić odpowiednie finansowanie w celu umożliwienia realizacji takich badań i kontroli weryfikujących zgodność.

(36) W celu wsparcia państw członkowskich w wykrywaniu urządzeń ograniczających skuteczność działania Komisja opublikowała w dniu 26 stycznia 2017 r. wytyczne dotyczące oceny pomocniczych strategii kontroli emisji i obecności urządzeń ograniczających skuteczność działania w odniesieniu do stosowania rozporządzenia (WE) nr 715/2007w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6). Zgodnie z tymi wytycznymi badania prowadzone przez Komisję, organy udzielające homologacji typu oraz służby techniczne w celu wykrycia urządzeń ograniczających skuteczność działania powinny nadal mieć charakter niespodziewany, a także powinny obejmować zmodyfikowane warunki badania, wiążące się ze zróżnicowaniem warunków fizycznych i parametrów badania.

(37) Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdu, zapewnić ochronę osób znajdujących się w pojeździe i innych użytkowników dróg oraz zapewnić ochronę środowiska i ***zdrowia***, należy nadal harmonizować i dostosowywać do postępu naukowo-technicznego wymogi techniczne i normy środowiskowe mające zastosowanie do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych.

(38) Na cel niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć wpływu fakt, że niektóre układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne, części i wyposażenie mogą być montowane w pojeździe po jego wprowadzeniu do obrotu, zarejestrowaniu lub dopuszczeniu. Należy zatem przyjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne lub części i wyposażenie, które mogą być zamontowane w pojazdach i które mogą znacznie zakłócić funkcjonowanie układów istotnych dla ochrony środowiska lub bezpieczeństwa funkcjonalnego, podlegały kontroli organu udzielającego homologacji przed ich wprowadzeniem do obrotu, zarejestrowaniem lub dopuszczeniem.

(39) Środki te powinny mieć zastosowanie jedynie do ograniczonej liczby części lub wyposażenia. W przypadku poważnego zagrożenia Komisja powinna, po konsultacji z zainteresowanymi stronami, utworzyć wykaz takich części lub wyposażenia oraz związanych z nimi wymogów, traktując to priorytetowo. Przy tworzeniu tego wykazu Komisja powinna zapewnić w szczególności, by części zamienne i wyposażenie mające zasadnicze znaczenie dla kontroli emisji i dla bezpieczeństwa posiadały specyfikacje funkcjonalne oryginalnych części i wyposażenia. Komisja powinna również konsultować się z zainteresowanymi stronami w oparciu o sprawozdanie i dążyć do osiągnięcia właściwej równowagi między wymogami związanymi z poprawą bezpieczeństwa drogowego i ochroną środowiska oraz osiągnięcie właściwej równowagi między interesami konsumentów, producentów i dystrybutorów, zachowując konkurencyjność na rynku części zamiennych i wyposażenia.

(40) System homologacji typu UE musi umożliwić każdemu państwu członkowskiemu potwierdzenie, że każdy typ pojazdu i każdy typ układu, komponentu i oddzielnego zespołu technicznego przeznaczony do tego typu pojazdu został poddany badaniom i kontrolom przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu w celu sprawdzenia jego zgodności z określonymi w nim wymogami w zakresie homologacji typu, a producent pojazdu uzyskał dla niego świadectwo homologacji typu. System homologacji typu UE zobowiązuje producentów do produkowania przez nich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z homologowanym typem. Producent pojazdu musi to poświadczyć, wydając dla każdego pojazdu świadectwo zgodności. Należy zezwolić na udostępnianie na rynku i rejestrowanie w Unii każdego pojazdu, który posiada ważne świadectwo zgodności.

(41) Aby uprościć wymianę informacji dotyczących homologacji typu między właściwymi organami i podać stosowne informacje do wiadomości publicznej, po odpowiednich okresach wdrażania należy obowiązkowo wykorzystywać internetowe bazy danych, które można przeszukiwać. Aby chronić dane poufne, ważne jest prowadzenie wymiany danych zawsze z wykorzystaniem protokołów bezpiecznej wymiany danych. Szczególną uwagę należy poświęcić eliminowaniu niewłaściwego wykorzystywania danych, w tym unikanie tworzenia wielokrotnych pierwszych rejestracji z wykorzystaniem świadectw zgodności w formacie elektronicznym.

(42) Ponieważ zgodność produkcji jest jedną z podstaw systemu homologacji typu UE, ustalenia wprowadzone przez producenta w celu zapewnienia takiej zgodności powinny być zatwierdzane przez właściwy organ lub wyznaczoną w tym celu odpowiednio wykwalifikowaną służbę techniczną i powinny podlegać regularnej weryfikacji w drodze niezależnych audytów okresowych. Ponadto organy udzielające homologacji powinny zapewniać weryfikację ciągłej zgodności przedmiotowych produktów motoryzacyjnych.

(43) Ciągłość ważności homologacji typu wymaga, aby producent informował organ, który homologował jego typ pojazdu, o wszelkich zmianach cech tego typu lub mających zastosowanie do tego typu wymogów w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej, ***aby można było*** sprawdzić ▌, czy ten typ pojazdu nadal spełnia wszystkie mające zastosowanie wymogi. Ponadto należy doprecyzować warunki ***zmian*** homologacji typu, aby zapewnić jednolite stosowanie procedur i egzekwowanie wymogów w zakresie homologacji typu w całej Unii***, w szczególności w celu zapewnienia rygorystycznego stosowania zasad, na podstawie których rozróżnia się nowe i zmienione homologacje typu. Dla zapewnienia, by najnowsze wymogi były wdrożone we wszystkich nowych pojazdach w określonym momencie, ważne jest, by akty prawne wymienione w załączniku II zawierały nie tylko datę zastosowania nowych wymogów do nowych homologacji typu, lecz także datę, od której nowe wymogi stają się obowiązkowe do celów udostępniania na rynku, rejestracji lub dopuszczania pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych***.

(44) Ocena zgłoszonego poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz szkody dla zdrowia publicznego i środowiska powinna być prowadzona na szczeblu krajowym, przy czym należy zapewnić koordynację na szczeblu Unii, jeżeli zgłoszone zagrożenie lub szkoda mogą wystąpić poza terytorium jednego państwa członkowskiego, mając na uwadze wspólne korzystanie z zasobów i zapewnienie spójności w zakresie czynności naprawczych podejmowanych w dążeniu do ograniczenia stwierdzonego zagrożenia lub szkód.

(45) W celu zapewnienia, aby wszystkie pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne wprowadzone do obrotu zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska, producent lub dowolny inny podmiot gospodarczy w łańcuchu dostaw powinien podjąć odpowiednie środki naprawcze, włącznie z wycofaniem pojazdów od użytkowników, w przypadku gdy dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny stwarza poważne zagrożenie dla użytkowników lub środowiska, o czym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008. Organy udzielające homologacji powinny być uprawnione do oceny i weryfikacji, czy środki te są wystarczające. Organy udzielające homologacji innych państw członkowskich powinny mieć prawo do wprowadzenia środków naprawczych i ograniczających w przypadku, gdy uznają, że środki naprawcze producenta są nieodpowiednie.

(46) W przypadku zastosowania środków naprawczych, pojazdy, których środki te dotyczą, nie powinny być naprawiane na koszt posiadaczy ich dowodu rejestracyjnego, w tym w przypadkach, w których naprawy dokonano już na ich koszt przed przyjęciem środków naprawczych. Nie powinno to uniemożliwiać wykorzystywania przez konsumentów środków zaskarżenia opartych na prawie umów, mających zastosowanie zgodnie z prawem unijnym lub krajowym.

(47) Producentom produkującym pojazdy w małych seriach należy zapewnić odpowiednią elastyczność poprzez stosowanie alternatywnych systemów homologacji. Powinni oni korzystać z dobrodziejstw unijnego rynku wewnętrznego, pod warunkiem że produkowane przez nich pojazdy spełniają szczególne wymogi w zakresie homologacji typu UE dla pojazdów produkowanych w małych seriach. W niektórych ograniczonych przypadkach należy zezwolić na krajową homologację typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach. Aby zapobiec nieprawidłowościom, stosowanie uproszczonej procedury w przypadku pojazdów produkowanych w małych seriach powinno dotyczyć jedynie bardzo ograniczonej produkcji ***zgodnie z niniejszym rozporządzeniem***. Niezbędne jest zatem precyzyjne zdefiniowanie pojęcia pojazdów produkowanych w małych seriach przez określenie liczby produkowanych pojazdów, wymogów, jakie muszą zostać spełnione, oraz warunków wprowadzania takich pojazdów do obrotu. Równie ważne jest określenie alternatywnego systemu dopuszczeń dla pojedynczych pojazdów, w szczególności aby zapewnić wystarczającą elastyczność w przypadku dopuszczeń pojazdów budowanych w wielu etapach.

(48) Unia jest stroną Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych z dnia 20 marca 1958 r., dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań (zwanego dalej „zrewidowanym porozumieniem z 1958 r.”)[9]. Unia przyjęła znaczną liczbą regulaminów załączonych do zrewidowanego porozumienia z 1958 r. i w związku z tym ma obowiązek akceptować homologacje typu udzielonezgodnie z tymi regulaminami jako zgodne z odpowiednimi wymogami Unii. Do celów uproszczenia swoich ram homologacji typu i dostosowania ich do międzynarodowych ram Organizacji Narodów Zjednoczonych(ONZ), w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009[10], Unia uchyliła szczegółowe dyrektywy dotyczące homologacji typu i zastąpiła je obowiązkiem stosowania odpowiednich regulaminów ONZ. Aby ograniczyć obciążenie administracyjne związane z procesem homologacji typu, należy zezwolić producentom pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych bezpośrednio na ubieganie się o homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w stosownych przypadkach, poprzez uzyskanie homologacji na podstawie odpowiednich regulaminów ONZ, o których mowa w załącznikach do niniejszego rozporządzenia.

---

9 Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („zrewidowane porozumienie z 1958 r.”) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

10 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).

(49) W związku z tym regulaminy ONZ i zmiany do nich, za przyjęciem których Unia głosowała lub które Unia stosuje, zgodnie z decyzją 97/836/WE, należy włączyć do unijnego prawodawstwa dotyczącego homologacji typu. Komisji należy zatem przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE do zmiany załączników do niniejszego rozporządzenia w celu zapewnienia stałej aktualizacji odniesień do regulaminów ONZ i zmian do nich w wykazie odpowiednich aktów prawnych.

(50) Nieograniczony dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów poprzez stosowanie znormalizowanego formatu umożliwiającego wyszukanie informacji technicznych, a także efektywna konkurencja na rynku usług w zakresie dostarczania takich informacji są niezbędne do poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego, szczególnie w odniesieniu do swobodnego przepływu towarów, swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług. Wymogi w zakresie dostarczania informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów były dotychczas określone w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 [11] ***oraz*** (WE) nr 595/2009[12] ▌. Wymogi te należy ująć w niniejszym rozporządzeniu, a rozporządzenia (WE) nr 715/2007 ***oraz*** (WE) nr 595/2009 ▌ powinny zostać odpowiednio zmienione.

---

[11] Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

[12] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

(51) Postęp techniczny w zakresie nowych metod i technologii diagnostyki i naprawy pojazdu, takich jak zdalny dostęp do informacji o pojeździe i do jego oprogramowania, nie powinien osłabiać celu niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do dostępu niezależnych podmiotów do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu.

(52) W celu zapewnienia skutecznej konkurencyjności na rynku obejmującym usługi w zakresie informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów oraz w celu wyjaśnienia, że informacje te obejmują informacje, których należy udzielać niezależnym podmiotom innym niż stacje obsługi, aby umożliwić całemu rynkowi niezależnych napraw i konserwacji pojazdów konkurowanie z autoryzowanymi punktami sprzedaży, niezależnie od tego, czy producent pojazdu bezpośrednio udziela takich informacji swoim autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi, czy sam korzysta z tych informacji do naprawy i konserwacji, należy doprecyzować, jakie informacje mają być przekazywane do celów dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów.

(53) Ze względu na kontrolę pojazdów, a w szczególności na ich bezpieczeństwo i komponenty związane ze środowiskiem, uznano za konieczne, by stacje kontroli pojazdów i odpowiednie właściwe organy miały dostęp do informacji technicznych każdego pojazdu określonychw dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE[13]. Aby ułatwić przestrzeganie wymogów ustanowionych w tej dyrektywie, niezależne podmioty powinny mieć dostęp do odpowiednich informacji technicznych potrzebnych do przygotowania pojazdów do badań zdatności do ruchu drogowego.

---

13 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

(54) Jako że obecnie nie ma wspólnej zorganizowanej procedury wymiany danych o komponentach pojazdów między producentami pojazdów a niezależnymi podmiotami, należy opracować zasady takiej wymiany danych. Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) powinien formalnie opracować wspólną zorganizowaną procedurę dotyczącą znormalizowanego formatu wymiany danych, przy czym mandat udzielony CEN nie przesądza z góry o poziomie szczegółowości tej normy. Prace CEN powinny przede wszystkim jednakowo odzwierciedlać interesy i potrzeby producentów pojazdów oraz niezależnych podmiotów i powinny również obejmować badanie takich rozwiązań jak otwarte formaty danych opisane za pomocą dobrze zdefiniowanych metadanych w celu dostosowania do istniejącej infrastruktury informatycznej.

(55) W celu ***zapewnienia skuteczności*** niniejszego rozporządzenia ▌ należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do wymogów w zakresie homologacji typu dotyczących efektywności środowiskowej i poziomu bezpieczeństwa pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, ***oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa[14]. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych***.

(56) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011[15].

(57) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji nakładanych w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić wdrożenie tych przepisów. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające**.** ***W szczególności te sankcje powinny odzwierciedlać zagrożenie, jakie udostępnione na rynku niezgodne z wymogami pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne mogłyby stworzyć dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska***. Państwa członkowskie powinny corocznie zgłaszać nałożone sankcje Komisji w celu monitorowania spójności wdrażania tych przepisów.

---

14 Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

15 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

(58) Przy prowadzeniu badań weryfikujących zgodność służby techniczne powinny mieć możliwość swobodnego i nieprzewidywalnego wybierania parametrów badania w granicach przewidzianych przez odpowiednie akty prawne. Powinno im to pomóc w sprawdzeniu zgodności badanych pojazdów z przepisami w pełnym zakresie parametrów, w tym także przy najmniej korzystnych parametrach badania.

(59) Aby zapewnić zgodność pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z przepisami niniejszego rozporządzenia we wszystkich przypadkach, należy uznać, że nie spełniają one odpowiednich wymogów, gdy wyniki badań nie mogą zostać empirycznie sprawdzone przez odpowiedni organ, nawet jeżeli wszystkie parametry badania zostały odtworzone lub uwzględnienione. Konieczne jest nałożenie sankcji na podmioty gospodarcze i służby techniczne, które fałszują wyniki badań, składają nieprawdziwe oświadczenia lub przedkładają nieprawidłowe dane do celów homologacji.

(60) Mając na uwadze jasność, racjonalność i prostotę, należy uchylić dyrektywę 2007/46/WE i zastąpić ją niniejszym rozporządzeniem. Przyjęcie niniejszego rozporządzenia zapewnia bezpośrednie stosowanie przepisów i umożliwia ich aktualizowanie w sposób terminowy i efektywniejszy w celu lepszego uwzględnienia postępu technicznego i zmian regulacyjnych w kontekście zrewidowanego porozumienia z 1958 r.

(61) W celu ***wspierania środków naprawczych i ograniczających na szczeblu unijnym*** Komisja powinna mieć uprawnienia do nakładania zharmonizowanych grzywien administracyjnych na podmioty gospodarcze, co do których stwierdzono, że naruszyły przepisy niniejszego rozporządzenia, bez względu na to, gdzie pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny uzyskał pierwotnie homologację typu. ***Należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE, poprzez ustanowienie procedury oraz metod obliczania i pobierania tych grzywien administracyjnych, na podstawie zasad określonych w niniejszym rozporządzeniu.***

(62) Ilekroć środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, powinny one być wykonywane zgodnie z ***rozporządzeniami*** Parlamentu Europejskiego i Rady ***(UE) 2016/679***[16] i (WE) nr 45/2001[17] oraz z ich krajowymi środkami wykonawczymi. ***Ważne jest, by producenci wdrażali wszelkie środki niezbędne do przestrzegania przepisów dotyczących przetwarzania i przekazywania danych osobowych wytwarzanych podczas używania pojazdu.***

---

16 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

17 Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

(63) Aby umożliwić państwom członkowskim, organom krajowym i podmiotom gospodarczym przygotowanie się do stosowania nowych przepisów wprowadzonych w niniejszym rozporządzeniu, należy określić datę rozpoczęcia stosowania przypadającą po dacie wejścia w życie.

(64) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie przepisówadministracyjnych i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu nowych pojazdów kategorii M, N i O oraz w zakresie homologacji typu układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych dla takich pojazdów, a także w zakresie nadzoru rynku takich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie określa przepisy administracyjne i wymogi techniczne w zakresie homologacji typu i wprowadzania do obrotu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych ▌, o których mowa w art. 2 ust. 1 oraz dla indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Niniejsze rozporządzenie określa też przepisy dotyczące wprowadzania do obrotu i dopuszczania części i wyposażenia, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów pojazdów, o których mowa w art. 2 ust 1.

2. Niniejsze rozporządzenie określa wymogi dotyczące nadzoru rynku pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które podlegają homologacji. Niniejsze rozporządzenie określa również wymogi dotyczące nadzoru rynku pojazdów, części i wyposażenia dla takich pojazdów.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M i N oraz do ich przyczep kategorii O, które przeznaczone są do jazdy po drogach publicznych, łącznie z pojazdami i przyczepami zaprojektowanymi i zbudowanymi w jednym lub kilku etapach, oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a także części i wyposażenia, zaprojektowanych i zbudowanych dla takich pojazdów i przyczep do nich.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących pojazdów:

a) pojazdów rolniczych lub leśnych zdefiniowanych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013[18];

b) pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców zdefiniowanych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013[19];

c) pojazdów ***gąsienicowych;***

d) pojazdów zaprojektowanych i zbudowanych lub dostosowanych wyłącznie do użytku przez siły zbrojne.

[18] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).

[19] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

3. W przypadku następujących pojazdów ▌ producent może wystąpić o homologację typu lub indywidualne dopuszczenie pojazdu na podstawie niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że pojazdy te spełniają ▌ wymogi niniejszego rozporządzenia:

a) pojazdy zaprojektowane i zbudowane do użytku przede wszystkim na placach budowy lub w kamieniołomach, w obiektach portowych lub w portach lotniczych;

b) pojazdy zaprojektowane i zbudowane ***lub dostosowane*** do użytku przez ▌ służby ***ochrony*** ludności, straż pożarną oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego;

c) każdy pojazd z własnym napędem, który został zaprojektowany i zbudowany specjalnie do wykonywania prac i który ze względu na swoje cechy konstrukcyjne nie jest przeznaczony do przewozu pasażerów ani towarów i ***który nie jest maszyną zamocowaną na podwoziu pojazdu silnikowego.***

Tego rodzaju dopuszczenia pozostają bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[20].

[20] Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).

4. Producent może wystąpić o indywidualne dopuszczenie pojazdu na podstawie niniejszego rozporządzenia w przypadku następujących pojazdów:

a) pojazdów przeznaczonych wyłącznie do wyścigów drogowych;

b) prototypów pojazdów używanych na drodze na odpowiedzialność producenta w celu przeprowadzenia konkretnego programu badań, pod warunkiem że zostały one specjalnie zaprojektowane i zbudowane do tego celu.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia i ***aktów prawnych wymienionych w załączniku II, o ile w tych aktach nie przewidziano inaczej***, stosuje się następujące definicje:

1) „homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;

(2) „homologacja typu UE” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi zawartymi w niniejszym rozporządzeniu ▌;

3) „krajowa homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi ustanowionymi na mocy prawa danego państwa członkowskiego, przy czym ważność takiej homologacji jest ograniczona do terytorium tego państwa członkowskiego;

4) „świadectwo homologacji typu” oznacza dokument, w którym organ udzielający homologacji oficjalnie zaświadcza, że udzielono homologacji typu w odniesieniu do pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;

5) „świadectwo zgodności” oznacza dokument ▌ wydany przez producenta ▌, w którym zaświadcza się, że pojazd jest zgodny z homologowanym typem pojazdu i ***ze wszystkimi aktami prawnymi obowiązującymi w momencie jego wyprodukowania***;

6) „indywidualne dopuszczenie pojazdu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że dany pojazd, niezależnie od tego, czy jest on jedynym egzemplarzem, czy nie, jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi dotyczącymi unijnego ***lub*** krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;

7) „homologacja typu całego pojazdu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że niekompletny, kompletny lub skompletowany typ pojazdu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;

8) „wielostopniowa homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji lub organy udzielające homologacji zaświadczają, że w zależności od jego stanu kompletacji niekompletny lub skompletowany typ pojazdu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;

9) „homologacja typu krok po kroku” oznacza procedurę, która polega na zbieraniu krok po kroku całego zestawu świadectw homologacji typu UE ***lub ONZ*** dla układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wchodzących w skład pojazdu, co na ostatnim etapie prowadzi do homologacji typu całego pojazdu;

10) „jednostopniowa homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza w jednym etapie, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jako całość jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;

11) „mieszana homologacja typu” oznacza homologację typu krok po kroku, podczas której na ostatnim etapie ▌***homologacji typu*** całego pojazdu uzyskano homologację typu jednego lub więcej układów bez konieczności wydawania dla nich świadectw homologacji typu UE;

12) „homologacja typu układu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ układu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;

13) „homologacja typu oddzielnego zespołu technicznego” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ oddzielnego zespołu technicznego

jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi w odniesieniu do jednego lub większej liczby określonych typów pojazdów;

14) „homologacja typu komponentu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ komponentu, niezależnie od pojazdu, jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;

15) „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy lub przyczepę do niego;

16) „pojazd silnikowy” oznacza pojazd o napędzie silnikowym, który jest zaprojektowany i zbudowany tak, aby poruszał się samodzielnie, ma co najmniej cztery koła, jest kompletny, skompletowany lub niekompletny, oraz którego konstrukcja pozwala na osiągnięcie maksymalnej prędkości projektową przekraczającej 25 km/h;

17) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, który jest zaprojektowany i zbudowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy***,*** ***i którego ruchome połączenie umożliwia ruch co najmniej wokół osi poziomej prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii oraz wokół osi pionowej równoległej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu silnikowego, przez który jest ciągnięty;***

18) „układ” oznacza zbiór urządzeń połączonych w celu pełnienia jednej lub kilku konkretnych funkcji w pojeździe i który podlega wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku II;

19) „komponent” oznacza urządzenie przeznaczone do wykorzystania jako część pojazdu, które może uzyskać homologację typu niezależnie od pojazdu i które podlega wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku II***, jeżeli taki szczególny akt prawny wyraźnie to przewiduje***;

20) „oddzielny zespół techniczny” oznacza urządzenie przeznaczone do wykorzystania jako część pojazdu, które może uzyskać homologację typu oddzielnie, ale tylko w odniesieniu do jednego lub większej liczby określonych typów pojazdów i które podlega wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku II***, jeżeli taki szczególny akt prawny wyraźnie to przewiduje***;

21) „części” oznaczają produkty wykorzystane do montażu, naprawy i konserwacji pojazdu, jak również części zamienne;

22) „wyposażenie” oznacza produkty inne niż części, które mogą zostać dodane do pojazdu lub na nim zainstalowane;

23) „części zamienne” oznaczają produkty przeznaczone do zainstalowania w pojeździe lub na pojeździe w celu zastąpienia oryginalnych części tego pojazdu, w tym produkty, które są niezbędne do użytkowania pojazdu, z wyjątkiem paliwa;

24) „pojazd podstawowy” oznacza każdy pojazd, który jest używany na początkowym etapie wielostopniowej homologacji typu;

25) „pojazd niekompletny” oznacza każdy pojazd, który w celu spełnienia odpowiednich wymogów technicznych niniejszego rozporządzenia ▌ musi przejść przynajmniej jednen etap kompletacji;

26) „pojazd skompletowany” oznacza pojazd, który w rezultacie procesu wielostopniowej homologacji typu spełnia odpowiednie wymogi techniczne niniejszego rozporządzenia ▌;

27) „pojazd kompletny” oznacza pojazd, który nie wymaga kompletacji w celu spełnienia odpowiednich wymogów technicznych niniejszego rozporządzenia ▌;

28) „pojazd z końcowej partii produkcji” oznacza pojazd będący częścią zapasów, który z powodu wejścia w życie nowych wymogów technicznych nieuwzględnionych w jego homologacji typu, nie może lub już nie może być udostępniany na rynku, zostać zarejestrowany lub dopuszczony;

29) „pojazd zasilany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd zaprojektowany tak, by mógł być zasilany co najmniej paliwem jednego typu, które występuje w stanie gazowym w warunkach atmosferycznego ciśnienia i temperatury lub które zostało w zasadniczym stopniu pozyskane z produktów innych niż ropa naftowa;

30) „pojazd produkowany w małych seriach” oznacza typ pojazdu, którego liczba jednostek udostępnionych na rynku, zarejestrowanych lub dopuszczonych, nie przekracza rocznych limitów ilościowych określonych w załączniku V;

31) „pojazd specjalnego przeznaczenia” oznacza pojazd należący do kategorii M, N lub O posiadający specyficzne właściwości techniczne, które umożliwiają mu wykonywanie funkcji, która wymaga specjalnego dostosowania lub wyposażenia;

32) „typ pojazdu” oznacza określoną ***grupę*** pojazdów, dla których wspólne są przynajmniej cechyokreślone w załączniku I część B, w tym grupę pojazdów, które występują w wariantach i wersjach, o których mowa w tej części;

33) „naczepa” oznacza pojazd ciągnięty, w którym oś lub osie są położone za środkiem ciężkości pojazdu (przy równomiernym obciążeniu) i który jest wyposażony w urządzenie sprzęgające, umożliwiające przenoszenie sił poziomych i pionowych na pojazd ciągnący;

34) „nadzór rynku” oznacza działania i środki podejmowane przez organy nadzoru rynku w celu zapewnienia, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne oraz części i wyposażenie udostępniane na rynku spełniały wymogi określone w odpowiednim unijnym prawodawstwie ***harmonizacyjnym*** oraz aby nie zagrażały one zdrowiu, bezpieczeństwu***, środowisku*** ani żadnemu innemu aspektowi ochrony interesu publicznego;

35) „organ nadzoru rynku” oznacza organ krajowy lub organy krajowe odpowiedzialne za prowadzenie nadzoru rynku na terytorium danego państwa członkowskiego;

36) „organ udzielający homologacji” oznacza organ lub organy państwa członkowskiego, zgłoszone przez to państwo członkowskie Komisji, do których kompetencji należą wszystkie aspekty homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, lub indywidualnego dopuszczenia pojazdu, procedura udzielania zezwoleń dla części i wyposażenia, wydawanie i – w stosownych przypadkach – cofanie lub odmowa wydania świadectw homologacji, działanie jako punkt kontaktowy dla organów pozostałych państw członkowskich udzielających homologacji, wyznaczanie służb technicznych oraz zapewnianie, że producent wypełnia obowiązki dotyczące zgodności produkcji;

37) „organ krajowy” oznacza organ udzielający homologacji lub każdy inny organ uczestniczący w nadzorze rynku, kontroli granicznej lub rejestracji i odpowiedzialny za te czynności w danym państwie członkowskim w odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia;

38) „służba techniczna” oznacza organizację lub podmiot wyznaczony przez organ udzielający homologacji jako laboratorium badawcze w celu prowadzenia badań lub jako organ oceniający zgodność w celu przeprowadzania ocen wstępnych i innych badań lub kontroli;

39) „krajowa jednostka akredytująca” oznacza krajową jednostkę udzielającą akredytacji zgodnie z definicją w art. 2 pkt 11 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;

40) „producent” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która jest odpowiedzialna za wszystkie aspekty homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, lub indywidualnego dopuszczenia pojazdu lub procedurę uzyskiwania zezwoleń dla części i wyposażenia, za zapewnienie zgodności produkcji oraz za kwestie dotyczące nadzoru rynku w odniesieniu do tych wyprodukowanych pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części i wyposażenia, bez względu na to, czy osoba ta bezpośrednio uczestniczy we wszystkich etapach projektowania i budowy tych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych;

41) „przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia;

42) „importer” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, która wprowadza do obrotu pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które zostały wyprodukowane w państwie trzecim;

(43) „dystrybutor” oznacza punkt sprzedaży lub każdą inną osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, inną niż producent lub importer, która udostępnia na rynku pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie;

44) „podmiot gospodarczy” oznacza producenta, przedstawiciela producenta, importera lub dystrybutora;

45) „niezależny podmiot” oznacza osobę fizyczną lub prawną, inną niż autoryzowany punkt sprzedaży lub autoryzowana stacja obsługi, bezpośrednio lub pośrednio zajmującą się naprawą i konserwacją pojazdów, w tym stacje obsługi, producentów lub dystrybutorów sprzętu do napraw, narzędzi lub części zamiennych, jak również wydawców informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogową, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla instalatorów, producentów i mechaników wyposażenia przeznaczonego do pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym; oznacza on także autoryzowane stacje obsługi, punkty sprzedaży oraz dystrybutorów w ramach systemu dystrybucji danego producenta pojazdów w zakresie, w jakim świadczą one usługi naprawy i konserwacji pojazdów, w przypadku których nie należą one do sieci dystrybucji producenta;

46) „autoryzowana stacja obsługi” oznacza osobę fizyczną lub prawną świadczącą usługi naprawy i konserwacji pojazdów, działającą w sieci dystrybucji producenta;

47) „niezależna stacja obsługi” oznacza osobę fizyczną lub prawną świadczącą usługi naprawy i konserwacji pojazdów, niedziałającą w sieci dystrybucji producenta;

48) „informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów” oznaczają wszelkie informacje***, wraz z ich późniejszymi zmianami i uzupełnieniami,*** wymagane do przeprowadzenia diagnostyki, obsługi i kontroli pojazdu, ***przygotowania go do badań zdatności do ruchu drogowego***, naprawy, przeprogramowania lub przywrócenia ustawień pojazdu ***lub wymagne do zdalnego wsparcia diagnostyki*** pojazdu, a także do montażu w pojeździe części i wyposażenia i które to informacje producent przekazuje autoryzowanym ***partnerom,*** punktom sprzedaży i stacjom obsługi ***lub stosuje do celów naprawy i konserwacji***;

49) „informacje z pokładowego układu diagnostycznego (OBD) pojazdu” oznaczają informacje wygenerowane przez układ znajdujący się w pojeździe lub podłączony do silnika, który pozwala wykryć usterki i w stosownych przypadkach jest w stanie zasygnalizować ich wystąpienie za pomocą systemu ostrzegającego lub zidentyfikować przypuszczalne miejsca nieprawidłowego działania za pomocą informacji przechowywanych w pamięci komputera oraz jest w stanie przekazać te informacje poza pojazd;

50) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia po raz pierwszy w Unii;

51) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia w celu jego dystrybucji lub użytkowania na rynku w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;

52) „dopuszczenie” oznacza pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia zgodnie z ich przeznaczeniem;

53) „rejestracja” oznacza ▌ administracyjne zezwolenie na dopuszczenie ***homologowanego*** pojazdu do ruchu drogowego, ***obejmujące*** identyfikację pojazdu i nadanie ***mu*** numeru seryjnego***, znanego jako numer rejestracyjny, na stałe lub czasowo***;

54) „wirtualna metoda badania” oznacza symulacje komputerowe, w tym obliczenia – niewymagające użycia fizycznego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego – wykazujące, że dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny spełniają wymogi techniczne aktu prawnego wymienionego w załączniku II;

55) „wymogi alternatywne” oznaczają przepisy administracyjne oraz wymogi techniczne, które mają na celu zapewnienie takiego poziomu bezpieczeństwa funkcjonalnego, ochrony środowiska i bezpieczeństwa pracy, który będzie w jak największym wykonalnym zakresie równoważny poziomowi przewidzianemu w jednym lub większej liczbie aktów prawnych wymienionych w załączniku II;

56) „ocena na miejscu” oznacza weryfikację ▌ prowadzoną w obiektach służby technicznej lub jednego z jej podwykonawców lub podmiotów zależnych;

57) „ocena na miejscu w ramach nadzoru” oznacza okresową rutynową ocenę na miejscu, która nie jest ani oceną na miejscu przeprowadzaną w celu wyznaczenia po raz pierwszy służby technicznej lub jednego z jej podwykonawców lub podmiotów zależnych, ani oceną na miejscu przeprowadzaną w celu odnowienia wyznaczenia;

58) „data produkcji pojazdu” oznacza datę ukończenia produkcji pojazdu zgodnie z homologacją uzyskaną przez jego producenta.

Artykuł 4

Kategorie pojazdów

1. Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące kategorie pojazdów:

a) kategoria M obejmuje pojazdy silnikowe zaprojektowane i zbudowane głównie do przewozu pasażerów i ich bagażu podzielone na:

(i) kategoria M_1: pojazdy silnikowe mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy i niemające miejsc dla pasażerów stojących, niezależnie od tego, czy liczba miejsc siedzących jest ograniczona do miejsca siedzącego kierowcy;

(ii) kategoria M_2: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej nieprzekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy, niezależnie od tego, czy w tych pojazdach silnikowych mogą znajdować się miejsca dla pasażerów stojących; oraz

(iii) kategoria M_3: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej przekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy niezależnie od tego, czy w tych pojazdach silnikowych mogą znajdować się miejsca dla pasażerów stojących.

b) kategoria N obejmuje pojazdy silnikowe zaprojektowane i zbudowane głównie do przewozu towarów podzielone na:

(i) kategoria N_1: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3,5 tony;

(ii) kategoria N_2: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 12 ton; oraz

(iii) kategoria N_3: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej przekraczającej 12 ton,

c) kategoria O obejmuje przyczepy podzielone na ▌:

(i) kategoria O_1: przyczepy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 0,75 tony;

(ii) kategoria O_2: przyczepy o masie maksymalnej przekraczającej 0,75 tony, ale nieprzekraczającej 3,5 tony;

(iii) kategoria O_3: przyczepy o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 10 ton; oraz

(iv) kategoria O_4: przyczepy o masie maksymalnej przekraczającej 10 ton.

2. Kryteria kwalifikowania pojazdów, typów pojazdów, wariantów i wersji do poszczególnych kategorii określono w załączniku I.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych zmieniających załącznik I w odniesieniu do ▌ typów pojazdów i typów nadwozia celem uwzględnienia postępu technicznego.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI OGÓLNE

Artykuł 5

Wymogi ***techniczne***

1. Pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne muszą być zgodne z wymogami aktów prawnych wymienionych w załączniku II.

2. Pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne uważa się za niezgodne z niniejszym rozporządzeniem w szczególności w następujących przypadkach:

a) jeżeli w większym stopniu, niż dopuszczono w danym akcie prawnym, odbiegają od szczegółowych danych zawartych w świadectwach homologacji typu UE i w załącznikach do nich lub od szczegółowych danych opisowych zawartych w sprawozdaniach z badań,

b) jeżeli kryteria lub parametry graniczne określone w danym akcie prawnym dla produkcji seryjnej nie są spełnione we wszystkich warunkach określonych w tym akcie prawnym,

c) jeżeli organy udzielające homologacji, organy nadzoru rynku lub Komisja nie mogą potwierdzić we wszystkich warunkach określonych w danym akcie prawnym którejkolwiek informacji przekazanej przez producenta w dokumencie informacyjnym.

Do celów oceny zgodności, o której mowa w niniejszym ustępie, bierze się pod uwagę wyłączniesprawdzenia, badania, kontrole i oceny przeprowadzane przez lub w imieniu organu udzielającego homologacji, organu nadzoru rynku lub Komisji .

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych zmieniających załącznik II w celu uwzględnienia zmian technicznych i regulacyjnych poprzez wprowadzanie i aktualizację odniesień do aktów prawnych zawierających wymogi, które muszą spełniać pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne.

Artykuł 6

Obowiązki państw członkowskich

1. Państwa członkowskie powołują lub wyznaczają własne organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o powołaniu i wyznaczeniu takich organów.

Powiadomienie takie zawiera nazwę tych organów, ich adresy, w tym adresy elektroniczne, oraz określa ich zakresy odpowiedzialności. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku oraz szczegółowe informacje ich dotyczące.

Państwa członkowskie zapewniają, aby ich własne organy udzielające homologacji oraz organy nadzoru rynku przestrzegały ścisłego podziału ról i obowiązków oraz działały niezależnie od siebie. Organy te mogą działać w ramach jednej organizacji, pod warunkiem że zarządzanie ich działaniami odbywa się niezależnie w ramach odrębnych struktur.

2. Państwo członkowskie w którym za homologację pojazdów, w tym za indywidualne dopuszczenie pojazdu, odpowiada więcej niż jeden organ udzielający homologacji, wyznacza jeden z nich, który jest organem właściwym do udzielania homologacji typu jako jedyny organ odpowiedzialny za wymianę informacji z organami udzielającymi homologacji w innych państwach członkowskich do celów art. 11 oraz za wypełnianie obowiązków określonych w rozdziale XV.

3. Do celów art. 11 państwo członkowskie, w którym za nadzór rynku odpowiada więcej niż jeden organ, wyznacza jeden z nich jako jedyny organ nadzoru rynku, który jest odpowiedzialny za wymianę informacji z organami nadzoru rynku pozostałych państw członkowskich.

4. Państwa członkowskie zezwalają wyłącznie na wprowadzanie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

5. Państwa członkowskie nie zakazują, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzania do obrotu, rejestracji ani dopuszczenia pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w ***rozdziale XI.***

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego niniejszego ustępu, państwa członkowskie mogą zdecydowaćo niewydaniu zezwolenia na ***poruszanie się po drogach***, wprowadzenie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie do ruchu pojazdów, które uzyskały homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ale przekraczają zharmonizowane wymiary, ***wagę oraz nacisk osi*** określone w załączniku I do dyrektywy Rady 96/53/WE.

21.

6. Państwa członkowskie organizują i prowadzą nadzór rynku i kontrole pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wprowadzanych do obrotu zgodnie z ***niniejszym rozporządzeniem oraz*** rozdziałem III rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

---

21 Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca 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.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

7. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby organy nadzoru rynku, jeżeli uznają to za konieczne i uzasadnione, mogły być uprawnione do wejścia na teren podmiotów gospodarczych ***na swoim terytorium*** i ***pobrania*** niezbędnych próbek pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do celów badania zgodności.

8. ***Państwa członkowskie dokonują okresowych przeglądów i ocen funkcjonowania swoich*** działań w zakresie homologacji typu. Takie przeglądy i oceny są przeprowadzane nie rzadziej niż co cztery lata, a ich wyniki przekazywane są ▌ Komisji ***oraz forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów, o którym mowa w art. 11 (zwanemu dalej „forum")***.

Państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej podsumowanie wyników okresowych przeglądów i ocen.

Państwa członkowskie przedstawiają Komisji oraz forum sprawozdanie z tego, w jaki sposób uwzględniły wszelkie zalecenia, o których mowa w art. 11 ust. 5, wydane przez forum.

9. ***Państwa członkowskie dokonują okresowych przeglądów i ocen funkcjonowania swoich działań*** w zakresie nadzoru ***rynku***. Takie przeglądy i oceny są przeprowadzane nie rzadziej niż co cztery lata, a ich wyniki przekazywane są Komisji ***oraz forum***.

Państwa członkowskie ***podają do wiadomości publicznej*** podsumowanie wyników ***okresowych przeglądów i ocen***.

Państwa członkowskie ***przedstawiają*** Komisji ***oraz forum sprawozdanie z tego, w jaki sposób uwzględniły wszelkie zalecenia, o których mowa w art. 11 ust. 5, wydane przez forum***.

10. ***Komisja może przyjmować akty wykonawcze określając wspólne kryteria dotyczące formatu sprawozdań z przeglądów i ocen, o których mowa w ust. 8 i 9 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2***.

Artykuł 7

Obowiązki organów udzielających homologacji

1. Organy udzielające homologacji udzielają homologacji wyłącznie pojazdom, układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia.

2. Organy udzielające homologacji wykonują swoje obowiązki w sposób niezależny i bezstronny. Przestrzegają one zasad poufności ▌ w celu ochrony tajemnicy handlowej, z zastrzeżeniem obowiązku określonego w art. 9 ust. 4 dotyczącego udostępniania informacji Komisji i ***innych mających zastosowanie i określonych w prawie Unii wymogów dotyczących ujawniania informacji***, w celu ochrony interesów użytkowników w Unii.

▌

Organy udzielające homologacji ▌ ***skutecznie i sprawnie*** współpracują ze sobą ***oraz dzielą się*** informacjami istotnymi ze względu na ich rolę i wykonywane przez nie funkcje.

3. W celu umożliwienia organom nadzoru rynku przeprowadzania sprawdzenia organy udzielające homologacji udostępniają organom nadzoru rynku niezbędne informacje dotyczące homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych podlegających sprawdzeniuweryfikującym zgodność. Informacje te obejmują przynajmniej informacje zawarte w świadectwie homologacji typu UE i w załącznikach do niego, o których mowa w art. 28 ust. 1. Organy udzielające homologacji ***przekazują te informacje organom nadzoru rynku bez zbędnej zwłoki.***

4. Jeżeli organ udzielający homologacji otrzymał informacje zgodnie z ***rozdziałem XI,*** że pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny stanowi poważne zagrożenie lub nie jest zgodny, wprowadza wszelkie niezbędne środki w celu dokonania przeglądu udzielonej homologacji typu oraz, w stosownych przypadkach, poprawienia lub cofnięcia homologacji typu w zależności od przyczyn i wagi wykazanych rozbieżności.

▌

Artykuł 8

Obowiązki organów nadzoru rynku

1. Organy nadzoru rynku ***przeprowadzają*** regularnesprawdzenia, aby sprawdzić zgodność pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z ***odpowiednimi*** wymogami ▌. Sprawdzenia takie przeprowadza się w odpowiedniej skali ▌ poprzez sprawdzenie dokumentacji oraz***, w stosownych przypadkach,*** badanie laboratoryjne i ***drogowe***, przeprowadzane na podstawie statystycznie istotnych próbek.

Przy ***przeprowadzaniu tych sprawdzeń*** organy nadzoru rynku biorą pod uwagę***:***

a) ustalone zasady oceny ryzyka;

b) ***uzasadnione*** skargi; oraz

c) ***wszelkie*** inne ***istotne*** informacje***, w tym informacje wymieniane na forum i wszelkie wyniki badań publikowane przez uznane strony trzecie spełniające wymogi określone w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 13 ust. 10.***

2. Bez uszczerbku dla ust. 1 organy nadzoru rynku poszczególnych państw członkowskich przeprowadzają co roku co najmniej określoną minimalną liczbę badań pojazdów. Ta minimalna liczba badań dla każdego państwa członkowskiego wynosi jeden na każde 40 000 nowych pojazdów silnikowych zarejestrowanych w tym państwie członkowskim w roku poprzednim, ale nie mniej niż pięć badań.

Każde badanie weryfikuje zgodność z mającymi zastosowanie aktami prawnymi wymienionymi w załączniku II.

3. Organy nadzoru rynku przeprowadzające więcej niż pięć badań rocznie przeprowadzą co najmniej 20 % minimalnej liczby badań w formie badańzwiązanych z emisją zanieczyszczeń porównywalnych z badaniami przeprowadzanymi w ramach homologacji typu, obejmujących wszystkie wymogi związane z emisją zanieczyszczeń mające zastosowanie do badanego typu ustanowione w aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

4. Organ nadzoru rynku danego państwa członkowskiego może uzgodnić z organem nadzoru rynku innego państwa członkowskiego, że organ nadzoru rynku tego innego państwa członkowskiego przeprowadzi badania wymagane na mocy ust. 2 i 3.

5. Organ nadzoru rynku państwa członkowskiego może uzgodnić z Komisją, że Komisja przeprowadzi badania wymagane na mocy ust. 3 na koszt tego państwa członkowskiego. Wszelkie badania prowadzone na mocy niniejszego ustępu zalicza się na poczet minimalnej liczby badań wymaganej na mocy ust. 2.

6. Nie później niż dnia 1 marca każdego roku każde państwo członkowskie przygotowuje corocznie kompleksowy przegląd planowanych sprawdzeń w ramach nadzoru rynku i przedkłada go forum.

7. Co dwa lata każde państwo członkowskie sporządza sprawozdanie z ustaleń ze sprawdzeń weryfikujących zgodność, jakie przeprowadziło w ciągu poprzednich dwóch lat. Sprawozdanie takie jest przedkładane forum najpóźniej dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego.

8. Organy nadzoru rynku wymagają od podmiotów gospodarczych ***udostępniania organom*** takiej dokumentacji ▌**,** informacji i ***wszelkich innych specyfikacji technicznych, w tym dostępu do oprogramowania i algorytmów, które organy te*** uznają za niezbędne do celów wykonywania swojej działalności w zakresie ***nadzoru rynku***.

9. W odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych posiadających homologację typu organy nadzoru rynku należycie uwzględniają świadectwa zgodności***, oznaczenie homologacji typu lub świadectwa homologacji typu*** przedstawione przez podmioty gospodarcze.

10. Organy nadzoru rynku wprowadzają odpowiednie środki w celu ostrzeżenia użytkowników na terytorium ich państw członkowskich, w adekwatnych ramach czasowych, o stwierdzonych przez siebie ***lub przez Komisję*** zagrożeniach w odniesieniu do wszelkich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, tak aby zapobiec ryzyku obrażeń lub innych szkód lub aby ograniczyć to ryzyko, w tym ***udostępnianie takich informacji także na stronie internetowej danego organu nadzoru rynku.***

    Organy nadzoru rynku współpracują z podmiotami gospodarczymi w zakresie działań, które mogą zapobiec zagrożeniom powodowanym przez pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne udostępnione przez te podmioty lub ograniczyć te zagrożenia.

11. Jeżeli organy nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego zdecydują o wycofaniu z rynku pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego zgodnie z ***załącznikiem XI***, informują one o tym zainteresowany podmiot gospodarczy i ▌ właściwy organ udzielający homologacji.

12. Organy nadzoru rynku wykonują swoje obowiązki w sposób niezależny i bezstronny. Przestrzegają one zasad poufności ▌ w celu ochrony tajemnicy handlowej, z zastrzeżeniem obowiązku określonego w art. 9 ust. 4 udostępniania informacji Komisji i ***innych mających zastosowanie i określonych w prawie Unii wymogów dotyczących ujawniania informacji***, w celu ochrony interesów użytkowników w Unii.

▌

13. Organy nadzoru rynku różnych państw członkowskich koordynują swoje działania w zakresie nadzoru rynku, współpracują ze sobą i dzielą się ze sobą i z ***forum*** wynikami tych działań. W stosownych przypadkach organy nadzoru rynku uzgadniają podział pracy i specjalizację.

14. Jeżeli w danym państwie członkowskim za nadzór rynku i kontrole na granicach zewnętrznych odpowiedzialny jest więcej niż jeden organ, organy te ***skutecznie i sprawnie*** współpracują ze sobą ***oraz dzielą się*** informacjami istotnymi ze względu na ich rolę i wykonywane przez nie funkcje.

15. Komisja może przyjmować akty wykonawcze, ustanawiające ***wspólne*** kryteria ***określania odpowiedniej*** skali ***sprawdzeń*** weryfikujących zgodność ▌, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, i ustanowiające ***wspólne kryteria w zakresie formatu przeglądu i sprawozdania, o których mowa odpowiednio w ust. 6 i 7 niniejszego artykułu***. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

Artykuł 9

Weryfikacja zgodności przez Komisję ▌

1. Komisja organizuje i przeprowadza ***na własny koszt*** badania i kontrole pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych ▌ w celu sprawdzenia, czy te pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne ***spełniają odpowiednie wymogi***.

Te badania i kontrole przeprowadzane są między innymi w drodze badań laboratoryjnych i badań drogowych, na podstawie statystycznie istotnych próbek, i są uzupełniane sprawdzeniem dokumentacji.

Prowadząc takie badania i kontrole, Komisja uwzględnia:

a) ustalone zasady oceny ryzyka;

b) uzasadnione skargi; oraz

c) wszelkie inne istotne informacje, w tym informacje wymieniane na forum, wyniki badań opublikowane przez uznane strony trzecie które spełniają wymogi określone w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 13 ust. 10, informacje dotyczące nowych technologii stosowanych na rynku jak i dane pochodzące ze zdalnej detekcji na drodze.

Komisja może powierzać wykonywanie badań lub kontroli służbom technicznym, w którym to przypadku służby techniczne działają w imieniu Komisji. Jeżeli do celów niniejszego artykułu Komisja powierza wykonywanie badań lub kontroli służbom technicznym, zapewnia ona, aby skorzystano z usług innej służby technicznej niż ta, która przeprowadziła pierwotne badanie do celów homologacji typu.

Te badania i kontrole mogą być prowadzone:

a) na nowych pojazdach dostarczonych przez producentów lub inne podmioty gospodarcze, zgodnie z ust. ***2;***

b) na pojazdach zarejestrowanych, w porozumieniu z ***posiadaczem dowodu*** rejestracyjnego pojazdu.

2. Producenci posiadający homologację typu lub ***inne*** podmioty gospodarcze dostarczają Komisji na żądanie i ***za godziwą rekompensatą*** statystycznie istotną liczbę wyprodukowanych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wybranych przez Komisję, które są reprezentatywne dla pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych dostępnych do wprowadzenia do obrotu na podstawie danej homologacji typu. Takie pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne muszą być udostępniane do badania zgodnie z wymogami Komisji co do momentu, miejsca i okresu takiego udostępnienia.

3. Zanim Komisja przeprowadzi badania i kontrole, powiadamia ona o tym państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu, oraz państwo członkowskie, w którym dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny został udostępniony na rynku.

Te państwa członkowskie współpracują z Komisją, gdy przeprowadza ona wspomniane badania i kontrole.

4. W celu umożliwienia Komisji przeprowadzania badań i kontroli na podstawie niniejszego artykułu, państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki udostępniają jej ***niezbędne informacje*** dotyczące homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych podlegających badaniom weryfikującym zgodność. ***Informacje te*** obejmują przynajmniej informacje zawarte w świadectwie homologacji typu UE i w załącznikach do niego, o których mowa w art. 28 ust. 1.

5. Producenci ***nieodpłatnie i bez zbędnej zwłoki udostępniają Komisji*** wszelkie dane, które ***są*** niezbędne do celów weryfikacji zgodności, a ***które nie są dostępne w świadectwie homologacji typu UE ani w załącznikach, o których mowa w art. 28 ust. 1.***

Takie ***Dane zawierają wszystkie parametry i ustawienia, które są niezbędne do dokładnego odtworzenia warunków badania zastosowanych podczas*** badań ***do celów homologacji typu*** ▌. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia, jakie dane mają być ***udostępniane***, z zastrzeżeniem ochrony tajemnicy handlowej oraz ochrony danych osobowych zgodnie z prawem unijnym i krajowym. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

6. Jeżeli Komisja stwierdzi, że pojazdy***, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne*** nie spełniają wymogów homologacji typu określonych w niniejszym rozporządzeniu***, że pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne nie są zgodne z homologacją typu*** lub że homologacji typu udzielono na podstawie nieprawidłowych danych, ***wszczyna ona procedurę przewidzianą w art. 53 lub 54.***

Jeżeli te badania i kontrole kwestionują poprawność samej homologacji typu, Komisja ***niezwłocznie*** informuje o tym organ udzielający homologacji lub organy udzielające homologacji, jak również forum.

Komisja ***informuje odpowiednie organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku, aby wprowadziły one odpowiednie środki w celu ostrzeżenia użytkowników na terytorium Unii, w adekwatnych ramach czasowych,*** o ▌ wszelkich ***stwierdzonych przez siebie brakach*** zgodności w ***odniesieniu do wszelkich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, tak aby zapobiec lub zmniejszyć ryzyko wystąpienia obrażeń lub innych szkód.***

Komisja podaje do wiadomości publicznej sprawozdanie zawierające ustalenia z każdego przeprowadzonego przez siebie badania weryfikującego zgodność i przekazuje swoje ustalenia państwom członkowskim i forum. Sprawozdanie to zawiera szczegółowe informacje dotyczące pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które były oceniane, oraz tożsamość odnośnego producenta, a także krótki opis ustaleń, w tym charakter ewentualnych niezgodności z przepisami.

Artykuł 10

Oceny prowadzone przez Komisję

1. Komisja organizuje i przeprowadza oceny procedur wprowadzonych przez organy udzielające homologacji, które udzielały homologacji typu UE w okresie pięciu lat przed oceną, a w szczególności procedur udzielania homologacji typu, weryfikacji zgodności produkcji oraz wyznaczania i monitorowania służb technicznych. Ocena taka obejmuje ewaluację zgodności losowo wybranych homologacji typu z wymogami, o których mowa w art. 26 ust. 2 lit. c) wydanych w okresie pięciu lat przed oceną.

2. Oceny te mają pomóc organom udzielającym homologacji, które udzielały homologacji typu UE w zapewnieniu jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia oraz w wymianie najlepszych praktyk.

3. Oceny te przeprowadzane są zgodnie z prawem odnośnego państwa członkowskiego, z należytym uwzględnieniem praw odnośnych organów oraz muszą być zgodne z zasadą proporcjonalności. Komisja wykonuje swoje obowiązki w sposób niezależny i bezstronny oraz przestrzega zasad poufności w celu ochrony tajemnicy handlowej zgodnie z obowiązującymi przepisami. Komisja ponosi koszty powstałe w wyniku prowadzenia takich ocen.

4. Organy udzielające homologacji ułatwiają prowadzenie oceny, współpracując z Komisją, udzielając jej niezbędnej pomocy oraz udostępniając jej niezbędną dokumentację.

5. Komisja zapewnia, by personel uczestniczący w ocenie posiadał odpowiednie kwalifikacje i był stosownie przeszkolony. Odpowiednio wcześniej, przed przeprowadzeniem oceny Komisja informuje państwa członkowskie i organy udzielające homologacji o dacie rozpoczęcia oceny oraz o tożsamości personelu, który będzie ją przeprowadzał. Ocena na miejscu w siedzibie organu udzielającego homologacji co do zasady nie trwa dłużej niż dwa dni, a w szczególnym wypadku nie dłużej niż trzy dni.

6. Każdy organ udzielający homologacji, który udzielał homologacji typu UE przez okres pięciu lat, podlega w tym okresie jednorazowej ocenie Komisji.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego organ udzielający homologacji może byćrzadziej poddawany ocenie, jeżeli Komisja uzna, że pierwsza ocena tego organu wskazuje na to, że wprowadzone procedury zapewniają skuteczne stosowanie niniejszego rozporządzenia, z uwzględnieniem zakresu i przedmiotu udzielonych homologacji typu UE.

7. Komisja informuje o wynikach oceny, w tym wszelkich zaleceniach, forum i podaje do wiadomości publicznej podsumowanie tych wyników. Forum analizuje wyniki oceny.

8. Państwa członkowskie informują Komisję i forum o działaniach podjętych w związku z zaleceniami zawartymi w wynikach oceny.

9. Z należytym uwzględnieniem opinii wyrażonych na forum Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiając wspólne kryteria określania zakresu i metod oceny, składu zespołu oceniającego, planu ocen obejmującego okres co najmniej pięć lat oraz szczególnych warunków, pod którymi częstotliwość ocen może zostać zmniejszona. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

Artykuł 11

Forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów

1. Komisja ustanawia forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów (zwane dalej „forum”) ▌**,** przewodniczy mu ***i zarządza nim***.

Forum składa się z wyznaczonych przez ***każde państwo członkowskie przedstawicieli reprezentujących ich organy udzielające homologacji oraz organy nadzoru rynku.***

We wszystkich stosownych przypadkach do udziału w działalności forum w charakterze obserwatorów – zgodnie z regulaminem, o którym mowa w ust. 7 niniejszego artykułu – można zapraszać służby techniczne, uznane strony trzecie spełniające wymogi określone w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 13 ust. 10, przedstawicieli Parlamentu Europejskiego, branży lub inne istotne podmioty gospodarcze, a także zainteresowane strony związane z kwestiami bezpieczeństwa i środowiska.

▌Doradcze zadania ***forum*** mają ***za cel*** promowanie dobrych praktyk **– *aby ułatwiać jednakową interpretację i jednakowe wdrażanie niniejszego rozporządzenia*** – wymianę informacji na temat problemów związanych z egzekwowaniem przepisów, na temat współpracy, w ***szczególności w zakresie oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych,*** opracowywania metod i narzędzi pracy, opracowania procedury elektronicznej wymiany informacji oraz oceny zharmonizowanych projektów egzekwowania przepisów***, a także na temat*** sankcji ▌.

▌

2. Na forum analizowane są:

a) kwestie związane z jednolitym interpretowaniem wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach prawnych wymienionych w załączniku II w czasie wdrażania tych wymogów;

b) wyniki działań w zakresie udzielania homologacji typu i nadzoru rynku podejmowanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 6 ust. 8 i 9;

c) wyniki badań i kontroli przeprowadzonych przez Komisję zgodnie z art. 9;

d) oceny przeprowadzone przez Komisję zgodnie z art. 10;

e) sprawozdania z badań wskazujące na możliwy brak zgodności przedstawione przez uznane strony trzecie spełniające wymogi określone w aktach wykonawczych,o których mowa w art. 13 ust. 10;

f) wyniki działań dotyczących zgodności produkcji przeprowadzonych przez organy udzielające homologacji zgodnie z art. 31;

g) informacje przedkładane przez państwa członkowskie na podstawie art. 67 ust. 6 dotyczące ich procedur oceny, wyznaczania, zgłaszania i monitorowania służb technicznych;

h) kwestie o znaczeniu ogólnym dotyczące wdrażania wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych zgodnie z art. 67 ust. 10 i art. 78 ust. 4;

i) przypadki naruszenia przepisów przez podmioty gospodarcze;

j) wdrażanie środków naprawczych lub ograniczających określonych w rozdziale XI;

k) planowanie, koordynacja i wyniki działań w zakresie nadzoru rynku;

l) kwestie dotyczące dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących napraw i konserwacji pojazdu zgodnie z rozdziałem XIV, a w szczególności kwestie dotyczące wdrażania procedur ustanowionych w art. 65.

3. Na podstawie sprawozdań aprzedstawianych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 8 ust. 7 Komisja co dwa lata podaje do wiadomości publicznej sprawozdanie podsumowujące z działalności dotyczącej nadzoru rynku.

4. Każdego roku Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu podsumowanie działalności forum.

5. W ramach swych zadań doradczych i z uwzględnieniem wyników analiz zgodnie z ust. 2 forum może wyrazić swoją opinię lub wydać zalecenie.

Przy wyrażaniu opinii lub wydawaniu zaleceń ***Forum dąży do osiągnięcia konsensusu. Jeżeli osiągnięcie konsensusu jest niemożliwe, forum wyraża swoją opinię lub wydaje swoje zalecenia zwykłą większością głosów państw członkowskich. Każde państwo członkowskie ma jeden głos. Państwa członkowskie reprezentujące odrębne stanowiska mogą wnioskować o to, by ich stanowiska, wraz z uzasadnieniem, zostały odnotowane w opinii lub zaleceniach forum.***

6. Przyjmując akty wykonawcze, Komisja należycie uwzględnia opinie wyrażone przez forum zgodnie z ust. 5.

7. Forum przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 12

Wymiana danych online

1. Komisja i państwa członkowskie stosują wspólny bezpieczny elektroniczny system wymiany informacji, o których mowa w art. 27 dotyczący świadectwa homologacji typu UE, wraz z ich załącznikami, o których mowa w art. 28 ust. 1, w tym w odniesieniu do sprawozdań z badań oraz zmian, do odmów udzielenia lub do cofania homologacji typu UE.

Komisja i państwa członkowskie stosują unijny system szybkiej informacji (RAPEX) ustanowiony na mocy dyrektywy 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady [22]oraz system informacyjny i komunikacyjny do celów nadzoru rynku (ICSMS), ustanowiony na mocy rozporzadzenia (WE) nr 765/2008 do celów związanych z nadzorem rynku, wycofaniem produktów od użytkowników oraz innymi odpowiednimi działaniami, w których uczestniczą organy nadzoru rynku, państwa członkowskie i Komisja.

2. Od dnia … [osiem lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie udostępniają publicznie świadectwo zgodności każdego pojazdu, według numeru identyfikacyjnego pojazdu, w formie danych ustrukturyzowanych w formacie elektronicznym we wspólnym bezpiecznym elektronicznym systemie wymiany zgodnie z art. 37.

Od dnia … [osiem lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie udostępniają publicznie informacje zawarte w świadectwie zgodności, z wyjątkiem numerów identyfikacyjnych pojazdów, w formie danych ustrukturyzowanych w formacie elektronicznym we wspólnym bezpiecznym elektronicznym systemie wymiany informacji zgodnie z art. 37.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające format i kryteria dostępu do informacji dostępnych publicznie, o których mowa w akapitach pierwszym i drugim.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

---

22 Dyrektywa 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 grudnia 2001 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów (Dz.U. L 11 z 15.1.2002, s. 4).

3. Komisja podejmuje wszelkie niezbędne środki, by ustanowić interfejs między wspólnym bezpiecznym elektronicznym systemem wymianyinformacji jak określono w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 27 RAPEX oraz ICSMS w celu ułatwienia działań w zakresie nadzoru rynku i zapewnienia koordynacji, spójności i poprawności informacji udostępnianych konsumentom i stronom trzecim.

4. Państwa członkowskie stosują wspólny elektroniczny system wymiany określony w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 27, aby wykaz homologacji typu UE dla pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, których to homologacji udzieliły, odmówiły udzielenia, które zmieniły lub wycofały, a także wykaz służb technicznych, które przeprowadziły badania do celów odnośnych homologacji typu UE, publicznie udostępnione od dnia 1 września 2022 r..

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające format i kryteria dostępu do informacji dostępnych publicznie, o których mowa w niniejszym ustępie akapit pierwszy.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

5. Komisja opracowuje narzędzie służące do publicznego udostępniania wyników badań i skarg dotyczących funkcjonowania pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych i przedłożonych przez uznane, będące stronami trzecimi, organizacje prowadzące badania spełniające wymogi określone w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 13 ust. 10.

Artykuł 13

Ogólne obowiązki producentów

1. Producenci zapewniają, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne, które wyprodukowali i które są wprowadzone do obrotu ▌, były produkowane i homologowane zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu**,** ***a w szczególności te określone w art. 5.***

2. ***Producenci odpowiadają przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procedury homologacji i za zapewnienie zgodności produkcji.***

W przypadku wielostopniowej homologacji typu producenci są również odpowiedzialni za homologację i zgodność produkcji układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które dodali na etapie kompletacji pojazdu. Producent, który zmieniakomponenty, układy lub oddzielne zespoły techniczne, które uzyskały już homologację na wcześniejszych etapach, jest odpowiedzialny za homologację i zgodność produkcji zmienionych komponentów, układów i oddzielnych zespołów technicznych. Producenci na poprzednim etapie przekazują producentom na kolejnym etapie informacje dotyczące wszelkich zmian, które mogą wpływać na homologację typu komponentu, układu, oddzielnego zespołu technicznego lub całego pojazdu. Informacje te przekazuje się niezwłocznie po wydaniu nowego rozszerzenia w odniesieniu do homologacji typu całego pojazdu, a najpóźniej w dniu rozpoczęcia produkcji pojazdu niekompletnego.

3. Producenci zmieniający pojazd niekompletny w sposób prowadzący do zakwalifikowania go do innej kategorii pojazdu, w wyniku czego zmieniają się wymogi, zgodność z którymi oceniono już na poprzednim etapie homologacji typu, są również odpowiedzialni za zgodność z wymogami mającymi zastosowanie do kategorii pojazdów, do której kwalifikuje się zmieniony pojazd.

4. Do celów homologacji typu UE ***pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych*** producent mający siedzibę poza Unią wyznacza jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii do celów reprezentowania go przed organem udzielającym homologacji. Producent wyznacza również jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii do celów nadzoru rynku, przy czym może to być przedstawiciel wyznaczony już do celów homologacji typu UE.

5. Producenci zapewniają, aby ich pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne nie były projektowane tak, aby umożliwiać włączanie strategii ani innych środków zmieniających wyniki uzyskiwane podczas procedur stosowanych w badaniach w sposób prowadzący do ich niezgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia w warunkach, których oczekiwanychpodczas normalnego działania.

▌

6. Producenci ustanawiają procedury w celu zapewnienia, aby seryjnie produkowane pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne pozostawały w zgodności z homologowanym typem.

7. ***Producenci analizują wszelkie otrzymane skargi dotyczące zagrożeń, domniemanych incydentów lub kwestii braku zgodności z przepisami pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części i wyposażenia, które wprowadził do obrotu.***

Producenci prowadzą rejestr tych skarg i przy każdej z nich uwzględniają opis problemu i szczegółowe informacje niezbędne do dokładnego ustalenia typu pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części i wyposażenia, którego on dotyczy, a w przypadku uzasadnionych skarg – producenci informują o nich swoich dystrybutorów i importerów.

8. Oprócz tabliczki znamionowej przymocowanej do pojazdów i oprócz oznaczeniahomologacji typu przymocowanych do komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z art. 38, producenci podają swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz ich adres kontaktowy w Unii na pojazdach, komponentach lub oddzielnych zespołach technicznych udostępnionych na rynku, lub – w przypadku gdy nie jest to możliwe – na opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

9. ***Producenci zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, warunki ich przechowywania lub przewożenia nie wpływały negatywnie na ich zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.***

10. Bez uszczerbku dla art. 9 ust. 5 i z zastrzeżeniem ochrony tajemnicy handlowej oraz ochrony danych osobowych zgodnie z prawem unijnym i krajowym, producenci pojazdów udostępniają dane niezbędne do przeprowadzenia przez strony trzecie badań zgodności z przepisami, uwzględniając wszystkie parametry i ustawienia niezbędne do dokładnego odtworzenia warunków badania zastosowanych podczas badań homologacyjnych.

Do celów niniejszego ustępu akapit pierwszy Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające, jakie dane mają być udostępniane nieodpłatnie, a także jakie wymogi muszą zostać spełnione przez strony trzecie w celu wykazania rzeczywistego zainteresowania dziedziną bezpieczeństwa publicznego lub ochrony środowiska oraz dostępu do ich odpowiedniego wyposażenia do prowadzenia badań. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

Artykuł 14

Obowiązki producentów w odniesieniu do produkowanych przez nich pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części i wyposażenia niezgodnych z wymogami lub stwarzających poważne zagrożenie

1. ***W przypadku gdy*** pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które zostały wprowadzone do obrotu lub dopuszczone, nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem lub gdy homologacji typu udzielono na podstawie nieprawidłowych danych, ***producent*** niezwłocznie podejmuje środki naprawcze niezbędne do zapewnienia zgodności pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia lub wycofania ich z obrotu lub od użytkowników, stosownie do okoliczności.

   Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu, podając szczegółowe informacje o braku zgodności oraz wszelkich podjętych środkach.

2. W przypadku gdy pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie stwarza poważne zagrożenie, producent niezwłocznie szczegółowo informuje organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku o ***zagrożeniu*** oraz o wszelkich podjętych odnośnych środkach ▌.

3. Producenci przechowują ***świadectwa homologacji typu UE oraz ich załączniki, o których mowa w art. 28 ust. 1*** przez okres 10 lat po ***upływie ważności homologacji typu UE*** pojazdu oraz przez okres pięciu lat po ***upływie ważności homologacji typu UE*** układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

Producenci pojazdu ***przez okres 10 lat od daty produkcji pojazdu*** przechowują do wglądu organów udzielających homologacji kopię świadectwa zgodności, o którym mowa w art. 36.

4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego ***lub Komisji*** producenci przekazują temu organowi ***lub Komisji*** kopię świadectwa homologacji typu UE lub zezwolenie, o którym mowa w art. 55 ust. 1, wykazujące zgodność pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego***, części lub wyposażenia*** w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu krajowego ***lub Komisji***.

Na uzasadnione żądanie organu krajowego producenci współpracują z nim we wszelkich działaniach podjętych zgodnie z art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 mających na celu usunięcie zagrożeń, jakie stwarza pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które udostępnił na rynku.

Artykuł 15

Obowiązki przedstawicieli producenta ▌

1. Przedstawiciel producenta ▌ wykonuje zadania określone w pełnomocnictwie udzielonym mu przez producenta. Pełnomocnictwo przewiduje ***co najmniej,*** że przedstawiciel ▌ :

a) ma dostęp do ***świadectwa homologacji typu UE i załączników do niego***, o których mowa art.28 ust. 1,oraz do świadectwa zgodności ▌ w jednym z języków urzędowych Unii. Dokumentację taką udostępnia się organom udzielającym homologacji i ***organom nadzoru rynku*** przez okres 10 lat po ***upływie ważności homologacji typu UE*** ▌ pojazdu oraz przez okres pięciu lat po ***upływie ważności homologacji typu UE układu,*** komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego***;***

b) na uzasadnione żądanie ***organu udzielającego homologacji – dostarcza mu*** wszystkich informacji***,*** dokumentów i ***wszelkich innych specyfikacji technicznych, w tym udziela dostępu do oprogramowania i algorytmów, które są*** niezbędne do wykazania zgodności produkcji pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;

c) na żądanie organów udzielających homologacji lub organów nadzoru rynku – współpracuje z nimi we wszelkich działaniach podejmowanych w celu usunięcia poważnych zagrożeń, jakie stwarzają pojazdy, układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne, części lub wyposażenie objęte zakresem tego pełnomocnictwa;

d) niezwłocznie informuje producenta o skargach i zgłoszeniach dotyczących zagrożeń, podejrzewanych incydentów lub problemów z brakiem zgodności w odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia objętych zakresem tego pełnomocnictwa;

e) ma prawo wypowiedzieć ***bez sankcji*** pełnomocnictwo, jeżeli producent działa w sposób naruszający obowiązki spoczywające na nim na podstawie niniejszego rozporządzenia.

2. Przedstawiciel producenta, który wypowiada pełnomocnictwo z powodów, o których mowa w ust. 1 lit. e), niezwłocznie informuje o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu, oraz Komisję.

3. ***Informacje, które należy przekazać, obejmują*** co najmniej ▌:

a) datę wypowiedzenia pełnomocnictwa ▌;

b) datę, do której dotychczasowy przedstawiciel producenta może być wymieniany w informacjach dostarczanych przez producenta, w tym we wszelkich materiałach promocyjnych;

c) przekazanie dokumentów, w tym aspekty poufności i prawa własności;

d) obowiązek dotychczasowego przedstawiciela producenta polegający na przesyłaniu producentowi lub nowemu przedstawicielowi producenta po wygaśnięciu pełnomocnictwa wszelkich skarg lub zgłoszeń dotyczących zagrożeń i domniemanych incydentów związanych z pojazdem, układem, komponentem, oddzielnym zespołem technicznym, częścią lub wyposażeniem, w odniesieniu do których dotychczasowy przedstawiciel producenta był wyznaczonym przedstawicielem producenta.

Artykuł 16

Obowiązki importerów

1. Importerzy wprowadzają do obrotu tylko takie pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, które ▌ spełniają wymogi ***niniejszego*** rozporządzenia **.**

2. Przed wprowadzeniem do obrotu pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych posiadających homologację typu importerzy sprawdzają, czy ***posiadają one ważne świadectwo*** homologacji ***typu*** UE oraz czy na układzie, komponencie lub oddzielnym zespole technicznym umieszczono wymagany znak homologacji typu i czy spełniają one art. 13 ust. 8.

W przypadku pojazdu importer zapewnia, by pojazdowi towarzyszyło wymagane świadectwo zgodności.

3. W przypadku gdy ▌ pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie jest zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia, a w szczególności gdy nie odpowiada homologowanemu typowi, ***importer***zy nie wprowadzają do obrotu, nie zezwalają na dopuszczenie ani nie rejestrują tego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego do czasu zapewnienia jego zgodności z przepisami.

4. Jeżeli ▌ pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie stwarza poważne zagrożenie, ***importerzy*** informują o tym producenta i organy nadzoru rynku. W przypadku pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które posiadają homologację typu, importerzy informują o tym również organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu.

5. Importerzy podają na pojeździe, komponencie, oddzielnym zespole technicznym, części lub wyposażeniu swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres kontaktowy, lub – jeżeli nie jest to możliwe – podają te informacje na opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia.

6. Importerzy zapewniają dołączenie do pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego instrukcji i informacji wymaganych zgodnie z art. 59 w języku lub językach urzędowych danych państw członkowskich.

7. W celu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa konsumentów importerzy prowadzą ▌ ***rejestr*** skarg i przypadków wycofania od użytkowników pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia, które wprowadzili do obrotu, i informują swoich dystrybutorów o tego rodzaju ***skargach i przypadkach wycofania***.

8. Importerzy niezwłoczne informują odpowiedniego producenta o otrzymanych przez siebie skargach dotyczących zagrożeń, domniemanych incydentów oraz problemów związanych z brakiem zgodności wprowadzonych do obrotu pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia .

9. Importerzy zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, warunki ich przechowywania lub przewożenia nie wpływały negatywnie na ich zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 17

Obowiązki importerów w odniesieniu do przywożonych przez nich pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części i wyposażenia niezgodnych z wymogami lub stwarzających poważne zagrożenie

1. Jeżeli pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które zostało wprowadzone do obrotu przez importerów, nie jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem, importerzy niezwłocznie wprowadzają ***pod kontrolą producenta*** środki naprawcze niezbędne do zapewnienia zgodności tego pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia do ich wycofania z obrotu lub od użytkowników, stosownie do okoliczności. ***Importerzy informują również producenta i organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE.***

2. W przypadku gdy pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie***, które wprowadzono do obrotu,*** stwarza poważne zagrożenie, importerzy niezwłocznie szczegółowo informują producenta oraz organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku o takim poważnym zagrożeniu ▌.

   Importerzy informują również organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku o wszelkich podjętych działaniach oraz podają szczegółowe informacje dotyczące w szczególności poważnego zagrożenia oraz wszelkich podjętych przez producenta środkach.

3. Importerzy przechowują kopię świadectwa homologacji typu ***oraz załączniki do niego*** przez okres 10 lat po ***upływie ważności homologacji typu UE pojazdu*** oraz przez okres pięciu lat ***po upływie ważności homologacji typu UE*** układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego ***oraz zapewniają, by to świadectwo oraz te załączniki, o których mowa w art. 28 ust. 1 mogły zostać udostępnione*** organom udzielającym homologacji UE i organom nadzoru rynku ▌ na ich żądanie.

4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego importerzy dostarczają mu wszystkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu.

   Na uzasadnione żądanie organu krajowego importerzy współpracuja z nim we wszelkich działaniach podjętych zgodnie z art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 mających na celu usunięcie zagrożeń, jakie stwarza pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które udostępnili na rynku.

Artykuł 18

Obowiązki dystrybutorów

1. Przed udostępnieniem na rynku ▌ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego dystrybutorzy sprawdzają, czy ***ten*** pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny jest opatrzony wymaganą tabliczką znamionową lub wymaganym znakiem homologacji typu i czy towarzyszą mu wymagane dokumenty oraz instrukcje i informacje dotyczące bezpieczeństwa, wymagane na mocy art. 59, w języku lub językach urzędowych danego państwa członkowskiego, a także czy producent i importer spełnili wymogi określone w, odpowiednio, art. 13 ust. 8 oraz art. 16 ust. 5.

2. ***Dystrybutorzy niezwłoczne informują odpowiedniego producenta o otrzymanych przez siebie skargach dotyczących zagrożeń, domniemanych incydentach oraz problemach związanych z brakiem zgodności*** pojazdów, układów, komponentów ▌***,*** oddzielnych zespołów technicznych***, części lub wyposażenia***, które ***udostępnili na rynku.***

3. ***Dystrybutorzy zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, warunki ich przechowywania lub przewożenia nie wpływały negatywnie na ich zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.***

Artykuł 19

Obowiązki dystrybutorów w odniesieniu do dystrybuowanych przez nich pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia niezgodnych z wymogami lub stwarzających poważne zagrożenie

1. W przypadku gdy ▌ pojazd, układ, komponent,oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie nie są zgodne z wymogami zawartymi w niniejszym rozporządzeniu, ***dystrybutorzy informują o tym producenta, importera oraz organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu, oraz*** nie wprowadzają do obrotu ▌ tego pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia do czasu zapewnienia jego zgodności z przepisami.

2. ***W przypadku gdy*** pojazd, układ, komponent,oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które ***dystrybutorzy*** wprowadzili do obrotu, nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, ***dystrybutorzy*** informują o tym producenta***, importera oraz organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE***.

3. W przypadku gdy pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie stwarza poważne zagrożenie, dystrybutorzy niezwłocznie szczegółowo informują o tym poważnym zagrożeniu producenta, importera, organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których ten pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie zostały udostępnione na rynku.

Dystrybutorzy informują ich również o wszelkich podjętych działaniach oraz podaje szczegółowe informacje dotyczące ▌ wszelkich podjętych przez producenta środków.

4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego dystrybutorzy współpracują z nim we wszelkich działaniach podjętych zgodnie z art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 mających na celu usunięcie zagrożeń, jakie stwarza pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które udostępnili na rynku.

Artykuł 20

Przypadki, w których obowiązki producentów mają zastosowanie do importerów i dystrybutorów

Importer lub dystrybutor uważany jest do celów niniejszego rozporządzenia za producenta i podlega obowiązkom producenta zgodnie z art. 8, 13 i 14 w ***następujących przypadkach:***

a) gdy importer lub dystrybutor udostępnia na rynku ▌ pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne lub jest odpowiedzialny za ich dopuszczenie pod swoją własną nazwą lub znakiem handlowym lub modyfikuje pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny w sposób, który może powodować utratę zgodności pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespół technicznego z mającymi zastosowanie wymogami ▌***; lub***

b) gdy importer lub dystrybutor udostępnia na rynku układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne lub jest odpowiedzialny za ich dopuszczenie na podstawie homologacji typu ONZ wydanej producentowi spoza Unii, a gdy na terytorium Unii nie można zidentyfikować żadnego przedstawiciela producenta.

Artykuł 21

Identyfikacja podmiotów gospodarczych

Na żądanie organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku przez okres 10lat od chwili wprowadzenia pojazdu do obrotu i przez okres pięciu lat od chwili wprowadzenia do obrotu układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia podmioty gospodarcze muszą dostarczać informacje na temat:

a) tożsamości każdego podmiotu gospodarczego, który dostarczył im pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie;

b) tożsamości każdego podmiotu gospodarczego, któremu dostarczyły one pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie.

ROZDZIAŁ III

PROCEDURY HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 22

Procedury homologacji typu UE

1. Składając wniosek o przyznanie homologacji typu całego pojazdu, producent może wybrać jedną z następujących procedur:

a) ▌ homologację typu krok po kroku;

b) jednostopniową homologację typu;

c) mieszaną homologację typu.

Producent może ponadto wybrać wielostopniową homologację typu w odniesieniu do pojazdu niekompletnego lub skompletowanego.

2. ***Bez uszczerbku dla wymogów aktów prawnych wymienionych w załączniku II, do*** homologacji typu układu, homologacji typu komponentu i homologacji typu oddzielnego zespołu technicznego zastosowanie ma tylko jednostopniowa homologacja typu.

3. Wielostopniowej homologacji typu udziela się w odniesieniu do typu pojazdu niekompletnego lub skompletowanego, który przy uwzględnieniu stanu kompletacji pojazdu odpowiada szczegółowym danym zawartym w folderze informacyjnym, o którym mowa w art. 24 i który spełnia wymogi techniczne określone w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

Wielostopniowa homologacja typu ma zastosowanie również w przypadku kompletnych pojazdów, które zostały przerabione lub zmodyfikowane przez innego producenta po ich kompletacji.

4. Homologacji typu UE w odniesieniu do ostatniego etapu kompletacji udziela się dopiero po zweryfikowaniu przez organ udzielający homologacji, czy pojazd, któremu udzielono homologacji typu na ostatnim etapie, spełnia w chwili udzielenia homologacji wszystkie mające zastosowanie wymogi techniczne***, zgodnie z procedurami określonymi w załączniku IX***. Weryfikacja ta obejmuje sprawdzenie dokumentacji pod względem wszystkich wymogów objętych zakresem homologacji typu UE w odniesieniu do niekompletnego typu pojazdu udzielonej w ramach procedury wielostopniowej, w ***tym*** homologacji typu UE jeżeli udzielono jej dla innej kategorii pojazdu.

5. Wybór procedury homologacji typu UE, o której mowa w ust. 1, nie wpływa na mające zastosowanie ▌ wymogi, z którymi homologowany typ pojazdu musi być zgodny w chwili udzielenia homologacji typu całego pojazdu.

6. Wielostopniowa homologacja typu może być również stosowana przez jednego producenta, o ile nie jest stosowana w celu obejścia wymogów mających zastosowanie do pojazdów budowanych jednoetapowo. Pojazdów budowanych przez jednego producenta nie uważa się za budowane w wielu etapach do celów art. 41, 42 i 49.

Artykuł 23

Wniosek o homologację typu UE

1. Producent przedkłada organowi udzielającemu homologacji wniosek o homologację typu UE i folder informacyjny, o którym mowa w art. 24.

2. W odniesieniu do konkretnego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego można przedłożyć tylko jeden wniosek. To jeden wniosek przedłada się tylko w jednym państwie członkowskim i tylko jednem organowi udzielającemu homologacji .

W innym państwie członkowskim nie można złożyć nowego wniosku w odniesieniu do tego samego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego***, jeżeli:***

a) organ udzielający homologacji odmówił udzielenia homologacji typu dla tego typu;

b) organ udzielający homologacji wycofał homologację typu dla tego typu; lub

c) producent wycofał wniosek o ***homologację typu dla tego typu pojazdu,*** układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

Organ udzielający homologacji odrzuca wniosek o homologację typu dotyczący innego oznaczenia typu lub zmian w poprzednim wniosku, gdy zmiany nie są wystarczające, by stanowić nowy typ.

3. Wniosek w sprawie homologacji typu UE określonego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego zawiera oświadczenie producenta, w którym zaświadcza on zgodnie ust. 2 akapit drugi, że:

a) nie złożył wniosku o homologację typu UE dla tego samego typu do żadnego innego organu udzielającego homologacji i że żaden inny organ udzielający homologacji nie udzielił producentowi takiej homologacji;

b) żaden organ udzielający homologacji nie odmówił udzielenia homologacji typu dla tego typu;

c) żaden organ udzielający homologacji nie wycofał homologacji typu dla tego typu; oraz

d) producent ten nie wycofał wniosku o udzielenie homologacji typu w odniesieniu do tego typu.

4. Dla każdego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego podlegającego homologacji składany jest odrębny wniosek.

Artykuł 24

Folder informacyjny

1. Folder informacyjny zawiera następujące elementy:

a) dokument informacyjny, zgodnie z wzorem określonym w ***aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 4*** w odniesieniu do jednostopniowej lub mieszanej homologacji typu ***całego pojazdu*** albo w odniesieniu do homologacji typu ***całego***

pojazdu krok po kroku ***lub w odpowiednich aktach prawnych w przypadku homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, zdognie z odpowiednim aktem prawnym wymienionym w załączniku II***;

b) wszystkie dane, rysunki, fotografie i inne istotne informacje;

c) w przypadku pojazdów – wskazanie procedury lub procedur wybranych zgodnie z art. 22 ust. 1;

d) wszelkie dodatkowe informacje wymagane przez organ udzielający homologacji w ramach procedury ***homologacji typu UE***.

2. Dokument informacyjny, o którym mowa w ust. 1 lit. a) dotyczący homologacji typu całego pojazdu zawiera kompletne informacje na temat cech typu pojazdu, niezbędne organowi udzielającemu homologacji do zidentyfikowania typu pojazdu i do właściwego przeprowadzenia procedury homologacji typu.

3. Producent przedkłada organowi udzielającemu homologacji folder informacyjny w takim formacie elektronicznym, ***jaki jest akceptowany*** przez ten ***organ. Organ udzielający homologacji*** może także ***zaakceptować przekazanie folderów informacyjnych*** przedłożonych w formie papierowej.

4. Komisja ***przyjmuje akty wykonawcze określające*** wzór dokumentu informacyjnego ***oraz każdej części folderu informacyjnego***, w tym zharmonizowany format elektroniczny do celów niniejszego artukułu ust. 3 . ***Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwsze z takich aktów wykonawczych zostaną przyjęte do dnia … [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].***

Artykuł 25

Dodatkowe informacje dostarczane wraz z wnioskiem

w przypadku ▌ homologacji typu UE

1. Do wniosku o udzielenie homologacji typu krok po kroku, poza folderem informacyjnym, o którym mowa w art. 24, dołącza się kompletny zestaw świadectw homologacji typu UE ***lub ONZ wraz z załącznikami do nich***, które są wymagane na podstawie aktów ***prawnych*** wymienionych w załączniku II.

   W przypadku ▌ homologacji typu układu, homologacji typu komponentu lub homologacji typu oddzielnego zespołu technicznego na podstawie aktów ***prawnych*** wymienionych w załączniku II organ udzielający homologacji ma dostęp do folderu informacyjnego ***oraz, w stosownych przypadkach, do świadectw homologacji typu oraz do załączników do nich*** do czasu udzielenia lub odmowy udzielenia homologacji typu całego pojazdu.

2. Do wniosku o udzielenie mieszanej homologacji typu, poza folderem informacyjnym, o którym mowa w art. 24, dołącza się kompletny zestaw świadectw homologacji typu UE ***lub ONZ wraz z załącznikami do nich***, które są wymagane na podstawie aktów ***prawnych*** wymienionych w załączniku II.

W przypadku układów, dla których nie przedstawiono świadectwa homologacji typu UE ***lub ONZ***, do wniosku, poza folderem informacyjnym, o którym mowa w art. 24, dołącza się informacje wymagane do homologacji tych układów podczas fazy homologacji pojazdu, oraz sprawozdania z badań zamiast świadectwa homologacji typu UE ***lub ONZ***.

3. Do wniosku o udzielenie wielostopniowej homologacji typu dołącza się następujące informacje:

a) na pierwszym etapie – te części folderu informacyjnego i świadectw homologacji typu UE ***lub ONZ lub, w stosownych przypadkach, sprawozdań z badań***, które są istotne dla stanu kompletacji pojazdu podstawowego;

b) na etapach drugim i kolejnych – te części folderu informacyjnego i świadectw homologacji typu UE ***lub ONZ***, które są istotne dla bieżącego stanu kompletacji, wraz z kopią świadectwa homologacji typu UE ***całego pojazdu*** wydanego na poprzednim etapie wytworzenia oraz z pełnymi danymi dotyczącymi wszelkich zmian lub uzupełnień dokonanych przez producenta w pojeździe.

Informacje określone w niniejszym ustępiesą dostarczane zgodnie z art. 24 ust. 3.

4. Organ udzielający homologacji oraz służby techniczne mają dostęp do oprogramowania i algorytmów pojazdu ***na zasadach, jakie uznają za niezbędne do celów prowadzenia swojej działalności***.

Organ udzielający homologacji i ***służby techniczne*** mogą ▌ także wymagać od producenta przedstawienia ***dokumentacji lub*** dodatkowych informacji potrzebnych organowi udzielającemu homologacji i służbom technicznym ***do osiągnięcia odpowiedniego stopnia zrozumienia układów, w tym procesu tworzenia układów i koncepcji układu, a także funkcji oprogramowania i algorytmów, które są niezbędne do sprawdzenia zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia,*** aby zdecydować, które testy należy przeprowadzić ▌, lub aby ułatwić przeprowadzenie tych badań.

ROZDZIAŁ IV

PRZEBIEG PROCEDUR HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 26

Przepisy ogólne dotyczące przebiegu procedur homologacji typu UE

1. Dla każdego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego można udzielić tylko jednej homologacji typu UE.

2. Organ udzielający homologacji, po otrzymaniu wniosku zgodnie z art. 23, udziela homologacji typu UE dopiero po sprawdzeniu wszystkich poniższych kryteriów:

a) ustaleń dotyczących zgodności produkcji, o których mowa w art. 31;

b) tego, ***czy złożono oświadczenie, o którym mowa w art. 23 ust. 3;***

c) ***zgodności*** typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego z mającymi zastosowanie wymogami;

d) w przypadku homologacji typu całego pojazdu zgodnie z procedurami homologacji typu krok po kroku, mieszanej lub wielostopniowej, organ udzielający homologacji sprawdza, zgodnie z art. 22 ust. 4, czy układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne są objęte oddzielnymi i ***ważnymi*** homologacjami typu udzielonymi zgodnie z wymogami mającymi zastosowanie w chwili udzielenia homologacji typu całego pojazdu.

3. Zastosowanie mają procedury dotyczące homologacji typu UE, które są określone w załączniku III, oraz procedury w odniesieniu do wielostopniowej homologacji typu – określone w załączniku IX.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych w celu zmiany załączników III i IX– na potrzeby uwzględnienia zmian regulacyjnych i technologicznych poprzez aktualizację procedur w odniesieniu do homologacji typu UE – i w odniesieniu do wielostopniowej homologacji typu.

4. Organ udzielający homologacji kompletuje pakiet informacyjny składający się z folderu informacyjnego, o którym mowa w art. 24, wraz ze sprawozdaniami z badań i z wszystkimi innymi dokumentami dodanymi do folderu informacyjnego przez służbę techniczną lub organ udzielający homologacji podczas wykonywania ich zadań.

Pakiet informacyjny ***może być prowadzony w formie elektronicznej.*** Zawiera on spis treści, który wyraźnie wskazuje wszystkie strony i format każdego z dokumentów oraz chronologiczny zapis wszelkich zmian w homologacji typu UE.

Organ udzielający homologacji przechowuje pakiet informacyjny do wglądu przez okres 10 lat po upływie ważności danej homologacji typu UE.

5. Organ udzielający homologacji odmawia udzielenia homologacji typu UE, jeżeli stwierdzi, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, mimo że jest zgodny z obowiązującymi wymogami, jednak stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub może poważnie zaszkodzić środowisku lub zdrowiu publicznemu. W takim przypadku niezwłocznie przesyła on organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich oraz Komisji szczegółową dokumentację wyjaśniającą powody jego decyzji i zawierającą dowody potwierdzające jego ustalenia.

6. Zgodnie z art. ***22*** ust. 4 w przypadku procedury krok po kroku, mieszanej i wielostopniowej organ udzielający homologacji odmawia udzielenia homologacji typu UE, jeżeli stwierdzi, że układy, części lub oddzielne zespoły techniczne nie są zgodne z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu ▌.

Organ udzielający homologacji zwraca się do organów udzielających homologacji, które udzieliły homologacji typu dla układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, do podjęcia działań zgodnie z art. 54 ust. 2.

Artykuł 27

Zgłaszanie homologacji typu UE, które wydano, zmieniono, cofnięto lub których udzielenia odmówiono

1. Organ udzielający homologacji, ***wydając*** lub zmieniając świadectwo homologacji typu UE, ***udostępnia*** organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich***,*** ***organom nadzoru rynku*** oraz Komisji kopię ▌ świadectwa homologacji typu UE dla każdego typu pojazdu, układu, komponentu i oddzielnego zespołu technicznego, dla którego udzielił homologacji wraz z załącznikami,w tym sprawozdaniami o których mowa w art. 30. Kopia ta jest ***udostępniana*** za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych***, zgodnie a treścią aktów wykonowaczych, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu.***

▌

2. Organ udzielający homologacji ***– za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych, zgodnie a treścią aktów wykonowaczych, o których mowa w ust. 3 –*** niezwłocznie informuje organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich oraz Komisję o swojej odmowie udzielenia lub cofnięciu przez siebie homologacji typu UE, podając przyczyny swojej decyzji.

3. Mając na uwadze ***wspólny bezpieczny elektroniczny system wymiany danych*** Komisja ***przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające format udostępnianych dokumentów elektronicznych, mechanizm wymiany, procedury informowania oraganówo udzielaniu homologacji tyou UE, zmianach, odmowach udzielenia i cofaniu homologacji oraz o stosownych środki bezpieczeństwa***. ***Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.***

Pierwszy z takich aktów wykonawczych zostanie przyjęty do dnia … [24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Artykuł 28

Świadectwo homologacji typu UE

1. Świadectwo homologacji typu UE zawiera następujące załączniki:

   a) pakiet informacyjny, o którym mowa w art. 26 ust. 4;

   b) sprawozdania z badań, o których mowa w art. 30 ust. 1, w przypadku homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, albo arkusz wyników badań w przypadku homologacji typu całego pojazdu;

c) ***w przypadku homologacji typu całego pojazdu*** imię i nazwisko oraz wzór podpisu osoby lub osób upoważnionych do podpisywania świadectw zgodności oraz oświadczenie o zajmowanych przez nie stanowiskach w przedsiębiorstwie;

d) w przypadku homologacji typu całego pojazdu – wypełniony wzór świadectwa zgodności ***typu pojazdu***.

2. Świadectwo homologacji typu UE ***otrzymuje*** wydawany zgodnie ze ***zharmonizowanym systemem numeracji niepowtarzalny numer umożliwiający co najmniej identyfikację państwa członkowskiego, w którym wydano homologację typu UE, oraz identyfikację wymogów, które spełnia dany typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzilengo zespółu technicznego***.

3. Komisja ***przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia*** wzorów świadectw homologacji typu UE oraz, odpowiednio, zharmonizowanego systemu numeracji oraz arkusza wyników badań, w tym wskazuje odpowiednie formaty elektroniczne. ***Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.***

Pierwszy z takich aktów wykonawczych zostanie przyjęty do dnia … [24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

4. W odniesieniu do każdego typu pojazdu, układu, komponentu oraz oddzielnego zespołu technicznego organ udzielający homologacji:

a) wypełnia wszystkie odpowiednie sekcje świadectwa homologacji typu UE, orazzałączniki do nich;

b) sporządza spis treści pakietu informacyjnego, o którym mowa w art. 26 ust. 4;

c) niezwłocznie wydaje producentowi wypełnione świadectwo homologacji typu UE wraz z załącznikami do niego.

5. W przypadku homologacji typu UE, której ważność została ograniczona zgodnie z art. 39, art. 43 lub załącznikiem II część III, lub w odniesieniu do której niektóre przepisy niniejszego rozporządzenia lub aktów prawnych wymienione w załączniku II, nie mają zastosowania, w świadectwie homologacji typu UE określa się te ograniczenia lub odpowiednie przepisy, które nie mają zastosowania.

6. Jeżeli producent pojazdu wybierze procedurę mieszanej homologacji typu, organ udzielający homologacji dodaje do pakietu informacyjnego, o którym mowa w art. 26 ust. 4, odniesienia do sprawozdań z badań, o których mowa w art. 30, dla układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, dla których nie wydano świadectwa homologacji typu UE. ***Organ udzielający homologacji także wyraźnie określa w pakiecie informacyjnym wymogi techniczne aktów prawnych wymienionych w załączniku II, według których pojazd został zbadany***.

7. Jeżeli producent pojazdu wybierze procedurę jednostopniowej homologacji typu, organ udzielający homologacji dołącza do świadectwa homologacji typu UE wykaz odpowiednich aktów prawnych według wzoru przewidzianego w ***aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 3.***

Artykuł 29

Przepisy szczegółowe dotyczące homologacji typu UE układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

1. Homologacji typu UE udziela się w odniesieniu do układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, który odpowiada szczegółowym danym zawartym w folderze informacyjnym, o którym mowa w art. 24 i który spełnia wymogi techniczne określone w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

2. W przypadku gdy homologacja typu układu w odniesieniu do pojazdu obejmuje komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, niezależnie od tego, czy są one przeznaczone do naprawy, obsługi czy konserwacji pojazdów, nie wymaga się dodatkowej homologacji typu komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, chyba taka homologacja typu jest przewidziana przez odpowiednie akty prawne wymienione w załączniku II.

3. W przypadku gdy komponent lub oddzielny zespół techniczny spełnia swoje funkcje lub ma szczególne cechy jedynie w połączeniu z innymi częściami pojazdu i z tego względu zgodność może zostać zweryfikowana tylko wtedy, gdy komponent lub oddzielny zespół techniczny działa w połączeniu z tymi innymi częściami pojazdu, odpowiednio ogranicza się zakres homologacji typu UE tego komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

W takich przypadkach świadectwo homologacji typu UE określa wszelkie ograniczenia dotyczące stosowania komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego i wskazuje szczególne warunki montażu tego komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego w pojeździe.

Jeżeli taki komponent lub oddzielny zespół techniczny jest montowany w pojeździe, organ udzielający homologacji weryfikuje, podczas homologacji pojazdu, zgodność tego komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego z wszelkimi obowiązującymi ograniczeniami w zakresie stosowania lub warunkami montażu.

Artykuł 30

Badania wymagane do homologacji typu UE

1. ***Do celu przyznania homologacji typu UE organ udzielający homologacji sprawdza zgodność*** z wymogami technicznymi niniejszego rozporządzenia ▌ poprzez przeprowadzenie przez służby techniczne odpowiednich badań ▌.

2. Zasadnicze elementy tych badań, w tym wymogi techniczne, których przestrzeganie sprawdzono w badaniach, są odnotowywane w sprawozdaniu z badania.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające format sprawozdań z badań zgodnie zogólnymi wymogami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwszy z takich aktów wykonawczych zostanie przyjęty do dnia … [24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

4. Producent udostępnia organom udzielającym homologacji oraz zapewnia ***zainteresowanym służbom technicznym*** pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, które zgodnie z odpowiednimi aktami prawnymi wymienionymi w załączniku II są konieczne do przeprowadzenia wymaganych badań.

5. Wymagane badania przeprowadza się na pojazdach, układach, komponentach i oddzielnych zespołach technicznych reprezentatywnych dla typu poddawanego procedurze homologacji.

6. Gdy w przypadku parametrów i warunków stosowanych do prowadzenia badań, o których mowa w ust. 1, podany jest zakres wartości, służby techniczne mogą wybrać dowolną wartość w tym zakresie.

7. Na żądanie producenta i pod warunkiem uzyskania zgody organu udzielającego homologacji można stosować wirtualne metody badania jako alternatywę dla badań, o których mowa w ust. 1, zgodnie z załącznikiem VIII.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych w celu zmiany załącznika VIII na potrzeby uwzględnienia zmian technicznych i regulacyjnych poprzez aktualizację wykazu aktów prawnych, w odniesieniu do których producent lub służba techniczna może stosować wirtualne metody badania oraz szczególne warunki, zgodnie z którymi należy stosować wirtualne metody badania.

Artykuł 31

Ustalenia dotyczące zgodności produkcji

1. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje środki niezbędne do sprawdzenia, zgodnie z załącznikiem IV, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy producent produkuje pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne zgodne z homologowanym typem.

2. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu całego pojazdu, sprawdza statystycznie istotną liczbę próbek pojazdów i świadectw zgodności pod względem ich zgodności z art. 36 i 37 oraz sprawdza poprawność danych w tych świadectwach zgodności.

3. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje niezbędne środki w celu sprawdzenia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy ustalenia, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, są wciąż odpowiednie, tak aby pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne znajdujące się w produkcji nadal odpowiadały homologowanemu typowi, a świadectwa zgodności były nadal zgodne z art. 36 i 37.

4. W celu zweryfikowania, czy pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny jest zgodny z homologowanym typem, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, ***podejmuje wszelkie niezbędne środki w celu*** przeprowadzenia ***sprawdzeń*** lub badań wymaganych do celów homologacji typu UE na próbkach pobranych u producenta, w tym również w zakładzie produkcyjnym.

Zgodnie z załącznikiem IV, organ udzielający homologacji podejmuje niezbędne środki w celu przeprowadzania takich sprawdzeń lub badań z częstotliwością określoną w aktach prawnych wymienionych w załączniku II lub jeżeli akty te nie przewidują określonej częstotliwości, nie rzadziej niż co trzy lata.

5. Aby sprawdzić, że pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny jest zgodny z homologowanym typem, organ udzielający homologacji lub służby techniczne:

a) w przypadku gdy w procedurach badań ustanowionych w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w Załączniku II podany jest zakres wartości, podczas przeprowadzania sprawdzeń lub badań ustalają wartości w sposób losowy w ramach podanego zakresu; oraz

b) mają dostęp do oprogramowania, algorytmów, dokumentacji oraz wszelkie dodatkowe informacje zgodnie z art. 25 ust. 4.

6. Organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji typu UE, ***podejmuje środki niezbędne do sprawdzenia, czy producent spełnia obowiązki określone w rozdziale XIV. Sprawdza w szczególności, czy w celu spełnienia tych obowiązków producent zmienia lub uzupełnia informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu.***

7. ***W przypadku gdy organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE*** stwierdza, że producent nie produkuje już pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z homologowanym typem lub z ***wymogami niniejszego rozporządzenia ,*** lub stwierdza, że świadectwa zgodności przestały być zgodne z art. 36 i 37, chociaż produkcja jest kontynuowana, podejmuje środki niezbędne do zapewnienia właściwego stosowania ***ustaleń*** dotyczących zgodności produkcji lub cofa homologację typu. ***Organ udzielający homologacji może podjąć decyzję o wprowadzeniu wszystkich niezbędnych środków ograniczających zgodnie z rozdziałem XI.***

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych zmieniających załącznik IV na potrzeby uwzględnienia zmian technicznych i regulacyjnych poprzez aktualizację procedur zgodności produkcji.

Artykuł 32

Opłaty

1. ***Opłaty za działania w zakresie homologacji typu*** UE są pobierane od producentów, którzy złożyli wniosek o homologację typu UE w danym państwie członkowskim. ▌

Państwa członkowskie zapewniają, aby na pokrycie kosztów działań w zakresie nadzoru rynku przeznaczone były wystarczające zasoby. Bez uszczerbku dla prawa krajowego koszty te mogą być pokrywane z opłat, które mogą pobierać państwa członkowskie, gdzie pojazdy są wprowadzane do obrotu.

2. ***Państwa członkowskie mogą pobierać opłaty administracyjne od służb technicznych ubiegających się o wyznaczenie, aby pokryć w całości lub w części koszty związane z działalnością organów krajowych odpowiedzialnych za służby techniczne zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.***

▌

ROZDZIAŁ V

ZMIANY I WAŻNOŚĆ HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 33

Przepisy ogólne dotyczące zmian i ważności homologacji typu UE

1. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, o wszelkich zmianach szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym***, o którym mowa w art. 26 ust. 4, w tym o wszelkich zmianach w poszerzonym pakiecie dokumentacji, zgodnie z aktami prawnymi wymienionymi w załączniku II***.

   Organ udzielający homologacji decyduje, czy należy ją uwzględnić poprzez zmianę, w formie poprawki lub rozszerzenia homologacji typu UE, zgodnie z art. 34, czy też taka zmiana wymaga nowej homologacji typu UE.

2. Wniosek o dokonanie tej zmiany składa się wyłącznie do organu udzielającego homologacji, który udzielił istniejącej homologacji typu UE. ▌

3. Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że zmiana ta wymaga powtórzenia kontroli lub badań, informuje o tym odpowiednio producenta.

4. Jeżeli organ udzielający homologacji na podstawie kontroli lub badań, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, stwierdzi, że wymogi w zakresie homologacji typu UE nadal są spełniane, stosuje się procedury, o których mowa w art. 34.

5. Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że zmiany szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym ▌ nie mogą być objęte rozszerzeniem istniejącej homologacji typu, odmawia zmiany homologacji typu UE i żąda, by producent wystąpił o nową homologację typu UE.

Artykuł 34

Poprawki i rozszerzenia homologacji typu UE

1. Zmianę określa się jako „poprawkę”, jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że pomimo zmiany szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym, o którym mowa w art. 26 ust. 4, dany typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego nadal spełnia obowiązujące wymogi dla tego typu i że w związku z tym nie jest konieczne powtórzenie kontroli ani badań.

W takim przypadku organ udzielający homologacji stosownie do potrzeb niezwłocznie wydaje poprawione strony pakietu informacyjnego, oznaczając każdą poprawioną stronę w celu wyraźnego pokazania charakteru zmiany i daty ponownego wydania, lub wydaje skonsolidowaną, zaktualizowaną wersję pakietu informacyjnego, do której dołączony jest szczegółowy opis zmian.

2. Zmianę określa się jako „rozszerzenie”, jeżeli organ udzielający homologacji uzna, że szczegółowe dane zawarte w pakiecie informacyjnym zostały zmienione i zaistniała którakolwiek z następujących okoliczności:

a) wymagane są dalsze kontrole lub badania w celu sprawdzenia stałej zgodności z wymogami, na których oparto istniejącą homologację typu UE;

b) uległa zmianie jakakolwiek informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu UE z wyjątkiem załączników; lub

c) na mocy któregokolwiek z aktów prawnych wymienionych w załączniku II wobec homologowanego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego zaczęły mieć zastosowanie nowe wymogi.

W przypadku rozszerzenia organ udzielający homologacji niezwłocznie wydaje zaktualizowane świadectwo homologacji typu UE opatrzone numerem rozszerzenia, zgodnym z liczbą kolejnych już udzielonych rozszerzeń. Świadectwo homologacji wyraźnie wskazuje powód rozszerzenia, datę ponownego wydania oraz, w stosownych przypadkach, okres ważności.

3. W przypadku wydania poprawionych stron pakiety informacyjnego lub skonsolidowanej, zaktualizowanej wersji zmieniany jest odpowiednio spis treści pakietu informacyjnego w celu wskazania daty ostatniego rozszerzenia lub ostatniej poprawki lub daty ostatniej konsolidacji zaktualizowanej wersji.

4. Nie można wymagać rozszerzenia homologacji typu pojazdu, jeżeli nowe wymogi, o których mowa w ust. 2 lit. c), są z technicznego punktu widzenia nieistotne dla tego typu pojazdu lub dotyczą kategorii pojazdu innych niż kategoria, do której on należy.

Artykuł 35

Utrata ważności

1. ***W przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1 po 7 latach, a w przypadku pojazdów kategorii N_2, N_3, M_2, M_3 i O po 10 latach od najnowszej aktualizacji pakietu informacyjnego*** świadectwa homologacji typu ***UE całego pojazdu organ udzielający homologacji weryfikuje*** zgodność danego typu pojazdu ▌ z wymogami wszystkich ***aktów prawnych, odpowiednimi dla tego typu.***

W przypadku gdy organ udzielający homologacji dokonuje weryfikacji, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, powtarzanie badań, o których mowa w art. 30, nie jest konieczne.

2. Homologacja typu UE ▌ traci ważność ▌ w każdym z następujących przypadków:

a) jeżeli do celów udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczenia obowiązkowe stają się nowe wymogi mające zastosowanie do homologowanego typu pojazdu***, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego***▌, a homologacji typu UE nie można rozszerzyć na podstawach określonych w art. 34 ust. 2 lit. c);

b***) jeżeli weryfikacja przeprowadzona zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu wykazuje, że pojazd nie spełnia wymogów wszystkich aktów prawnych odpowiednich dla tego typu;***

c) jeżeli nastąpi dobrowolne ***trwałe*** zaniechanie produkcji pojazdów zgodnych z homologowanym typem pojazdu***, które uznaje się za zaistniałe, jeżeli żaden pojazd odnośnego typu nie został wyprodukowany w ciągu poprzednich dwóch lat, niemniej jednak takie homologacjie typu pozostają ważne do celów rejestracji lub dopuszczenia, dopóki zastosowania nie ma niniejswy ustęp lit. a)***;

d) jeżeli homologacja typu UE została cofnięta zgodnie z art. 31 ust. 7;

e) jeżeli okres ważności świadectwa homologacji typu UE upłynął ze względu na ograniczenie, o którym mowa w art. 39 ust. 6;

e) ;

f) jeżeli ustalono, że homologacja typu była oparta na fałszywych oświadczeniach, sfałszowanych wynikach badań lub gdy doszło do zatajenia danych, które spowodowałyby odmowę udzielenia homologacji typu.

3. W przypadku gdy ważność traci homologacja typu ***całego pojazdu*** tylko jednego z wariantów w ramach danego typu pojazdu lub jedna z wersji w ramach danego wariantu, homologacja typu ***całego pojazdu*** danego typu pojazdu traci ważność wyłącznie w takim zakresie, w jakim dotyczy danego wariantu lub danej wersji.

4. W przypadku ***trwałego*** zaniechania produkcji określonego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego producent niezwłocznie powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji typu UE ▌.

W terminie jednego miesiąca po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w akapicie pierwszym, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE dla typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego informuje o tym organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich.

5. W przypadku gdy zbliża się termin wygaśnięcia ważności świadectwa homologacji typu UE ▌, producent niezwłocznie powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji typu ▌.

6. Po otrzymaniu powiadomienia od producenta organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE▌, w stosownych przypadkach niezwłocznie przekazuje organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich oraz Komisji wszelkie istotne informacje do celów udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczenia pojazdów, ***układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych***.

W przypadku pojazdów, informacja, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, zawieradatę produkcji oraz numer identyfikacyjny pojazdu („VIN”), w rozumieniu art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) nr 19/2011[23], ostatniego wyprodukowanego pojazdu.

ROZDZIAŁ VI

ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI I OZNAKOWANIA

Artykuł 36

Świadectwa zgodności w ***formacie papierowym***

1. Producent wydaje świadectwo zgodności w wersji papierowej dołączane do każdego pojazdu wyprodukowanego zgodnie z homologowanym typem pojazdu, niezależnie od tego, czy jest kompletny, niekompletny czy skompletowany ▌. ***Do tego celu producent wykorzystuje wzór określony w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 4.***

[23] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011 z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu dotyczących tabliczki znamionowej producenta oraz numeru identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 8 z 12.1.2011, s. 1).

W świadectwie zgodności w wersji paperowej ***konkretnie opisane są główne cechy danego pojazdu oraz jego parametry techniczne. Świadectwo zgodności w formacie papierowym zawiera datę produkcji pojazdu. Świadectwo zgodności w formacie papierowym jest zaprojektowane w taki sposób, który zabezpiecza je przed sfałszowaniem.***

Świadectwo zgodności w formacie papierowym wydaje się nabywcy nieodpłatnie wraz z pojazdem. Wydanie świadectwa nie może być uzależnione od wyraźnego wniosku ani od przedstawienia producentowi dodatkowych informacji.

2. ***Od … [osiem lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], jeżeli producent udostępnia świadectwo zgodności jako dane ustrukturyzowane w formacie elektronicznym zgodnie z art. 37 ust. 1, producent ten jest zwolniony z określonego w ust. 1 niniejszego artykułu obowiązku wydania świadectwa zgodności w wersji papierowej dołączanego do każdego pojazdu.***

3. Przez okres 10 lat od daty produkcji pojazdu jego producent, na wniosek właściciela pojazdu, wydaje duplikat świadectwa zgodności w ***formacie papierowym*** za opłatą nieprzekraczającą kosztów wydania duplikatu świadectwa. Słowo „duplikat” musi być wyraźnie widoczne na pierwszej stronie każdego duplikatu świadectwa.

4. ***Komisja przyjmuje akty wykonawcze dotyczące świadectwa zgodności w formacie papierowym, w których określa w szczególności:***

a) wzór świadectwa zgodności,

b) zabezpieczenia, które mają zapobiec sfałszowaniu świadectwa zgodności, oraz

c) specyfikacje dotyczące sposobu podpisywania świadectwa zgodności.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwszy taki akt wykonawczy zostanie przyjęty przed dniem 1 września 2020 r..

5. Świadectwo zgodności w ***formacie papierowym*** sporządzane jest w co najmniej jednym z języków urzędowych Unii.

6. Osoba lub osoby upoważnione do podpisywania świadectw zgodności w ***formacie papierowym*** są pracownikami producenta i są należycie upoważnione do przyjmowania w imieniu producenta ▌ odpowiedzialności prawnej w odniesieniu do projektu i konstrukcji pojazdu lub zgodności jego produkcji.

7. Świadectwo zgodności w ***formacie papierowym*** wypełnia się w całości i nie zawiera ono ograniczeń w zakresie wykorzystania pojazdu innych niż te przewidziane w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku II.

8. ***W przypadku niekompletnego pojazdu podstawowego producent wypełnia w*** świadectwie zgodności ***w formacie papierowym tylko te pola, które są istotne w odniesieniu do kompletacji pojazdu.***

9. W przypadku pojazdu niekompletnego lub skompletowanego producent wypełnia tylko te pola świadectwa zgodności w ***formacie papierowym***, które dotyczą dodatków lub zmian na bieżącym etapie procesu homologacji, a w stosownym przypadku dołącza wszystkie świadectwa zgodności w ***formacie papierowym, które zostały*** wydane na poprzednich etapach.

Artykuł 37 ***Ś***wiadectwo zgodności w ***formacie elektronicznym***

1. Bez uszczerbku dla art. 36 ust. 1 od dnia ... [osiem lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] po dacie produkcji pojazdu producent może bez zbędnej zwłoki i nieodpłatnie udostępnić organowi udzielającemu homologacji, który udzielił homologacji typu całego pojazdu, świadectwo zgodności jako dane ustrukturyzowane w formacie elektronicznym określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 8 niniejszego artukułu.

2. Bez uszczerbku dla art. 36 ust. 1 każdy producent może udostępnić świadectwo zgodności zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu przed dniem ... [osiem lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] .

3. Organ udzielający homologacji udostępnia świadectwo zgodności jako dane ustrukturyzowane w formacie elektronicznym określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust.8, tak by do świadectwo zgodności miały dostęp organy udzielające homologacji, organy nadzoru rynku i organy rejestrujące państw członkowskich oraz Komisja.

4. Państwa członkowskie mogą zwolnionić producenta z obowiązku, określonego w ust. 1 niniejszego artykułu, w przypadku typów pojazdów, które posiadają krajową homologację typu udzielaną pojazdom produkowanym w małych seriach, zgodnie z art. 42. ▌

5. ***Organ udzielający homologacji otrzymujący*** świadectwo zgodności ***jako dane ustrukturyzowane w formacie elektronicznym określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 8niniejszego artukułu, zapewnia dostęp do świadectwa zgodności wyłącznie z prawem odczytu***, zgodnie z art. ***12 ust. 2. W przypadku pojazdów budowanych w wielu etapach zapewnia taki dostęp producentowi kolejnego etapu***.

6. Wszelka wymiana danych zgodnie z niniejszym artykułem przeprowadzana jest za pośrednictwem protokołu bezpiecznej wymiany danych.

7. Ze skutkiem od dnia 1 września 2025 r. państwa członkowskie ustanawiają organizację i strukturę swojej sieci danych, aby umożliwić odbieranie świadectw zgodności jako danych ustrukturyzowanych w formacie elektronicznym, określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust.8, najlepiej z wykorzystaniem istniejących systemów wymiany danych ustrukturyzowanych.

8. Uwzględniając dane wymagane w odniesieniu do świadectwa zgodności w formacie papierowym Komisja przyjmuje akty wykonawcze dotyczące świadectwa zgodności jako danych ustrukturyzowanych w formacie elektronicznym, w których to aktach określa w szczególności:

a) podstawowy format i strukturę elementów danych zawartych w świadectwach zgodności w formacie elektronicznym oraz wiadomości stosowanych w ramach wymiany;

b) wymogi minimalne dotyczące bezpiecznej wymiany danych, w tym dotyczące zapobiegania uszkodzeniu i niewłaściwemu wykorzystaniu danych, a także środki gwarantujące autentyczność danych elektronicznych, takie jak stosowanie podpisu cyfrowego;

c) środki wymiany danych dotyczących świadectwa zgodności w formacie elektronicznym;

d) wymogi minimalne dotyczące niepowtarzalnego identyfikatora dla pojazdu oraz formę informacji dostępnej dla kupującego zgodnie z ust. 5;

e) dostęp wyłącznie z prawem odczytu, o którym mowa w ust.5;

f) wyłączenia dla producentów konkretnych kategorii i typów pojazdów produkowanych w małych seriach.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwszy taki akt wykonawczy zostanie przyjęty przed dniem 1 września 2020 r.

9. Ze skutkiem najpóźniej od … [osiem lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie są w stanie dokonywać wymiany świadectw zgodności w formacie elektronicznym zgodnie z niniejszym artykułem z pozostałymi państwami członkowskimi.

10. Od … [osiem lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] producent wydaje duplikat świadectwa zgodności w wersji papierowej w wyjątkowych przypadkach na wniosek organu krajowego.

Artykuł 38

Tabliczki znamionowe i dodatkowe producenta, oznakowania i znak homologacji typu komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

1. Producent pojazdu umieszcza na każdym pojeździe wyprodukowanym zgodnie z homologowanym typem tabliczkę znamionową***, w stosownych przypadkach – tabliczkę dodatkową, oraz oznaczenie lub symbol*** z ***oznakowaniem*** wymagane na podstawie ***niniejszego rozporządzenia oraz*** odpowiednich aktów prawnych wymienionych w załączniku II.

2. Producent komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego umieszcza na każdym komponencie i oddzielnym zespole technicznym wyprodukowanym zgodnie z homologowanym typem, niezależnie od tego, czy stanowią one część układu, znak homologacji typu wymagany w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

   Jeżeli nie wymaga się umieszczenia takiego znaku homologacji typu, producent umieszcza na komponencie lub oddzielnym zespole technicznym przynajmniej swoją nazwę lub znak handlowy oraz oznaczenietypu lub numer identyfikacyjny.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór oznaczenia homologacji typu UE. ***Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwszy taki akt wykonawczy zostanie przyjęty do dnia … [24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].***

4. ***Podmioty gospodarcze wprowadzają do obrotu lub udostępniają na rynku wyłącznie pojazdy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne, które są oznaczone w sposób zgodny z niniejszym rozporządzeniem***.

ROZDZIAŁ VII

NOWE TECHNOLOGIE LUB NOWE KONCEPCJE

Artykuł 39

Wyłączenia dla nowych technologii lub nowych koncepcji

1. Producent może wystąpić o homologację typu UE w odniesieniu do typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, w których zastosowane są nowe technologie lub nowe koncepcje niezgodne z jednym lub większą liczbą aktów prawnych wymienionych w załączniku II.

2. Organ udzielający homologacji udziela homologacji typu UE, o której mowa w ust. 1, w przypadku gdy spełnione są wszystkie następujące warunki:

   a) we wniosku o homologację typu UE wymieniono przyczyny, dla których zastosowanie danych nowych technologii lub nowych koncepcji skutkuje brakiem zgodności danych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych z jednym lub większą liczbą aktów prawnych wymienionych w załączniku II;

b) we wniosku o homologację typu UE opisano wpływ nowych technologii lub nowych koncepcji na bezpieczeństwo i środowisko oraz środki przyjęte, aby zapewnić poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska co najmniej równoważny wymogom, w odniesieniu do których wystąpiono o wyłączenie;

c) przedstawiono opis badań wraz z wynikami, które wykazują spełnienie wymogów określonych w lit. b).

3. Przyznanie homologacji typu UE stanowiących wyłączenie dla nowych technologii lub nowych koncepcji wymaga zezwolenia Komisji.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze celem podjęcia decyzji czy udzielić zezwolenia, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 82 ust. 2.

4. W oczekiwaniu na przyjęcie aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 3, organ udzielający homologacji może udzielić tymczasowej homologacji typu UE, ważnej wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego tego organu udzielającego homologacji, w odniesieniu do typu pojazdu objętego wnioskowanym wyłączeniem. Organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje o tym Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie, przekazując im dokumentację zawierającą informacje, o których mowa w ust. 2.

Na tymczasowy charakter i ograniczoną ważność terytorialną homologacji typu UE musi wyraźnie wskazywać nagłówek świadectwa homologacji typu UE i nagłówek świadectwa zgodności.

5. Organy udzielające homologacji innych państw członkowskich mogą podjąć decyzję o akceptacji na swoim terytorium tymczasowej homologacji typu UE, o której mowa w ust. 4, pod warunkiem że informują o tym na piśmie organ udzielający homologacji, który udzielił tymczasowej homologacji typu UE.

6. W stosownych przypadkach, akty wykonawcze, o których mowa w ust. 3, określają czy zezwolenie podlega jakimkolwiek ograniczeniom, w szczególności w odniesieniu do maksymalnej liczby pojazdów objętych zezwoleniem. W każdym przypadku homologacja typu UE jest ważna przez co najmniej 36 miesięcy.

7. Jeżeli Komisja przyjmuje akty wykonawcze, o których mowa w ust. 3 w celu odmowy wydania zezwolenia, organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje posiadacza tymczasowej homologacji typu UE, o której mowa w ust. 4, że tymczasowa homologacja typu UE zostanie cofnięta po upływie sześciu miesięcy od daty wydaniaaktów wykonawczych.

   Jednak w państwach członkowskich, które zaakceptowały tymczasową homologację typu UE zgodnie z ust. 5, pojazdy, które wyprodukowano zgodnie z tymczasową homologacją typu UE przed upływem jej ważności, mogą być wprowadzane do obrotu, rejestrowane i dopuszczane.

Artykuł 40

Późniejsze dostosowanie aktów prawnych

1. Jeżeli Komisja zezwoliła na udzielenie homologacji typu UE zgodnie z art. 39, niezwłocznie podejmuje niezbędne kroki w celu dostosowania odpowiednich aktów prawnych doaktualnego postępu tehcniczengo.

   W przypadku gdy wyłączenie na podstawie art. 39 dotyczy regulaminu ONZ, Komisja składa wnioski o zmianę odpowiedniego regulaminu ONZ zgodnie z ***procedurą mającą zastosowanie na mocy zrewidowanego porozumienia z 1958 r.***

2. Po wprowadzeniu zmian w odpowiednich aktach prawnych uchyla się wszelkie ograniczenia w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 39 ust. 3.

3. Jeżeli nie podjęto działań niezbędnych do dostosowania aktów prawnych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja może, na wniosek państwa członkowskiego, które udzieliło tymczasowej homologacji typu UE, przyjąć akty wykonawcze w celu podjęcia decyzji w sprawie zezwolenia na przedłużenie ***okresu ważności*** tymczasowej homologacji typu UE. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

ROZDZIAŁ VIII

POJAZDY PRODUKOWANE W MAŁYCH SERIACH

Artykuł 41

Homologacja typu UE pojazdów produkowanych w małych seriach

1. Na wniosek producenta oraz w ramach rocznych limitów ilościowych ***pojazdów kategorii M, N i O*** określonych w załączniku V część A pkt 1, państwa członkowskie udzielają homologacji typu UE w odniesieniu do typu pojazdu produkowanego w małych seriach, który spełnia przynajmniej wymogi określone w dodatku 1 do części I załącznika II.

2. Ust. 1 nie ma zastosowania do pojazdów specjalnego przeznaczenia.

3. Świadectwo homologacji typu UE dla pojazdów produkowanych w małych seriach otrzymuje wydawany zgodnie ze zharmonizowanym systemem numeracji niepowtarzalny numer umożliwiający co najmniej identyfikację państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji typu UE, oraz iodentyfikację wymogów, które spełnia dany typ pojazdu, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny.

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określajace wzór i system numeracji dla świadectw homologacji typu UE dla pojazdów produkowanych w małych seriach. ***Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.***

5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych w celu zmiany załącznika II część I dodatek 1 na potrzeby określenia wymogów technicznych dla pojazdów kategorii M, N i O oraz w celu odpowiedniej zmiany załącznika V część A pkt 1 w odniesieniu do rocznych limitów ilościowych.

Artykuł 42

Krajowa homologacja typu pojazdów produkowanych w małych seriach

1. Producenci mogą wystąpić o krajową homologację typu pojazdów produkowanych w małych seriach, w ramach rocznych limitów ilościowych określonych w załączniku V część A punkt 2. Limity te mają zastosowanie do udostępniania na rynku, rejestracji lub dopuszczania pojazdów homologowanego typu na rynku każdego z państw członkowskich w danym roku.

2. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu wszystkich typów pojazdów, o których mowa w ust. 1, z ***obowiązku zgodności z*** jednym lub większą liczbą ***przepisów niniejszego rozporządzenia lub z jednym lub większą liczbą*** wymogów określonych w aktach prawnych wymienionych w załączniku II, pod warunkiem że te państwa członkowskie określą stosowne wymogi alternatywne.

3. Do celów krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach organ udzielający homologacji akceptuje układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne, którym udzielono homologacji typu zgodnie z aktami prawnymi wymienionymi w załączniku II.

4. Świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach ***otrzymuje wydawany zgodnie ze zharmonizowanym systemem numeracji niepowtarzalny numer umożliwiający co najmniej identyfikację państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji typu, oraz wskazujący na to, że danej homologacji udzielono w odniesieniu do krajowej małej serii.***

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określajace wzór i zharmonizowany system numeracji ***świadectw krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach, które jest*** opatrzone nagłówkiem „Świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach" i określa zakres i charakter wyłączeń przyznanych na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu. ***Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Do czasu przyjęcia przez Komisję takiego aktu wykonawczego państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu określać format świadectw krajowej homologacji***.

Artykuł 43

Ważność krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach

1. Ważność krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach jest ograniczona do terytorium państwa członkowskiego, którego organ udzielający homologacji udzielił tej homologacji typu.

2. Na wniosek producenta organ udzielający homologacji wysyła do organów udzielających homologacji państw członkowskich wskazanych przez producenta kopię krajowego świadectwa homologacji typu ***wraz z odpowiednimi częściami pakietu informacyjnego***, o którym mowa w art. 26 ust. 4, listem poleconym lub pocztą elektroniczną.

3. ▌Organy udzielające homologacji państw członkowskich akceptują krajową homologację typu, chyba że mają uzasadnione powody, aby sądzić, że krajowe wymogi techniczne, zgodnie z którymi danemu typowi pojazdu udzielono homologacji, nie są równoważne ich własnym wymogom technicznym.

4. ***W terminie dwóch miesięcy od otrzymania dokumentów, o których mowa w ust. 2,*** organy udzielające homologacji państw członkowskich ***wskazane przez producenta*** informują ▌organ udzielający homologacji, który udzielił krajowej homologacji typu, o ***swojej decyzji w sprawie jej ewentualnej akceptacji. Jeżeli w terminie dwóch miesięcy nie zostanie doręczonataka decyzja, krajową homologację typu uznaje się za zaakceptowaną***.

5. Na wniosek wnioskodawcy chcącego wprowadzić do obrotu, zarejestrować lub dopuścić w innym państwie członkowskim pojazd, któremu udzielono krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach, organ udzielający homologacji, który udzielił tej krajowej homologacji typu dla pojazdów produkowanych w małych seriach, przekazuje krajowemu organowi tego innego państwa członkowskiego kopię świadectwa homologacji typu wraz z ***odpowiednimi częściami*** pakietu informacyjnego.

Organ krajowy innego państwa członkowskiego zezwala na wprowadzanie do obrotu, rejestrację lub dopuszczanie takich pojazdów, chyba że ma uzasadnione powody, aby sądzić, że krajowe wymogi techniczne, zgodnie z którymi danemu typowi pojazdu udzielono homologacji, nie są równoważne jego własnym wymogom technicznym.

ROZDZIAŁ IX

INDYWIDUALNE DOPUSZCZENIA POJAZDU

Artykuł 44

Unijne indywidualne dopuszczenia pojazdu

1. Państwa członkowskie udzielają unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdowi, który spełnia wymogi określone w załączniku II część I dodaek 2 lub, w przypadku pojazdów specjalnego przeznaczenia, w części III załącznika II. ***Rozdział ten nie ma zastosowania do pojazdów niekompletnych.***

2. Wniosek o unijne indywidualne dopuszczenie pojazdu składa ▌ właściciel pojazdu, ***producent***, przedstawiciel ***producenta lub importer***.

3. Państwa członkowskie nie przeprowadzają badań niszczących w celu ustalenia, czy pojazd spełnia wymogi, o których mowa w ust. 1, ale wykorzystują wszelkie istotne informacje dostarczone w tym celu przez wnioskodawcę.

4. Świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu otrzymuje wydawany zgodnie ze zharmonizowanym systemem numeracji niepowtarzalny numer umożliwiający co najmniej identyfikację państwa członkowskiego, które udzieliło unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określajace wzór i system numeracji świadectw unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu. ***Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwszy taki akt wykonawczy zostanie przyjęty do dnia … [24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].***

6. Państwa członkowskie zezwalają na wprowadzenie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie pojazdów z ważnym świadectwem unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych zmieniajacych załącznik II część I w celu określenia wymogów technicznych dla pojazdów kategorii M, N i O.

Artykuł 45

Krajowe indywidualne dopuszczenia pojazdu

1. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu określonego pojazdu, niezależnie od tego, czy jest to jedyny egzemplarz pojazdu, z obowiązku spełniania jednego lub wielu wymogówniniejszego rozporządzenia lub ▌ jednego lub wielu wymogów określonych w aktach prawnych wymienionych w załączniku II, pod warunkiem że wprowadzą stosowne wymogi alternatywne.

2. Wniosek o krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu składa ▌ właściciel pojazdu, ***producent***, przedstawiciel ***producenta lub importer***.

3. Państwa członkowskie nie przeprowadzają badań niszczących w celu ustalenia, czy pojazd spełnia wymogi alternatywne, o których mowa w ust. 1, ale wykorzystują wszelkie istotne informacje dostarczone w tym celu przez wnioskodawcę.

4. Do celów krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu organ udzielający dopuszczenia akceptuje układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne, którym udzielono homologacji typu zgodnie z aktami prawnymi wymienionymi w załączniku II.

5. Państwo członkowskie niezwłocznie wydaje świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, jeżeli pojazd jest zgodny z opisem załączonym do wniosku i spełnia stosowne wymogi alternatywne.

▌

6. Świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu ***otrzymuje wydawany zgodnie ze zharmonizowanym systemem numeracji niepowtarzalny numer pozwalający co najmniej na identyfikację państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji, oraz na identyfikację wymogów, które spełnia dany pojazd***.

7. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określajace wzór i system numeracji świadectw krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu***. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Do czasu przyjęcia przez Komisję takiego aktu wykonawczego państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu określać format świadectw*** krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Artykuł 46

Ważność krajowych indywidualnych dopuszczeń pojazdu

1. Krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu jest ważne wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego, które udzieliło indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

2. Jeżeli wnioskodawca chce udostępnić na rynku, zarejestrować lub dopuścić w innym państwie członkowskim pojazd, któremu udzielono krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, państwo członkowskie, które udzieliło dopuszczenia, dostarcza wnioskodawcy na jego wniosek oświadczenie dotyczące wymogów technicznych, na podstawie których pojazd dopuszczono.

3. Państwo członkowskie zezwala na udostępnienie na rynku, rejestrację lub dopuszczenie pojazdu, któremu inne państwo członkowskie udzieliło krajowego indywidualnego dopuszczenia zgodnie z art. 45, na swoim terytorium, chyba że to państwo członkowskie ma uzasadnione powody, aby sądzić, że stosowne wymogi alternatywne, na podstawie których pojazd uzyskał dopuszczenie, nie są równoważne jego własnym wymogom, ***lub że pojazd nie spełnia tych wymogów***.

4. Niniejszy artykuł ma zastosowanie do pojazdów, którym udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i które zostały zmodyfikowane przed ich pierwszą rejestracją lub dopuszczeniem.

Artykuł 47

Przepisy szczegółowe

1. Procedury przewidziane w art. ***44*** i ***45*** mogą mieć zastosowanie do określonego pojazdu ***budowanego*** we wielu etapach ▌.

2. Procedury określone w art. ***44*** i ***45*** nie ***mogą*** zastąpić etapu pośredniego w zwykłej kolejności stosowanej w ramach wielostopniowej homologacji typu i nie ***mogą*** mieć zastosowania w celu otrzymania homologacji pojazdu w pierwszym etapie.

ROZDZIAŁ X

UDOSTĘPNIENIE NA RYNKU,

REJESTRACJA LUB DOPUSZCZENIE

Artykuł 48

Udostępnienie na rynku, rejestracja lub dopuszczenie pojazdów innych niż pojazdy z końcowej partii produkcji

1. Bez uszczerbku dla art. 51, 52 i ***53*** pojazdy, dla których obowiązkowa jest homologacja typu całego pojazdu, lub pojazdy, dla których producent uzyskał taką homologację typu, są udostępniane na rynku, rejestrowane lub dopuszczane, wyłącznie jeżeli towarzyszy im ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 36 i 37.

Rejestracji i dopuszczenia niekompletnych pojazdów można odmówić, dopóki pojazdy pozostają niekompletne. Rejestracji i dopuszczenia niekompletnych pojazdów nie wykorzystuje się w celu obejścia stosowania art. 49.

2. Liczba pojazdów produkowanych w małych seriach, które są udostępnione na rynku, zarejestrowanych lub dopuszczonych w ciągu tego samego roku nie może przekroczyć rocznych limitów ilościowych określonych w załączniku V.

Artykuł 49

Udostępnienie na rynku, rejestracja lub dopuszczenie pojazdów z końcowej partii produkcji

1. ***W granicach określonych w załączniku V część B i w ograniczonym okresie określonym w ust. 2 państwa członkowskie mogą dokonywać rejestracji i zezwalać na*** udostępnianie na rynku ***lub dopuszczenie pojazdów zgodnych z typem pojazdu, którego homologacja typu UE utraciła ważność.***

   Akapit pierwszy ▌ ma zastosowanie ***wyłącznie*** do pojazdów ***znajdujących się na*** terytorium Unii***, które zostały objęte ważną homologacją typu UE w chwili produkcji i które nie*** zostały ▌ zarejestrowane ani dopuszczone, zanim ***ta*** homologacja typu UE utraciła ważność.

2. Ust. 1 stosuje się wyłącznie w ***przypadku*** pojazdów kompletnych***,*** w okresie ***12*** miesięcy od dnia ***wygaśnięcia*** homologacji typu UE oraz***, w przypadku*** pojazdów skompletowanych***,*** w okresie ***18*** miesięcy od tego dnia.

3. Producent***, który zamierza skorzystać z*** ust. 1, przedkłada wniosek ▌***właściwemu*** organowi ***każdego*** państwa członkowskiego w którym ma nastąpić rejestracja lub dopuszczenie danych pojazdów**.** Wniosek zawiera wszelkie powody natury technicznej lub ekonomicznej, które stoją na przeszkodzie, by pojazdy te spełniały nowe wymogi ***techniczne*** ▌.

W terminie trzech miesięcy od ***otrzymania takiego*** wniosku zainteresowane ***państwa członkowskie*** podejmują decyzję, czy udzielić zezwolenia na ▌rejestrację lub dopuszczenie takich pojazdów ***na ich terytorium - i w razie udzielenia takiego zezwolenia - jakiej liczby pojazdów ma to zezwolenie dotyczyć***.

4. ***Państwa członkowskie stosują odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby liczba pojazdów, które mają*** zostać zarejestrowane lub dopuszczone w ***ramach procedury określonej w niniejszym artykule, była skutecznie monitorowana***.

▌

Artykuł 50

Udostępnianie na rynku lub dopuszczenie komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

1. Komponenty i oddzielne zespoły techniczne, łącznie z przeznaczonymi na rynek wtórny, mogą być udostępniane na rynku lub dopuszczane jedynie wtedy, jeśli spełniają wymogi odpowiednich aktów prawnych wymienionych w załączniku II i są oznakowane zgodnie z art. 38.

2. Ust. 1 nie ma zastosowania do komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które zostały zbudowane lub zaprojektowane specjalnie dla nowych pojazdów nieobjętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

3. Państwa członkowskie mogą zezwolić na udostępnianie na rynku lub dopuszczanie komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które są wyłączone na mocy art. 39 lub które mają być stosowane w pojazdach objętych zakresem homologacji udzielonych na mocy art. 41, 42, 44 i 45 odnośnie do danego komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

4. Państwa członkowskie mogą również zezwolić na udostępnianie na rynku lub dopuszczanie komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do stosowania w pojazdach, które nie musiały mieć homologacji typu na podstawie niniejszego rozporządzenia ani dyrektywy 2007/46/WE, gdy zostały udostępnione na rynku, zarejestrowane lub dopuszczone.

5. ***Państwa członkowskie mogą także zezwolić na udostępnianie na rynku lub dopuszczanie zamiennych*** komponentów i oddzielnych zespołów technicznych ***przeznaczonych do stosowania w pojazdach, którym udzielono homologacji typu przed wejściem w życie wymogów odpowiednich aktów prawnych wymienionych w załączniku II, zgodnie z wymogami odpowiedniego aktu mającego zastosowanie w homologacjach pierwotnych.***

ROZDZIAŁ XI

KLAUZULE OCHRONNE

Artykuł 51

Krajowa ocena dotycząca pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, w ***odniesieniu do których istnieje podejrzenie, że*** stanowią poważne zagrożenie ***lub wykazują brak zgodności***

W przypadku gdy, na podstawie własnych działań w zakresie nadzoru rynku lub na podstawie informacji przekazanych przez organ udzielający homologacji, lub producenta, lub na podstawie złożonych skarg, organy nadzoru ***rynku*** jednego państwa członkowskiego ▌ mają wystarczające ***powody***, aby sądzić, że dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny stwarzają poważne zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub innych aspektów ochrony interesów publicznych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia ***lub nie są zgodne z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, te organy nadzoru rynku dokonują oceny danego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego w odniesieniu do spełniania odpowiednich wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Odpowiednie podmioty gospodarcze i odpowiedni organy udzielające homologacji w pełni współpracują z organami nadzoru rynku, przy czym współpraca ta obejmuje przekazywanie wyników wszystkich wykonanych odpowiednich sprawdzeń i badań zgodnie z art. 31.***

Do oceny ryzyka odnośnego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego zastosowanie ma art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

Artykuł 52

Krajowa procedura postępowania z pojazdami, układami, komponentami ioddzielnymi zespołami technicznymi stwarzającymi poważne zagrożenie lub wykazującymi brak zgodności

1. ***W przypadku gdy po przeprowadzeniu oceny, o której mowa w art. 51, organ nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego uznaje, że dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny stwarza poważne zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub dla innych aspektów ochrony interesów publicznych objętych niniejszym rozporządzeniem, niezwłocznie żąda od odnośnego podmiotu gospodarczego wprowadzenia wszelkich odpowiednich środków naprawczych w celu zapewnienia, aby ten pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, w momencie wprowadzenia go do obrotu, zarejestrowania lub dopuszczenia, nie stwarzał już takiego zagrożenia.***

2. ***W przypadku gdy po przeprowadzeniu oceny, o której mowa w art. 51, organ nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego uznaje, że dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny jest niezgodny z niniejszym rozporządzeniem, lecz nie stwarza poważnego zagrożenia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, niezwłocznie żąda od odnośnego podmiotu gospodarczego wprowadzenia w rozsądnym terminie wszelkich odpowiednich środków naprawczych w celu zapewnienia zgodności pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego z tymi wymogami. Termin ten odpowiednio uwzględnia ewentualnośćbraku zgodności w celu zapewnienia, aby dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny był zgodny w momencie wprowadzenia go do obrotu, zarejestrowania lub dopuszczenia.***

▌

Podmioty gospodarcze, zgodnie z obowiązkami ustanowionymi w art. 13–21, zapewniają podjęcie wszystkich odpowiednich środków naprawczych w odniesieniu do wszystkich ***odnośnych*** pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które wprowadziły do obrotu, zarejestrowały lub dopuściły w Unii.

3. W przypadku gdy podmioty gospodarcze nie przyjmą odpowiednich środków naprawczych w ***odpowiednim*** terminie, o którym mowa w ▌ ust. ***1 lub 2, lub w przypadku gdy zagrożenie wymaga pilnego podjęcia działań,*** organy krajowe przyjmują wszystkie odpowiednie tymczasowe środki ograniczające w celu zakazania lub ograniczenia udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczania ***odnośnych*** pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych na swoim rynku krajowym lub ich wycofania z obrotu lub od użytkowników. ▌

Do środków ograniczających, o których mowa w ***akapicie pierwszym niniejszego ustępu***, stosuje się art. 21 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

4. ***Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające klasyfikację ewentualnościbraku zgodności z odpowiednimi wymogami i odpowiednie środki, które właściwe organy krajowe muszą podjąć, aby zapewnić jednolite stosowanie niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.***

Artykuł 53

Środki naprawcze i ograniczające na poziomie unijnym

1. ***Państwo członkowskie, które przyjmuje środki naprawcze i ograniczające zgodnie z art. 52,*** niezwłocznie ***powiadamia*** Komisję i pozostałe państwa członkowskie ***za pomocą ICSMS. O swoich ustaleniach niezwłocznie informuje ono także organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji***.

   Przekazane informacje obejmują wszystkie dostępne szczegóły, w szczególności dane niezbędne do identyfikacji ***odnośnych*** pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, informacje na temat ich pochodzenia, charakteru rzekomego braku ***zgodności*** i zagrożenia przez nie stwarzanego, rodzaju i okresu obowiązywania podjętych krajowych środków ***naprawczych i*** ograniczających, a także argumentów przedstawionych przez odnośny podmiot gospodarczy.

2. ***Państwo członkowskie***, które podejmuje środki naprawcze lub ograniczające wskazuje ***także***, czy ***zagrożenie lub*** brak ***zgodności*** wynikają z:

   a) niespełniania przez pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne wymogów związanych ze zdrowiem lub bezpieczeństwem osób, ochroną środowiska lub innymi aspektami ochrony interesów publicznych objętymi zakresem niniejszego rozporządzenia; lub

b) niedociągnięć w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

3. Państwo członkowskie, inne niż państwo członkowskie które podejmuje środki naprawcze lub ograniczające , w terminie jednego miesiąca ***od powiadomienia***, o którym mowa w ust. 1, informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszystkich przyjętych środkach ***naprawczych lub*** ograniczających i przekazują wszelkie dodatkowe informacje, którymi dysponują, dotyczące braku ***zgodności*** danych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych i ***zagrożenia przez nie stwarzanego***, a także, w przypadku sprzeciwu wobec zgłoszonego środka krajowego, przedstawiają swoje zastrzeżenia.

4. W przypadku gdy w terminie jednego miesiąca ***od powiadomienia***, o którym mowa w ust. 1, inne państwo członkowskie ani Komisja nie zgłoszą sprzeciwu wobec zgłoszonego środka krajowego , środek ten uznaje się za uzasadniony. Pozostałe państwa członkowskie zapewniają ***bezzwłoczne*** przyjęcie na swoim terytorium podobnych środków ***naprawczych lub*** ograniczających w odniesieniu do danych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.

I

5. ***W przypadku gdy w terminie jednego miesiąca od powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, jedno spośród pozostałych państw członkowskich albo Komisja zgłosi sprzeciw wobec*** zgłoszonego środka krajowego lub w przypadku gdy Komisja uzna zgłoszony środek krajowy za sprzeczny z prawem unijnym, Komisja ▌ niezwłocznie ***konsultuje się*** z ***odnośnymi*** państwami członkowskimi oraz z odpowiednim podmiotem gospodarczym lub odpowiednimi podmiotami gospodarczymi.

Na podstawie ***konsultacji, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu,*** Komisja przyjmuje ***akty wykonawcze*** w celu podjęcia decyzji w sprawie ***zharmonizowanych środków naprawczych lub ograniczających na szczeblu unijnym***. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

Komisja kieruje swoje akty wykonawcze, o których mowa w akapicie drugim, do wszystkich państw członkowskich i niezwłocznie powiadamia o nich odpowiednie (jeden lub więcej) podmioty gospodarcze. Państwa członkowskie niezwłocznie wdrażają te akty ▌ i odpowiednio informują o tym Komisję.

Jeżeli Komisja uzna zgłoszony środek krajowy za niewystarczający, zainteresowane państwo członkowskie wycofuje lub dostosowuje środek zgodnie z decyzją Komisji, o której mowa w akapicie drugim**.**

6. ***W przypadku gdy po przeprowadzeniu badań i kontroli organizowanych przez Komisję zgodnie z art. 9 Komisja stwierdza, że na poziomie unijnym niezbędny jest środek naprawczy lub ograniczający, niezwłocznie konsultuje się z odnośnymi państwami członkowskimi i odnośnymi jednym lub wierloma podmiotami gospodarczymi.***

Na podstawie konsultacji, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu podjęcia decyzji w sprawie środków naprawczych lub ograniczających na poziomie Unii. Te akty wykonawcze przyjmuje sie zgodnie z procedurą sprawdzająca, o której mowa w art. 83 ust. 2.

Komisja niezwłocznie informuje odpowiedni podmiot gospodarczy lub odpowiednie (jeden lub więcej) podmioty gospodacze o podjętej decyzji, o której mowa w akapicie drugim. Państwo członkowskie niezwłocznie wprowadza w życie niniejsze akty i informuje o tym Komisję.

7. W przypadku gdy ***zagrożenie lub brak zgodności*** wynikają z niedostatków w aktach prawnych wymienionych w załączniku II, Komisja proponuje następujące odpowiednie środki:

a) w przypadku gdy dotyczy to aktów prawnych ***Unii***, Komisja przedstawia wniosek ustawodawczy zawierający niezbędne zmiany danego aktu;

b) w przypadku gdy dotyczy to regulaminów ONZ, Komisja przygotowuje projekt niezbędnych zmian do odpowiednich regulaminów ONZ zgodnie z ***procedurą mającą zastosowanie na mocy zrewidowanego porozumienia z 1958 r.***

8. ***W przypadku gdy środek naprawczy uważa się za uzasadniony zgodnie z niniejszym artykułem lub na podstawie aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 5 lub 6, środki te są dostępne nieodpłatnie posiadaczom dowodu rejestracyjnego odnośnych pojazdów. W przypadku gdy naprawy dokonano na koszt posiadacza dowodu rejestracyjnego przed przyjęciem środków naprawczych, producent zwraca koszty takiej naprawy w zakresie, w jakim wymagał jej środek naprawczy.***

I

Artykuł 54

Homologacja typu UE wykazująca brak zgodności

1. Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że homologacja typu, której udzielono, jest niezgodna z przepisami niniejszego rozporządzenia, odmawia uznania takiej homologacji.

2. Organ udzielający homologacji powiadamia o swojej odmowie organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, organy udzielające homologacji innych państw członkowskich oraz Komisję. Jeżeli w terminie jednego miesiąca od powiadomienia organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu, potwierdzi brak zgodności homologacji typu, ten organ udzielający homologacji cofa homologację typu.

3. Jeżeli w ciągu jednego miesiąca od powiadomienia, o którym mowa w ust. 2, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, zgłosi sprzeciw, Komisja niezwłocznie konsultuje się z państwami członkowskimi, w szczególności z organem udzielającym homologacji, który udzielił homologacji typu, oraz odnośnym podmiotem gospodarczym.

4. Na podstawie konsultacji, o której mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu podjęcia decyzji, czy odmowę uznania homologacji typu UE, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, należy uznać za uzasadnioną. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

Komisja niezwłocznie informuje odpowiednie podmioty gospodacze o podjętej decyzji, o której mowa w akapicie pierwszym. Państwo członkowskie niezwłocznie wprowadza w życie niniejsze akty i informuje o tym Komisję.

5. W przypadku gdy w następstwie przeprowadzenia przez Komisję badań i kontroli zgodnie z art. 9 Komisja stwierdza, że homologacja typu, której udzielono, jest niezgodna z niniejszym rozporządzeniem, Komisja niezwłocznie konsultuje się z państwami członkowskimi, w szczególności z organem udzielającym homologacji, który udzielił danej homologacji typu, oraz z odnośnym podmiotem gospodarczym.

Na podstawie konsultacji, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu Komisja przyjmuje akt wykonawczy celem podjęcia decyzji o odmowie uznania homologacji typu, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

6. W przypadku pojazdów, układów, komponentów ioddzielnych zespołów technicznych, które są objęte homologacją typu ***niezgodną*** z wymogami i ***które są już wprowadzone do obrotu, zastosowanie mają przepisy art. 51, 52 i 53.***

Artykuł 55

Wprowadzanie do obrotu i dopuszczanie części lub wyposażenia, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów

1. Części lub wyposażenie, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego efektywności środowiskowej, nie mogą być wprowadzane do obrotu ani dopuszczane i są zakazane, chyba że organ udzielający homologacji zezwolił na nie zgodnie z art. 56.

2. Takie zezwolenia powinny mieć zastosowanie wyłącznie do ograniczonej liczby części lub sztuk wyposażenia, które są umieszczone w liście, o której mowa w ust. 4.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych, uzupełniających niniejsze rozporządzenie w celu określenia wymogów homologacji, które muszą spełniać części i wyposażenie, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

Wymogi te mogą opierać się stosownie do okoliczności na aktach prawnych wymienionych w załączniku II lub obejmować porównanie w zakresie bezpieczeństwa lub efektywności środowiskowej,części lub wyposażenia z oryginalnymi częściami lub wyposażeniem pod kątem efektywności środowiskowej lub poziomu bezpieczeństwa.
W każdym z tych przypadków wymogi muszą zapewniać, aby części lub wyposażenie nie zakłócały funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego efektywności środowiskowej.

4. Komisja jest ▌ uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych zmieniających załącznik VI na potrzeby uwzględnienia zmian technicznych i regulacyjnych w ***celu określenia i aktualizowania*** wykazu części lub wyposażenia w oparciu o ***ocenę następujących elementów***:

a) zakresu, w jakim ***istnieje poważne*** zagrożenie dla bezpieczeństwa lub efektywności środowiskowej pojazdów, w których zamontowano dane części lub wyposażenie;

b) potencjalnego wpływu na konsumentów i producentów na rynku wtórnym w razie wprowadzenia wymogu wydania zezwolenia na części lub wyposażenie na mocy art. 56 ust. 1.

5. Ust. 1 nie ma zastosowania do oryginalnych części lub wyposażenia ani do części lub wyposażenia należących do układu homologowanego zgodnie z aktami prawnymi wymienionymi w załączniku II, z wyjątkiem sytuacji, gdy homologacja typu odnosi się do aspektów innych niż poważne zagrożenie, o którym mowa w ust. 1.

Do celów niniejszego artykułu „oryginalne części lub wyposażenie" oznaczają części lub wyposażenie, które wyprodukowano zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi przewidzianymi przez producenta pojazdów do montażu danego pojazdu.

6. Ust. 1 niniejszego artykułu nie ma zastosowania do części lub wyposażenia produkowanych wyłącznie do pojazdów przeznaczonych do wyścigów. Części lub wyposażenie, których wykaz zamieszczono w załączniku VI, używane zarówno do wyścigów, jak i na drogach, są udostępniane tylko na rynku w odniesieniu do pojazdów przeznaczonych do użytku na drogach publicznych, jeśli są one zgodne z wymogami określonymi w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu i jeśli Komisja wyraziła na nie zgodę. Komisja przyjmuje akty wykonawcze celem wyrażenia powyższej zgody. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

Artykuł 56

Powiązane wymogi dla części lub wyposażenia, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów

1. Producent części lub wyposażenia może wystąpić o zezwolenie, o którym mowa w art. 55 ust. 1, przedkładając organowi udzielającemu homologacji wniosek wraz ze sprawozdaniem z badań sporządzonym przez wyznaczoną służbę techniczną, która zaświadcza, że części lub wyposażenie, których ma dotyczyć zezwolenie, spełniają wymogi, o których mowa w art. 55 ust. 3. Producent taki może złożyć tylko jeden wniosek w odniesieniu do każdego typu części lub wyposażenia tylko jednemu organowi udzielającemu homologacji.

2. Wniosek o zezwolenie zawiera szczegółowe dane dotyczące producenta części lub wyposażenia, typ, numery identyfikacyjne i numery części lub wyposażenia, nazwę producenta pojazdu, typ pojazdu, a w stosownych przypadkach rok produkcji oraz wszelkie inne informacje pozwalające na identyfikację pojazdu, w którym mają być zamontowane te części lub wyposażenie.

Organ udzielający homologacji zezwala na wprowadzenie do obrotu i udostępnienie części lub wyposażenia, jeżeli stwierdzi, uwzględniając sprawozdanie z badań, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, oraz inne dowody, że dane części lub wyposażenie spełniają wymogi, o których mowa w art. 55 ust. 3.

Organ udzielający homologacji niezwłocznie wydaje producentowi świadectwo zezwolenia.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór i system numeracji świadectwa zezwolenia, o którym mowa w akapicie3 niniejszego ustępu***. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2***.

3. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który wydał zezwolenie, o wszelkich zmianach mających wpływ na warunki, na jakich je wydano. Organ udzielający homologacji decyduje, czy należy dokonać przeglądu zezwolenia, czy ponownie je wydać oraz czy niezbędne są dalsze badania.

   Producent zapewnia, aby części lub wyposażenie były obecnie i w przyszłości produkowane zgodnie z warunkami, na jakich wydano zezwolenie.

4. Przed wydaniem jakiegokolwiek zezwolenia organ udzielający homologacji sprawdza, czy istnieją ustalenia i procedury mające na celu skuteczną kontrolę zgodności produkcji.

   W przypadku gdy organ udzielający homologacji stwierdzi, że warunki wydania zezwolenia nie są już spełniane, zwraca się do producenta o podjęcie środków niezbędnych do zapewnienia przywrócenia zgodności części lub wyposażenia. W razie konieczności cofa zezwolenie.

5. Na wniosek organu krajowego innego państwa członkowskiego organ udzielający homologacji, który wydał zezwolenie, wysyła temu organowi w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku kopię wydanego świadectwa zezwolenia wraz z załącznikami, za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymianyinformacji. Kopia może również mieć formę bezpiecznego pliku elektronicznego.

6. Organ udzielający homologacji, który nie zgadza się z zezwoleniem wydanym przez inne państwo członkowskie, podaje powody swojego sprzeciwu Komisji. Komisja podejmuje odpowiednie środki w celu rozstrzygnięcia sporu. Między innymi Komisja w razie konieczności i po uprzedniej konsultacji z odpowiednimi organami udzielającymi homologacji, przyjmuje akty wykonawcze wymagane celem cofnięcia zezwolenia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

7. Państwa członkowskie mogą utrzymać przepisy krajowe dotyczące części lub wyposażenia, które mogą wpływać na prawidłowe funkcjonowanie układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub na jego efektywność środowiskową, dopóki nie zostanie ustanowiony wykaz, o którym mowa w art. 55 ust. 4.

ROZDZIAŁ XII

PRZEPISY MIĘDZYNARODOWE

Artykuł 57

Regulaminy ONZ wymagane w odniesieniu do homologacji typu UE

1. Regulaminy ONZ lub zmiany do nich, za przyjęciem których Unia głosowała lub które Unia stosuje i które są wymienione w załączniku II, stanowią część wymogów w odniesieniu do homologacji typu UE ***pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.***

2. W przypadku gdy Unia głosuje za przyjęciem regulaminu ONZ lub zmian do niego do celów homologacji typu całego pojazdu, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 82 akty delegowane, uzupełniające niniejsze rozporządzenie poprzez nadanie regulaminowi ONZ lub jego zmianom charakteru obowiązkowego lub poprzez zmianę niniejszego rozporządzenia.

   Te akty delegowane określają daty rozpoczęcia obowiązkowego stosowania regulaminu ONZ lub zmian do niego i w stosownych przypadkach zawierają przepisy przejściowe ***oraz – w przypadkach, w których ma to zastosowanie do celów homologacji typu UE – datę pierwszej rejestracji i dopuszczenia pojazdów oraz udostępnienia na rynku układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych***.

Artykuł 58

Równoważność regulaminów ONZ do celów homologacji typu UE

1. Regulaminy ONZ wymienione w załączniku II część II są uznawane za równoważne odpowiadającym im aktom prawnym na tyle, na ile pokrywa się ich zakres stosowania i zakres przedmiotowy.

2. Organy państw członkowskich udzielające homologacji uznają homologacje typu udzielone zgodnie z regulaminami ONZ, o których mowa w ust. 1, oraz, w stosownym przypadku, odpowiednie znaki homologacji, w miejsce odpowiadających im homologacji typu i znaków homologacji udzielonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i aktami prawnymiwymienionymi w załączniku II.

ROZDZIAŁ XIII

DOSTARCZANIE INFORMACJI TECHNICZNYCH

Artykuł 59

Informacje przeznaczone dla użytkowników

1. Producent nie dostarcza żadnych informacji technicznych dotyczących szczegółowych danych na temat typu pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, ***części lub wyposażenia*** przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu ***lub w aktach prawnych wymienionych w załączniku II*** ▌, które są niezgodne ze szczegółowymi danymi homologacji typu udzielonej przez organ udzielający homologacji.

2. Producent udostępnia użytkownikom wszystkie istotne informacje oraz niezbędne instrukcje opisujące wszelkie szczególne warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego,***części lub wyposażenia***.

3. Informacje, o których mowa w ust. 2, dostarczane są w języku urzędowym lub językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym pojazd, układ, komponent,oddzielny zespół techniczny***, część lub wyposażenie*** mają być wprowadzone do obrotu, zarejestrowane lub dopuszczone. Informacje te podaje się także w instrukcji obsługi ▌.

Artykuł 60

Informacje przeznaczone dla producentów

1. Producenci pojazdów udostępniają producentom układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, ***części lub wyposażenia*** wszystkie szczegółowe dane niezbędne do udzielenia homologacji typu UE układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych lub do uzyskania zezwolenia, o którym mowa w art. 55 ust. 1.

   Producenci pojazdów mogą nałożyć na producentów układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych ***lub części lub wyposażenia*** wiążące zobowiązanie do ochrony poufności wszelkich informacji, które nie są dostępne publicznie, w tym informacji dotyczących praw własności intelektualnej.

2. Producenci układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, ***części lub wyposażenia*** dostarczają producentom pojazdów wszystkie szczegółowe informacje na temat ograniczeń mających zastosowanie do ich homologacji typu, które są określone w art. 29 ust. 3 lub nałożone w aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

ROZDZIAŁ XIV

DOSTĘP DO INFORMACJI Z OBD POJAZDU ORAZ DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I KONSERWACJI POJAZDÓW

Artykuł 61

Obowiązki producentów w zakresie dostępu do informacji z OBD pojazdu orazdotyczących naprawy i konserwacji pojazdów

1. Producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony ▌, znormalizowany i ***niedyskryminujący*** dostęp do informacji z OBD pojazdu, diagnostyki i innych urządzeń i narzędzi***, w tym pełne odniesienia i dostępne pliki do pobrania odnośnego*** oprogramowania i informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów. ***Informacje te podaje się w przystępny sposób w formacie nadającym się do odczytu maszynowego i przetwarzania elektronicznego zbiorów danych. Niezależne podmioty mają dostęp do usług zdalnej diagnostyki, z których korzystają producenci, autoryzowane punkty sprzedaży i stacje obsługi.***

   Producenci zapewniają niezależnym stacjom obsługi znormalizowany, bezpieczny oraz zdalny system umożliwiający wykonanie czynności wymagających dostępu do systemu zabezpieczenia pojazdu.

2. Do czasu przyjęcia przez Komisję odpowiedniej normy opracowanej przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) lub podobne organy normalizacyjne, informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów podaje się w przystępny sposób, umożliwiający ich przetworzenie przez niezależne podmioty bez nadmiernych nakładów.

Informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów są udostępniane na stronach internetowych producentów w znormalizowanym formacie lub, jeżeli nie jest to wykonalne ze względu na charakter informacji, w innej odpowiedniej formie. ***Dla niezależnych podmiotów innych niż stacje obsługi informacje podaje się również w formacie nadającym się do odczytu maszynowego, możliwym do elektronicznego przetwarzania za pomocą ogólnodostępnych narzędzi informatycznych i oprogramowania, co pozwala niezależnym podmiotom realizować działania związane z ich działalnością w łańcuchu dostaw na rynku wtórnym.***

3. W następujących przypadkach wystarczy, że na żądanie niezależnego podmiotu producent zapewni szybki i łatwy dostęp do wymaganych informacji:

a) w przypadku pojazdów objętych krajową homologacją typu pojazdów produkowanych w małych seriach, o których mowa w art. 42;

b) w przypadku pojazdów specjalnego przeznaczenia;

c) w przypadku pojazdów kategorii O1 i O2, w których nie stosuje się narzędzi diagnostycznych ani fizycznej lub bezprzewodowej łączności z pokładowymi sterownikami elektronicznymi do celów diagnozowania lub przeprogramowania tych pojazdów;

d) w przypadku ostatniego etapu homologacji typu w procedurze wielostopniowej homologacji typu, jeżeli ostatni etap dotyczy wyłącznie nadwozia, które nie zawiera układów elektronicznego sterowania pojazdu, a wszystkie układy elektronicznego sterowania pojazdu podstawowego pozostają bez zmian.

4. Szczegółowe techniczne wymogi w zakresie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, w szczególności specyfikacje techniczne dotyczące sposobu, w jaki mają być dostarczane informacje z OBD pojazdu i informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów, określono w załączniku X.

5. Producenci zapewniają niezależnym podmiotom oraz autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi również dostęp do materiałów szkoleniowych.

6. Producenci zapewniają, aby informacje z OBD pojazdu i informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów były zawsze dostępne, z wyjątkiem przypadków uzasadnionych koniecznością konserwacji systemu informatycznego.

Producenci wprowadzają wszelkie późniejsze zmiany i uzupełnieniają informacje z OBD pojazdu orazinformacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów dostępnych na ichstronach internetowych jednocześnie z udostępnianiem ich autoryzowanym stacjom obsługi.

7. Do celów produkcji i serwisu części zamiennych lub serwisowych oraz narzędzi diagnostycznych i sprzętu badawczego kompatybilnych z OBD pojazdu producenci w sposób niedyskryminujący dostarczają odpowiednie informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów wszystkim zainteresowanym producentom lub stacjom obsługi dokonującym napraw komponentów, narzędzi diagnostycznych lub sprzętu badawczego.

8. Do celów projektowania, produkcji i naprawy wyposażenia do pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi producenci dostarczają w sposób niedyskryminujący informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji odpowiednich pojazdów wszystkim zainteresowanym podmiotom zajmującym się produkcją, instalowaniem lub naprawą wyposażenia dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi.

9. ***W przypadku gdy*** dokumentacja napraw i konserwacji pojazdu ▌ przechowywana jest w centralnej bazie danych producenta pojazdu lub ▌ w jego imieniu▌ , niezależne stacje obsługi ***mają bezpłatny dostęp do takiej dokumentacji i*** możliwość wprowadzania ▌ informacji dotyczących ▌ ***wykonanych*** przez nie napraw i czynności związanych z konserwacją.

10. Niniejszy rozdział nie ma zastosowania do pojazdów w zakresie, w jakim są one objęte indywidualnym dopuszczeniem pojazdu.

12. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych, zmieniających załącznik X na potrzeby uwzględnienia postępu technologicznego i zmian regulacyjnych lub w celu zapobiegania nieprawidłowościom poprzez aktualizację wymogów w zakresie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów***, w tym działań w zakresie naprawy i konserwacji wspieranych za pośrednictwem mobilnych usług szerokopasmowych*** oraz poprzez przyjęcie i włączenie norm, o których mowa w ust. 2 i 4 niniejszego artykułu. Komisja uwzględnia aktualne technologie informatyczne, przewidywalne zmiany w technologii

pojazdów, obowiązujące normy ISO oraz możliwość wprowadzenia normy ISO obowiązującej na całym świecie.

Artykuł 62

Obowiązki posiadaczy wielu homologacji typu

1. W przypadku mieszanej homologacji typu, homologacji typu krok po kroku lub wielostopniowej homologacji typu producent odpowiedzialny za daną homologację typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego lub za określony etap pojazdu jest odpowiedzialny za dostarczenie zarówno producentowi ostatecznemu, jak i niezależnym podmiotom informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów w odniesieniu do określonego układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego lub określonego etapu.

2. ***W przypadku wielostopniowej homologacji typu*** producent ostateczny jest odpowiedzialny za ***udostępnienie informacji z OBD p***ojazdu ***oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów w odniesieniu do własnego etapu lub własnych etapów produkcji oraz odesłania do wcześniejszego etapu lub etapów***.

Artykuł 63

Opłaty za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów

1. Producent może pobierać opłaty w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów innych niż informacje, o których mowa w art. 61 ust. ***10***. Opłaty te nie mogą zniechęcać do korzystania z dostępu do takich informacji poprzez nieuwzględnienie zakresu, w jakim niezależny podmiot z nich korzysta. ***Dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów zapewniany jest organom krajowym, Komisji oraz służbom technicznym nieodpłatnie.***

2. Producent udostępnia informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów, w tym usług transakcyjnych, takich jak przeprogramowanie i pomoc techniczna, na określoną liczbę godzin, dni, miesięcy lub lat, za opłatą uzależnioną od okresu, na jaki udostępnione zostały informacje.

   Oprócz dostępu czasowego producenci mogą oferować dostęp w odniesieniu do konkretnych transakcji, za który opłaty pobiera się od transakcji i nie są one uzależnione od czasu, na jaki udzielono dostępu.

   Jeżeli producent oferuje oba systemy dostępu, niezależne stacje obsługi wybierają system dostępu, który może być oparty na czasie dostępu albo na transakcjach.

Artykuł 64

Dowód zgodności z obowiązkami w zakresie informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów

1. Producent, który wystąpił o homologację typu UE lub krajową homologację typu, w terminie sześciu miesięcy od daty homologacji typu dostarcza organowi udzielającemu homologacji dowód zgodności z przepisami niniejszego rozdziału.

2. W razie niedostarczenia dowodu zgodności w terminie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie środki zgodnie z art. 65.

Artykuł 65

Zgodność z obowiązkami w zakresie dostępu do informacji z OBD pojazdu orazinformacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów

1. Organ udzielający homologacji może w dowolnym momencie, z własnej inicjatywy, na podstawie otrzymanej skargi lub na podstawie oceny dokonanej przez służbę techniczną, sprawdzić czy producent przestrzega przepisów niniejszego rozdziału i zasad określonych w świadectwie producenta w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, o których mowa w w dodatku 1 do załącznika X.

2. Jeżeli organ udzielający homologacji uzna, że producent nie spełnił swoich obowiązków w zakresie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji typu, podejmuje stosowne środki w celu zaradzenia tej sytuacji.

Środki te mogą obejmować cofnięcie lub zawieszenie homologacji typu, grzywny lub inne środki przyjęte zgodnie z art. 84.

3. Jeżeli niezależny podmiot lub stowarzyszenie handlowe reprezentujące niezależne podmioty złożyły skargę do organu udzielającego homologacji dotyczącą nieprzestrzegania przez producenta przepisów niniejszego rozdziału, organ udzielający homologacji przeprowadza kontrolę w celu sprawdzenia przestrzegania wymogów przez producenta***. Organ udzielający homologacji zwraca się z wnioskiem do organu udzielającego homologacji, który udzielił homologacji typu całego pojazdu, o zbadanie skargi, a następnie żąda od producenta pojazdu dowodu wskazującego, że posiadany przez niego system jest zgodny z przepisami niniejszego rozporządzenia. Wyniki tego badania przekazuje się krajowemu organowi udzielającemu homologacji oraz niezależnemu podmiotowi lub odnośnemu stowarzyszeniu branżowemu w terminie trzech miesięcy od daty złożenia wniosku***.

4. Podczas kontroli organ udzielający homologacji może zwrócić się do służby technicznej lub innego niezależnego eksperta o przeprowadzenie oceny sprawdzającej, czy przedmiotowe obowiązki dotyczące dostępu do informacji z OBD ***p***ojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów zostały spełnione.

Artykuł 66

Forum ds. dostępu do informacji o pojazdach

1. Forum ds. dostępu do informacji o pojazdach, ***zajmujące się dostępem do informacji z OBD p***ojazdu ***oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów*** i ustanowione zgodnie z art. 13 ust. 9 rozporządzenia Komisji (WE) nr 692***/2008***[24]***, zajmuje się także wszystkimi pojazdami objętymi zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.***

   Forum realizuje swoje zadania zgodnie z przepisami określonymi w załączniku X do niniejszego rozporządzenia.

2. Forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach ***analizuje, czy dostęp do*** ▌ informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów ***ma wpływ na postępy w ograniczaniu kradzieży pojazdów, oraz formułuje zalecenia co do sposobów na udoskonalenie wymogów dotyczących dostępu do takich informacji. Forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach w szczególności doradza Komisji w kwestii wprowadzenia procedury zatwierdzania i autoryzowania niezależnych podmiotów przez akredytowane organizacje, tak by podmioty te mogły uzyskać dostęp do informacji dotyczących zabezpieczenia pojazdu.***

   Komisja może podjąć decyzję o utajnieniu dyskusji i wniosków forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach.

---

[24] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

ROZDZIAŁ XV

OCENA, WYZNACZANIE, ZGŁASZANIE
I MONITOROWANIE SŁUŻB TECHNICZNYCH

Artykuł 67

Organ udzielający homologacji typu odpowiedzialny za służby techniczne

1. Organ udzielający homologacji ▌ wyznaczony przez państwo członkowskie zgodnie z art. ***6 ust. 2***, (do celów niniejszego rozdziału zwany dalej „organem udzielającym homologacji typu”), odpowiada za ocenę, wyznaczanie, zgłaszanie i ***monitorowanie służb technicznych, w tym, w stosownych przypadkach, podwykonawców lub podmiotów zależnych tych służb technicznych. Organ udzielający homologacji typu może zdecydować, że ocenę*** i ▌ monitorowanie służb technicznych, ***oraz***, w stosownych przypadkach, podwykonawców lub podmiotów zależnych tych służb technicznych ***ma przeprowadzać krajowa jednostka akredytująca.***

2. Organy udzielające homologacji typu podlegają ocenie wzajemnej w odniesieniu do wszelkich działań, które podejmują w związku z oceną i monitorowaniem służb technicznych.

Oceny wzajemne obejmują oceny dotyczące wszystkich lub niektórych działań służb technicznych przeprowadzone przez organy udzielające homologacji typu zgodnie z art. 73 ust. 4, w tym ocenę kompetencji personelu, poprawność metod badań i kontroli oraz poprawność wyników badań w oparciu o określony zakres aktów prawnych wymienionych w załączniku II część I.

Działania związane z oceną i monitorowaniem służb technicznych, które zajmują się wyłącznie krajowymi indywidualnymi dopuszczenieniami, które zostały wydane zgodnie z art. 45 lub krajowymi homologacjiami typu pojazdów produkowanych w małych seriach, które zostały udzielone zgodnie z art. 42, są wyłączone z oceny wzajemnej.

Wszelkie oceny akredytowanych służb technicznych dokonywane przez organy udzielające homologacji typu są wyłączone z oceny wzajemnej.

3. Organy udzielające homologacji typu nie podlegają ocenie wzajemnej, jeżeli wyznaczają wszystkie swoje służby techniczne wyłącznie na podstawie akredytacji służb technicznych.

I

4. Organ udzielający homologacji typu ▌ nie świadczy usług konsultingowych na zasadach komercyjnych ani konkurencyjnych.

▌

5. Organ udzielający homologacji typu musi mieć do dyspozycji wystarczającą liczbę ▌ pracowników ***do wykonywania*** zadań ***przewidzianych w*** niniejszym rozporządzeniu***.***

6. Każde państwo członkowskie informuje Komisję***, forum oraz,*** pozostałe państwa członkowskie ***na żądanie,*** o swoich procedurach oceny, wyznaczania i zgłaszania służb technicznych oraz o procedurach monitorowania służb technicznych, a także o wszelkich zmianach do tej procedury.

Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające model przekazywania informacji o procedurach państw członkowskich, o których to procedurach mowa w ust. 6. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

7. Organy udzielające homologacji typu, które podlegają ocenie wzajemnej, ustanawiają procedury audytów wewnętrznych, jak określono w dodatku 2 do załącznika III. Takie audyty wewnętrzne przeprowadzane są co najmniej raz w roku. Niemniej jednak częstotliwość audytów wewnętrznych może zostać zmniejszona, jeżeli organ udzielający homologacji typu może wykazać, że jego system zarządzania został skutecznie wdrożony i potwierdzono jegoefektywność.

8. ***Ocena wzajemna*** organu udzielającego homologacji typu ***przeprowadzana*** jest ***nie rzadziej niż*** co ***pięć*** lat, przez zespół ds. oceny wzajemnej składający się z dwóch organów udzielających homologacji typu z innych państw członkowskich.

▌

Komisja może podjąć decyzję o uczestnictwie w zespole ds. ***oceny wzajemnej na podstawie analizy oceny ryzyka.***

Ocena wzajemna przeprowadzana jest na odpowiedzialność organu udzielającego homologacji, który jej dokonuje i obejmuje wizytę w pomieszczeniach służy technicznej wybranej przez zespół ds. oceny wzajemnej.

Organy udzielające homologacji typu, które nie podlegają ocenie wzajemnej zgodnie z art. ust. 3, nie są uwzględniane w czynnościach dotyczących zespołu ds. oceny wzajemnej.

9. ***Odpowiednio uwzględniając ustalenia forum, Komisja może przyjmować akty wykonawcze zawierające plan ocen wzajemnych obejmujący okres co najmniej pięć lat i określać w nim kryteria dotyczące składu zespołu ds. oceny wzajemnej, metody stosowanej w ocenie wzajemnej, harmonogramu, częstotliwości oraz innych zadań związanych z wzajemną oceną. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.***

10. Wyniki ocen wzajemnych analizowane są przez forum. Komisja sporządza podsumowanie wyników ocen wzajemnych i udostępnia je publicznie.

▌

Artykuł 68

Wyznaczanie służb technicznych

1. Organy udzielające homologacji typu wyznaczają służby techniczne do jednej lub większej liczby następujących kategorii czynności, stosownie do zakresu ich kompetencji:

a) kategoria A: badania, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu i w aktach prawnych wymienionych w załączniku II, przeprowadzane przez te służby techniczne w ▌ ich własnych obiektach;

b) kategoria B: nadzorowanie **,** badań (***w tym przygotowywanie takich badań),*** o których mowa w niniejszym rozporządzeniu i w aktach prawnych wymienionych w załączniku II, **,** w przypadku gdy badania te są prowadzone w obiektach producenta lub strony trzeciej;

c) kategoria C: regularna ocena i monitorowanie procedur stosowanych przez producenta do kontroli zgodności produkcji;

d) kategoria D: nadzorowanie lub prowadzenie badań lub kontroli w ramach nadzoru zgodności produkcji.

2. Każde państwo członkowskie może wyznaczyć organ udzielający homologacji ***typu*** jako służbę techniczną w odniesieniu do jednej lub większej liczby kategorii czynności, o których mowa w ust. 1. ▌

3. Służba techniczna jest powoływana na mocy prawa państwa członkowskiego i ma osobowość prawną, z wyjątkiem ***służby technicznej należącej do organu udzielającego homologacji typu i z*** wyjątkiem akredytowanej wewnętrznej służby technicznej producenta, o której mowa w art. 72.

4. Służba techniczna musi posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności dotyczące jej działalności, chyba że zgodnie z prawem krajowym taką odpowiedzialność ponosi państwo członkowskie lub to ono bezpośrednio odpowiada za ocenę zgodności.

5. Służby techniczne państwa trzeciego inne niż służby wyznaczone zgodnie z art. 72 można wyłącznie ***wyznaczać i wyłącznie*** zgłaszać Komisji do celów art. 74 wówczas, gdy dwustronna umowa między Unią a zainteresowanym państwem trzecim przewiduje możliwość wyznaczenia takich służb technicznych. Nie uniemożliwia to służbie technicznej ustanowionej na mocy prawa państwa członkowskiego zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu tworzenia podmiotów zależnych w państwach trzecich, pod warunkiem że wyznaczona służba techniczna bezpośrednio zarządza tymi podmiotami zależnymi i je kontroluje.

Artykuł 69

Niezależność służb technicznych

1. Służba techniczna wraz z jej pracownikami musi być niezależna i wykonywać czynności, do których została wyznaczona, z najwyższą uczciwością zawodową i wymaganymi kwalifikacjami technicznymi w dziedzinie, w której działa, oraz musi być wolna od wszelkich nacisków i zachęt, zwłaszcza finansowych, które mogłyby wpływać na jej opinie lub wyniki prowadzonych przez nią czynności oceniających, w szczególności ze strony osób lub grup osób mających interes w wynikach tych czynności.

2. Służba techniczna jest organizacją będącą stroną trzecią lub organem niezaangażowanym w proces projektowania, produkcji, dostarczania czy konserwacji pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, które ocenia, bada lub kontroluje.

Organizacja lub organ należące do stowarzyszenia handlowegolub federacji branżowej reprezentujących przedsiębiorstwa zajmujące się projektowaniem, produkcją, dostarczaniem lub konserwacją ocenianych, badanych lub kontrolowanych przez tę organizację lub ten organ pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych mogą być uważane za spełniające wymogi akapitu pierwszego pod warunkiem wykazania organowi udzielającemu homologacji ***typu*** danego państwa członkowskiego ich niezależności i braku jakiegokolwiek konfliktu interesów.

3. Służba techniczna, jej ścisłe kierownictwo oraz pracownicy odpowiedzialni za wykonywanie czynności, do których zostali wyznaczeni zgodnie z art. 68 ust. 1, nie mogą projektować, produkować, dostarczać ani konserwować pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które oceniają, ani nie mogą reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Nie wyklucza to korzystania z tych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które są niezbędne do funkcjonowania służby technicznej, ani korzystania z takich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych do celów prywatnych.

4. Służba techniczna zapewnia, aby działalność jej podmiotów zależnych lub podwykonawców nie miała wpływu na poufność, obiektywność ani bezstronność kategorii czynności, do których służba ta została wyznaczona.

5. Pracownicy służby technicznej dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań na mocy niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem współpracyz organem udzielającym homologacji ***typu oraz, w stosownych przypadkach, z krajową jednostką akredytującą,*** lub w przypadkach wymaganych na mocy prawa Unii lub prawa krajowego.

Artykuł 70

Kompetencje służb technicznych

1. Służba techniczna musi być w stanie wykonywać wszystkie rodzaje czynności, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie zgodnie z art. 68 ust. 1. Wykazuje ona organowi udzielającemu homologacji typu ***lub krajowej jednostce akredytującej prowadzącej ocenę lub monitorującej tę służbę techniczną***, że spełnia wszystkie następujące wymogi:

   a) jej personel posiada odpowiednie umiejętności, specjalistyczną wiedzę techniczną i przeszkolenie zawodowe oraz wystarczające i odpowiednie doświadczenie, aby wykonywać czynności, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie;

b) posiada opisy procedur odpowiednich do wykonywania czynności, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, należycie uwzględniających stopień złożoności technologii danego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego oraz masowy lub seryjny charakter procesu produkcyjnego. Służba techniczna musi wykazać przejrzystość i powtarzalność tych procedur;

c) dysponuje środkami niezbędnymi do wykonywania zadań związanych z kategorią lub kategoriami czynności, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, oraz dostępem do całego niezbędnego wyposażenia lub obiektów.

2. Służba techniczna musi również wykazać, że dysponuje odpowiednimi umiejętnościami, specjalistyczną wiedzą techniczną i uznanym doświadczeniem w prowadzeniu badań i kontroli służących ocenie zgodności pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z niniejszym rozporządzeniem ▌ oraz musi wykazać, że spełnia normy wymienione w dodatku 1 do załącznika III. ***Niemniej jednak normy wymienione w dodatku 1 do załącznika III nie mają zastosowania do celów ostatniego etapu krajowej procedury wielostopniowej, o której mowa w art. 47 ust. 1.***

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych zmieniających załącznik III w odniesieniu do wymogów dotyczących oceny służb technicznych.

Artykuł 71

Podmioty zależne i podwykonawcy służb technicznych

1. Za zgodą wyznaczającego ▌ organu udzielającego homologacji typu służby techniczne mogą zlecać podwykonawstwo niektórych kategorii czynności, do których wykonywania zostały wyznaczone zgodnie z art. 68 ust. 1, lub powierzać ich wykonanie podmiotowi zależnemu.

2. W przypadku gdy służba techniczna zleca podwykonawcom określone zadania związane z kategoriami czynności, do których wykonania została wyznaczona, lub korzysta w tym celu z usług podmiotu zależnego, zapewnia ona, aby podwykonawca lub podmiot zależny spełniali wymogi określone w art. ***68,*** 69 i 70, oraz informuje o tym organ udzielający homologacji typu.

3. Służby techniczne ponoszą pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub podmioty zależne, niezależnie od miejsca ich siedziby.

4. Służby techniczne przechowują do wglądu ***wyznaczającego*** organu udzielającego homologacji typu odpowiednie dokumenty dotyczące oceny ***przeprowadzonej przez organ homologacji typu lub akredytacji udzielonej przez krajową jednostkę akredytującą w odniesieniu do*** podwykonawcy lub podmiotu zależnego oraz wykonywanych przez nich zadań.

Artykuł 72

Wewnętrzne służba techniczna producenta

1. Wewnętrzna służba techniczna producenta może zostać wyznaczona ***jako służba techniczna*** do wykonywania czynności kategorii A, o których mowa w art. 68 ust. 1 lit. a), ***oraz*** tylko w odniesieniu do aktów prawnych wymienionych w załączniku VII. Wewnętrzna służba techniczna stanowi oddzielną i wyodrębnioną część przedsiębiorstwa producenta i nie jest zaangażowana w projektowanie, produkcję, dostarczanie ani konserwację ocenianych przez nią pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.

2. Wewnętrzna służba techniczna, o której mowa w ust. 1 musi spełniać następujące wymogi:

   a) być akredytowana przez krajową jednostkę akredytującą oraz spełniać wymogi ustanowione w dodatkach 1 i 2 do załącznika III;

   b) wewnętrzna służba techniczna wraz z jej pracownikami musi mieć określone miejsce w strukturze organizacyjnej oraz posługiwać się takimi metodami sprawozdawczości w ramach przedsiębiorstwa producenta, do którego należy, które zapewniają jej bezstronność, i wykazuje tę bezstronność wobec odpowiedniego ***organu udzielającego homologacji typu oraz*** krajowej jednostki akredytującej;

c) ani wewnętrzna służba techniczna, ani jej pracownicy nie angażują się w żadną działalność, która mogłaby stać w sprzeczności z ich możliwością niezależnego lub uczciwego wykonywania czynności, do których służba została wyznaczona;

d) służba ta świadczy usługi tylko na rzecz przedsiębiorstwa producenta, którego jest częścią.

▌

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych zmieniających załącznik VII w celu uwzględnienia zmian technicznych i regulacyjnych poprzez aktualizację zawartego w nim wykazu aktów prawnych i ograniczeń.

Artykuł 73

Ocena i wyznaczanie służb technicznych

1. Kandydująca służba techniczna przedkłada formalny wniosek organowi udzielającemu homologacji typu państwa członkowskiego, w którym służba techniczna ubiega się o wyznaczenie, zgodnie z załącznikiem III dodatek 2 punkt 4 . We wniosku wyszczególnione są kategorie czynności, w odniesieniu do których służba techniczna ubiega się o wyznaczenie.

2. Zanim ***organ udzielający homologacji typu wyznaczy*** służbę techniczną, organ udzielający homologacji typu ***lub krajowa jednostka akredytująca*** oceniają ją zgodnie z listą kontrolną oceny obejmującą przynajmniej wymogi określone w załączniku III dodatek 2. Ocena obejmuje ocenę na miejscu w obiektach służby technicznej ubiegającej się o wyznaczenie oraz, w stosownych przypadkach, w obiektach podmiotu zależnego lub podwykonawcy, znajdujących się w Unii lub poza Unią.

3. W przypadku gdy oceny dokonuje krajowa jednostka akredytująca, kandydująca służba techniczna dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu ważny certyfikat akredytacji oraz odnośne sprawozdanie z oceny potwierdzające spełnienie wymogów określonych w załączniku III dodatek 2 dotyczących kategorii czynności, w odniesieniu do których kandydująca służba techniczna ubiega się o wyznaczenie.

4. W przypadkach gdy ocena jest przeprowadzana przez organ udzielający homologacji typu, organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym kandydująca służba techniczna ***złożyła wniosek o wyznaczenie, oficjalnie wyznacza zespół ds. oceny wspólnej, w skład którego wchodzą przedstawiciele organów udzielających homologacji typu co najmniej dwóch innych państw członkowskich oraz*** przedstawiciel Komisji ▌**.**

W przypadku gdy służba techniczna składa wniosek o wyznaczenie w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym ma siedzibę, jednym z przedstawicieli zespołu oceny wzajemnej jest przedstawiciel organu udzielającego homologacji typu państwa członkowskiego, w którym dana służba techniczna ma siedzibę, chyba że ów organ udzielający homologacji typu zrezygnuje z uczestniczenia w zespole ds. oceny wzajemnej.

Zespół ds. oceny wzajemnejuczestniczy w ocenie kandydującej służby technicznej, w tym w ocenie na miejscu. Wyznaczający organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w ***którym*** kandydująca służba techniczna ***złożyła wniosek o wyznaczenie***, udziela tym zespołowi oceny wspólnej***wszelkiej niezbędnej pomocy oraz zapewnia*** terminowy dostęp do ***pełnej dokumentacji*** niezbędnej do oceny kandydującej służby technicznej.

5. W przypadkach gdy ocena jest przeprowadzana przez organ udzielający homologacji typu właściwy dla służby technicznej, która złożyła wniosek o przeprowadzanie badań wyłącznie do celów krajowych indywidualnych dopuszczeń pojazdów zgodnie z art. 45, organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym kandydująca służba techniczna złożyła wniosek o wyznaczenie, jest zwolniony z obowiązku wyznaczenia zespołu ds. oceny. Z oceny wspólnej zwolnione są także służby techniczne, które kontrolują wyłącznie prawidłową instalację komponentów w kategoriach O_1 i O_2.

6. Jeżeli służba techniczna wystąpiła z wnioskiem o wyznaczenie przez jeden lub więcej organów udzielających homologacji typu z państwa członkowskiego innego aniżeli państwo członkowskie, w którym ma siedzibę zgodnie z art. 74 ust. 2, ocenę przeprowadza się tylko raz, pod warunkiem, że obejmuje ona cały zakres wyznaczenia służby technicznej.

7. W trakcie procesu oceny zespół ds. oceny wzajemnej podnosi ustalenia dotyczące niespełniania przez kandydującą służbę techniczną wymogów określonych w art. 68–72, 80 i 81 oraz w załączniku III dodatek 2. Ustalenia takie są omawiane w ***ramach*** zespołu ds. oceny wzajemnej ▌.

8. Zespół ds. oceny wspólnej przedstawia ▌ po ocenie na miejscu sprawozdanie określające, w jakim zakresie kandydująca służba techniczna spełnia wymogi określone w art. 68–72, 80 i 81 oraz w dodatku 2 do załącznika III.

9. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 8 zawiera podsumowanie ***wszelkich*** stwierdzonych niezgodności ▌, wraz z zaleceniem, czy wnioskodawca może być wyznaczony jako służba techniczna.

10. ***Organ udzielający homologacji typu*** przekazuje Komisji nazwiska swoich przedstawicieli ▌, którzy mają wchodzić w skład każdego zespołu ds. oceny wzajemnej, a ***także informacje o ich wiedzy fachowej***.

▌

11. Organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, wktórym kandydująca służba techniczna złożyła wniosek o wyznaczenie, ***przekazuje*** Komisji i **– *na żądanie* –** organom ***udzielającym homologacji typu*** innych państw członkowskich ***sprawozdanie z wyniku oceny zgodnie z procedurami określonymi w załączniku III dodatek 2*** . ***Sprawozdanie to zawiera*** dokumentację potwierdzającą kompetencje służby technicznej oraz wprowadzonenarzędzia, które posiada ogran udzielający homologacji, umożliwiające regularne monitorowanie służby technicznej ▌.

12. Organy udzielające homologacji typu pozostałych państw członkowskich oraz Komisja mogą dokonać przeglądu sprawozdania z oceny i dokumentacji, zadać pytania lub wyrazić zastrzeżenia oraz zwrócić się o udostępnienie dodatkowej dokumentacji w terminie jednego miesiąca ***od otrzymania*** sprawozdania z oceny i dokumentacji.

13. Organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym służba techniczna ***złożyła wniosek o wyznaczenie***, odpowiada na pytania, zastrzeżenia i wnioski o dodatkową dokumentację w terminie czterech tygodni od ich otrzymania.

14. W terminie czterech tygodni od otrzymania odpowiedzi, o której mowa w ust. 13 organy udzielające homologacji typu pozostałych państw członkowskich lub Komisja mogą indywidualnie lub wspólnie skierować zalecenia do organu udzielającego homologacji typu w państwie członkowskim, w którym kandydująca służba techniczna ***złożyła wniosek o wyznaczenie***. Organ udzielający homologacji typu uwzględnia te zalecenia przy podejmowaniu decyzji o wyznaczeniu służby technicznej. Jeżeli organ udzielający homologacji typu postanowi o niestosowaniu się do zaleceń skierowanych przez inne państwa członkowskie lub Komisję, uzasadnia swoją decyzję w terminie dwóch tygodni od jej podjęcia.

15. Ważność wyznaczenia służb technicznych ogranicza się do ▌ pięciu lat.

16. Organ udzielający homologacji typu, który chce być wyznaczony jako służba techniczna zgodnie z art. 68 ust. 2, dokumentuje zgodnośc zniniejszymrozporządzeniem podczas oceny przeprowadzanej przez niezależnych audytorów. Audytorzy tacy ***mogą pochodzić z tej samej organizacji, pod warunkiem że podlegają kierownictwu odrębnemu od kierownictwa personelu prowadzącego działalność podlegającą ocenie*** i spełniają wymogi określone w załączniku III dodatek 2.

Artykuł 74

Zgłoszenia dotyczące ***wyznaczenia*** służb technicznych, kierowane do Komisji

1. ***Organy udzielające homologacji typu*** dokonują zgłoszenia, przekazując Komisji nazwę, adres, w tym adres elektroniczny, a także informacje o osobach odpowiedzialnych oraz o kategoriach czynności każdej służby technicznej, którą wyznaczają. W zgłoszeniu określa się wyraźnie zakres wyznaczenia, czynności i procedury z zakresu oceny zgodności, rodzaje pojazdów, układów, ***komponentów i oddzielnych zespołów technicznych*** i dziedziny wymienione w załączniku II, w odniesieniu do których wyznaczono służby techniczne***, jak również ich podwykonawców lub podmioty zależne,*** oraz wszelkie inne późniejsze zmiany tych danych.

   Takiego zgłoszenia dokonuje się przed rozpoczęciem przez wyznaczone służby techniczne czynności, o których mowa w art. 68 ust. 1.

2. Służba techniczna może być wyznaczona przez jeden lub więcej ***organów udzielających homologacji typu państwa członkowskiego innego niż państwo, w którym służba ta ma siedzibę, pod warunkiem, że cały zakres wyznaczenia przez organ udzielający homologacji typu jest objęty akredytacją, wydaną zgodnie z art. 73 ust. 3 lub przez ocenę wzajemną*** przeprowadzoną zgodnie z art. ***73 ust. 4***.

3. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej i ***aktualizuje*** wykaz i dane kontaktowe ***wyznaczonych*** służb technicznych***, ich podwykonawców i podmiotów zależnych***, zgłoszonych jej zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 75

Zmiany i odnowienie wyznaczenia służb technicznych

1. W przypadku gdy organ udzielający homologacji typu stwierdza lub zostaje poinformowany, że służba techniczna przestała spełniać wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu, organ udzielający homologacji typu ogranicza, zawiesza lub cofa wyznaczenie, stosownie do znaczenia i poziomu niespełnienia tych wymogów.

Organ udzielający homologacji typu niezwłocznie ***powiadamia*** Komisję i organy udzielajace homologacji typu innych państw członkowskich ▌ o ograniczeniu, zawieszeniu, lub cofnięciu ***wyznaczenia***.

Komisja odpowiednio aktualizuje wykaz, o którym mowa w art. 74 ust. ***3***.

2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wyznaczenia lub w razie zaprzestania działalności przez służbę techniczną organ udzielający homologacji ***typu przechowuje*** jej dokumenty ▌ do wglądu organów udzielających homologacji lub organów nadzoru rynku ***lub przekazuje te dokumenty innej służbie technicznej wybranej przez producenta w porozumienia z tą służbą techniczną***.

3. Organ udzielający homologacji typu w ***ciągu trzech miesięcy od powiadomienia, o którym mowa w ustępie 1 akapit drugi ocenia, czy*** niespełnianie wymogów przez służbę techniczną ma wpływ na świadectwa homologacji typu UE wydane na podstawie sprawozdań z kontroli i badań wykonanych przez służbę techniczną, której dotyczy zmiana w wyznaczeniu***, a także odpowiednio informuje inne organy udzielające homologacji typu i Komisję.***

W ciągu dwóch miesięcy od powiadomienia o zmianach w wyznaczeniu organ udzielający homologacji typu przedkłada Komisji i innym organom udzielającym homologacji typu sprawozdanie ze swoich ustaleń dotyczących niespełniania wymogów. Jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych wprowadzonych już do obrotu, wyznaczający ▌ organ udzielający homologacji typu poleca danym organom udzielającym homologacji typu zawieszenie lub cofnięcie w rozsądnym terminie odnośnych wydanych świadectw homologacji typu UE.

4. ***W przypadku gdy wyznaczenie służby technicznej zostało ograniczone, zawieszone, lub cofnięte,*** świadectwa ***homologacji typu UE*** wydane na podstawie sprawozdań z kontroli i badań wydanych przez ***tę służbę*** techniczną zachowują ważność***, chyba że te homologacje typu stały się nieważne zgodnie z art. 35 ust. 2 lit. f).***

▌

5. Rozszerzenie zakresu wyznaczenia służby technicznej***, prowadzące do wyznaczenia w odniesieniu do dodatkowej kategorii, o której mowa w art. 68 ust. 1, podlega ocenie*** zgodnie z procedurą określoną w art. ***73.***

Rozszerzenie zakresu wyznaczenia służby technicznej w odniesieniu do aktów prawnych wymienionych w załączniku II może zostać przeprowadzone wyłącznie zgodnie z procedurami określonymi w załączniku III dodatek 2 i z zastrzeżeniem zgłoszenia, o którym mowa w art. 74.

6. Wyznaczenie służby technicznej odnawiane ***jest*** tylko po tym, jak organ udzielający homologacji typu sprawdzi, czy służba techniczna nadal spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia. Ocenę taką przeprowadza się zgodnie z procedurą określoną w art. 73.

Artykuł 76

Monitorowanie służb technicznych

1. Aby zapewnić zgodność z wymogami określonymi w art. 68–72, 80 i 81 oraz w dodatku 2 do załącznika III, ***wyznaczający*** organ udzielający homologacji typu stale monitoruje służby techniczne.

Akapit pierwszy niniejszego ustępu nie ma zastosowania do tych czynności służb technicznych, które są monitorowane przez jednostki akredytujące zgodnie z art. 67 ust. 1 w celu zapewnienia zgodności z wymogami określonymi w art. 68–72, 80 i 81 oraz w załączniku III dodatek 2.

Służby techniczne dostarczają na żądanie wszystkie istotne informacje i dokumenty, które są wymagane przez ***wyznaczający*** organ udzielający homologacji typu ***lub krajową jednostkę akredytującą*** do weryfikacji zgodności z tymi wymogami.

Służby techniczne informują bezzwłocznie ***wyznaczający*** organ udzielający homologacji typu lub krajową jednostkę akredytującą o wszelkich zmianach, w szczególności dotyczących ich pracowników, infrastruktury, podmiotów zależnych lub podwykonawców, które mogą mieć wpływ na spełnianie wymogów określonych w art. 68–72, 80 i 81 oraz w dodatku 2 do załącznika III lub na ich zdolność do realizacji zadań dotyczących oceny zgodności w odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, do których zostały one wyznaczone.

2. Służby techniczne niezwłocznie odpowiadają na zapytania organu udzielającego homologacji typu lub Komisji dotyczące przeprowadzonych przez nie ocen zgodności.

3. ***Wyznaczający*** organ udzielający homologacji typu ▌ zapewnia, aby służba techniczna wykonywała swoje obowiązki określone w ust. 2 niniejszego artykułu, o ile nie ma uzasadnionej przyczyny dla zaniechania tego.

Jeżeli ***ten*** organ udzielający homologacji typu ***potwierdzi*** istnienie uzasadnionej przyczyny, informuje o tym Komisję.

Komisja niezwłocznie przeprowadza konsultacje z państwami członkowskimi. Na podstawie tej konsultacji Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu podjęcia decyzji , czy przyczynę podaną jako uzasadnioną należy istotnie za taką uznać. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

Służba techniczna lub ***wyznaczający*** organ udzielający homologacji typu mogą wystąpić o poufne traktowanie informacji przekazywanych organowi udzielającemu homologacji typu innego państwa członkowskiego lub Komisji.

4. Nie rzadziej niż co 30 miesięcy ***wyznaczający*** organ udzielający homologacji typu ocenia, czy każda podległa mu służba techniczna nadal spełnia wymogi określone w art. 68–72, 80 i 81 oraz w dodatku 2 do załącznika III. Ocena taka obejmuje ocenę na miejscu w każdej podległej jej służbie technicznej.

W ciągu dwóch miesięcy po zakończeniu tej oceny służby technicznej każde państwo członkowskie przekazuje Komisji i innym państwom członkowskim sprawozdania z tych działań monitorujących. Sprawozdania te zawierają streszczenie oceny, które podawane jest do wiadomości publicznej.

Artykuł 77

Kwestionowanie kompetencji służb technicznych

1. ***We współpracy z organem udzielającym homologacji typu odnośnego państwa członkowskiego*** Komisja bada wszystkie przypadki, w których przedstawiono jej zastrzeżenia dotyczące kompetencji służby technicznej lub ciągłego spełniania przez tę służbę techniczną wymogów i obowiązków, którym podlega ona na mocy niniejszego rozporządzenia. Komisja może wszcząć takie dochodzenie również z własnej inicjatywy.

Komisja wszczyna dochodzenie w sprawie odpowiedzialności służby technicznej, jeżeli udowodniono lub jeżeli istnieją uzasadnione powody do uznania, że homologacji typu udzielono na podstawie fałszywych danych lub sfałszowano wyniki badań lub ukryto dane bądź specyfikacje techniczne, które prowadziłyby do odmowy udzielenia homologacji typu .

2. W ramach dochodzenia, o którym mowa w ust. 1, Komisja konsultuje się z wyznaczającym organem udzielającym homologacji typu państwa członkowskiego ▌. Organ udzielający homologacji typu przekazuje Komisji, na jej żądanie, wszelkie istotne informacje dotyczące działalności danej służby technicznej oraz spełniania przez nią wymogów dotyczących niezależności i kompetencji.

3. Komisja zapewnia poufne traktowanie wszystkich szczególnie chronionych informacji uzyskanych w trakcie dochodzenia.

4. Jeżeli Komisja stwierdzi, że służba techniczna nie spełnia lub już nie spełnia wymogów wyznaczenia lub że jest ona odpowiedzialna za jedno z przypadków, o których mowa w ust. 1, informuje o tym państwo członkowskie wyznaczajacego organu udzielającego homologacji typu.

W razie potrzeby Komisja zwraca się do tego państwa członkowskiego o podjęcie środków ograniczających, w tym w celu ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wyznaczenia.

Jeżeli państwo członkowskie nie podejmie niezbędnych środków ograniczających, Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu organiczenia,zawieszenia, lub cofnięcia wyznaczanie danej służby technicznej. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Komisja powiadamia dane państwo członkowskie o tych aktach wykonawczych i odpowiednio aktualizuje opublikowane informacje, o których mowa w art. 74 ust. ***3***.

Artykuł 78

Wymiana informacji dotyczących oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych

1. Organy udzielające homologacji typu konsultują się między sobą oraz z Komisją w kwestiach o znaczeniu ogólnym w odniesieniu do wdrażania wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu dotyczących oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych.

2. Organy udzielające homologacji typu przekazują sobie nawzajem i Komisji, wzór listy kontrolnej oceny używany zgodnie z art. 73 ust. 2 do dnia … [dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] oraz późniejsze zmiany tej listy kontrolnej, aż do czasu przyjęcia przez Komisję zharmonizowanej listy kontrolnej oceny. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych w celu określenia wzoru zharmonizowanej listy kontrolnej oceny. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

3. Jeżeli sprawozdania z oceny, o których mowa w art. 73 ust. 8, wskazują na rozbieżności w ogólnej praktyce organów udzielających homologacji typu, państwa członkowskie lub Komisja mogą zażądać wymiany informacji.

4. Wymiana informacji jest koordynowana przez forum.

Artykuł 79

Współpraca z krajowymi organami akredytującymi

1. W przypadku gdy wyznaczenie służby technicznej opiera się na akredytacji w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 765/2008, ▌ krajowa jednostka akredytująca ***oraz*** organ udzielający homologacji typu ***stale w pełni współpracują i wymieniają odpowiednie informacje zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008, w tym*** zgłoszenia incydentów oraz inne informacje, które odnoszą się do kwestii będących pod kontrolą służby technicznej, jeżeli informacje te są istotne dla oceny działalności służby technicznej.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym służba techniczna ma siedzibę, na bieżąco informował krajową jednostkę akredytującą odpowiedzialną za akredytację danej służby technicznej o ustaleniach istotnych dla akredytacji. Krajowa jednostka akredytująca informuje o swoich ustaleniach organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym służba techniczna ma siedzibę.

Artykuł 80

Obowiązki operacyjne służb technicznych

1. Służby techniczne wykonują czynności, do wykonywania których zostały wyznaczone zgodnie z art. 68 ust. 1.

2. Służby techniczne muszą stale:

a) umożliwiać wyznaczonemu organowi udzielającemu homologacji ***typu*** obserwowanie działalności służby technicznej podczas ***badań do celów homologacji typu***; oraz

b) na żądanie dostarczać wyznaczonemu organowi udzielającemu homologacji ***typu*** informacje dotyczące kategorii czynności, do których wykonywania zostały wyznaczone.

3. Jeżeli służba techniczna stwierdzi, że producent nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym nie spełnianiu wymogów organ udzielający homologacji ***typu***, aby organ udzielający homologacji ***typu*** zobowiązał producenta do podjęcia stosownych środków naprawczych. Organ udzielający homologacji ***typu*** odmawia wydania świadectwa homologacji typu, jeżeli nie podjęto tych stosownych środków naprawczych.

Artykuł 81

Obowiązki informacyjne służb technicznych

1. Służby techniczne informują wyznaczony organ udzielający homologacji ***typu*** o:

   a) wszelkich stwierdzonych przypadkach braku zgodności, które mogą wymagać odmowy, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia świadectwa homologacji typu;

   b) wszelkich okolicznościach mających wpływ na zakres i warunki ich wyznaczenia;

   c) wszelkich otrzymanych od organów nadzoru rynku wnioskach o informacje dotyczące ich działalności.

2. Na żądanie wyznaczonego organu udzielającego homologacji ***typu***, któremu to organowi podlegają, służby techniczne dostarczają informacji o czynnościach należących do zakresu jej wyznaczenia oraz o wszelkich innych prowadzonych czynnościach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie.

ROZDZIAŁ XVI

UPRAWNIENIA WYKONAWCZE I DELEGOWANE

Artykuł 82

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 3, ▌ art. 26 ust. 3, ▌ art. 30 ust. 8, art. 31 ust. 8, art. ***41 ust. 5, art. 44 ust. 7***, art. 55 ust. 3 i 4, ▌ art. 57 ust. 2, art. 61 ust. 11***, art. 70 ust. 3***, art. 72 ust. 3 i art. 85 ust. 2, powierza się Komisji na okres ***pięciu lat*** od dnia … [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem danego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art 4 ust. 2, art. 5 ust. 3, ▌ art. 26 ust. 3, ▌ art. 30 ust. 8, art. 31 ust. 8, art. ***41 ust.5, art. 44 ust. 7***, art. 55 ust. 3 i 4, ▌ art. 57 ust. 2, art. 61 ust. 11, ***art. 70 ust. 3,*** art. 72 ust. 3 i art. 85 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art 4 ust. 2, art. 5 ust. 3, ▌ art. 26 ust. 3, ▌ art. 30 ust. 8, art. 31 ust. 8, art. ***41 ust.5, art. 44 ust. 7***, art. 55 ust. 3 i 4, ▌ art. 57 ust. 2, art. 61 ust. 11, ***art. 70 ust. 3,*** art. 72 ust. 3 i art. 85 ust. 2 wchodzi w życie, tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 82

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie przedstawi opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ XVII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 84

Sankcje

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenie przez podmioty gospodarcze i służby techniczne niniejszego rozporządzenia ▌ oraz wprowadzają wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające***. W szczególności, sankcje te są proporcjonalne do powagi braku zgodności i liczby niezgodnych z wymogami pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych udostępnionych na rynku danego państwa członkowskiego***. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję do dnia 1 września 2020 r. o tych przepisach i środkach oraz niezwłocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach ich dotyczących.

2. Sankcjom podlegają przynajmniej następujące typy naruszeń przepisów przez podmioty gospodarcze i służby techniczne:

   a) składanie fałszywych oświadczeń w trakcie procedur homologacyjnych lub podczas ***wprowadzania środków naprawczych lub ograniczających zgodnie z rozdziałem XI***;

   b) fałszowanie wyników badań w zakresie homologacji typu ***lub nadzoru rynku***;

c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłoby prowadzić do wycofania pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych od użytkowników, lub do odmowy wydania lub cofnięcia świadectwa homologacji typu UE;

d) niespełnianie przez służby techniczne wymogów w zakresie ich wyznaczenia.

3. Oprócz typów naruszeń określonych w ust. 2, sankcjom podlegają również przynajmniej następujące typy naruszeń przepisów przez podmioty gospodarcze:

a) odmowa udzielenia dostępu do informacji;

b) udostępnianie na rynku pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych podlegających homologacji bez uzyskania takiej homologacji lub fałszowanie w tym celu dokumentów***, świadectw zgodności, tabliczek znamionowych lub oznaczeńhomologacji***.

4. Państwa członkowskie corocznie przedkładają Komisji sprawozdanie dotyczące nałożonych w poprzednim roku sankcji. ***W przypadku gdy w danym roku nie nałożono żadnych sankcji, państwa członkowskie nie przedkładają Komisji sprawozdań.***

5. Każdego roku Komisja opracowuje sprawozdanie podsumowujące na temat sankcji nałożonych przez państwa członkowskie. Sprawozdanie to zawiera zalecenia dla państw członkowskich i jest przedkładane forum.

Artykuł 85

Grzywny administracyjne ***wspierające środki naprawcze i ograniczające na poziomie unijnym***

1. ***Jeżeli*** Komisja ***podejmuje decyzje na podstawie art. 53, może nakładać grzywny administracyjne na dany podmiot gospodarczy w związku z*** brakiem zgodności pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu ▌. Nałożone grzywny administracyjne muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. W szczególności grzywny muszą być proporcjonalne do liczby niezgodnych z wymogami pojazdów zarejestrowanych na rynku Unii lub liczby niezgodnych z wymogami układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych udostępnionych na rynku Unii.

Grzywny administracyjne nakładane przez Komisję nie mogą być orzekane dodatkowo wobec sankcji nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 84 dla tego samego naruszenia przepisów***. Grzywny administracyjne nakładane przez Komisję*** nie mogą przekraczać 30 000 EUR za jeden niezgodny z wymogami pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny.

Komisja nie może wszczynać, ponownie rozpoczynać ani kontynuować na podstawie niniejszego artykułu postępowań przeciwko podmiotom gospodarczym w sprawie naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia, za które to naruszenie podmioty te zostały ukarane lub za które nie ponoszą one odpowiedzialności zgodnie z art. 84, jak uznano we wcześniejszej, niepodlegającej już zaskarżeniu decyzji.

2. Komisja przyjmie***, na podstawie zasad określonych w ust. 3 niniejszego artykułu,*** akty delegowane ▌ zgodnie z art. 82, uzupełniające niniejsze rozporządzenie poprzez ustanowienie***procedury nakładania oraz*** metod obliczania i pobierania grzywien administracyjnych, o których mowa w ust. 1 ***niniejszego artykułu***.

3. Akty delegowane, o których mowa w ust. 2, są zgodne z następującymi zasadami:

a) procedura stosowana przez Komisję jest zgodna z prawem do dobrej administracji, i w szczególności z prawem do bycia wysłuchanym i prawem dostępu do akt, przy poszanowaniu uzasadnionych interesów poufności oraz tajemnicy handlowej;

b) przy obliczaniu odpowiedniej grzywny administracyjnej Komisja kieruje się zasadami skuteczności, proporcjonalności i odstraszania, biorąc pod uwagę, w stosownych przypadkach, znaczenie i skutki naruszenia, dobrą wiarę danego podmiotu gospodarczego, jego stopień staranności i współpracy, powtarzalność, częstotliwość lub czas trwania naruszenia, jak również sankcje nałożone uprzednio na ten sam podmiot gospodarczy;

c) grzywny administracyjne są pobierane bez zbędnej zwłoki, czemu służy określenie terminu płatności oraz, w stosownych przypadkach, możliwość podziału płatności na kilka rat i etapów.

4. Kwoty grzywien administracyjnych są uznawane za dochody w budżecie ogólnym Unii.

Artykuł 86

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007

1. W rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł = otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6)”;

2) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady dotyczące zgodności eksploatacji, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych układów diagnostycznych (OBD) pojazdu oraz pomiaru zużycia paliwa oraz emisji spalin.”;

3) w art. 3 skreśla się pkt 14 i 15;

4) skreśla się rozdział III;

5) w art. 13 ust. 2 skreśla się lit. e).

▌

2. Odesłania do skreślonych przepisów rozporządzenia (WE) nr 715/2007 odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji zawartą w pkt 1 załącznika ***XI*** do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 87

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009

1. W rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE”;

2) art. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„ Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady dotyczące zgodności eksploatacyjnej pojazdów i silników, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, układów OBD pojazdów, pomiaru zużycia paliwa i emisji CO_2.”;

3) w art. 3 skreśla się pkt 11 i 13;

4) skreśla się art. 6;

5) w art. 11 ust. 2 skreśla się lit. e).

2. Odesłania do skreślonych przepisów rozporządzenia (WE) nr 595/2009 odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji zawartą w pkt 2 załącznika ***XI*** do niniejszego rozporządzenia.

I

Artykuł 88

Uchylenie dyrektywy 2007/46/WE

Dyrektywa 2007/46/WE traci moc ze skutkiem od dnia 1 ***września 2020 r.***

Odesłania do dyrektywy 2007/46/WE odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji w zawartą w pkt 5 załącznika X do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 89

Przepisy przejściowe

1. Niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu całego pojazdu ani homologacji typu UE udzielonej pojazdom lub układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym przed dniem 3***1 sierpnia2020 r.***

2. Organy udzielające homologacji udzielają rozszerzeń i zmian homologacji typu całego pojazdu oraz homologacji typu UE dla pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z art. 33 i 34.

I

3. Służby techniczne wyznaczone przed … [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] podlegają ocenie, o której mowa w art. 73.

   Wyznaczanie służb technicznych wyznaczonych już przed … [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] odnawia się przed …[***cztery*** lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], jeżeli dane służby techniczne spełniają odpowiednie wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.

Ważność wyznaczenia służb technicznych dokonanego przed … [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] kończy się najpóźniej przed … [***cztery*** lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Artykuł 90

Sprawozdawczość

1. Do dnia ***1 września 2025 r.*** państwa członkowskie poinformują Komisję o stosowaniu procedur dotyczących homologacji typu i nadzoru rynku określonych w niniejszym rozporządzeniu.

2. Do dnia ***1 września 2026 r.*** na podstawie informacji przekazanych na mocy ust. 1 Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym funkcjonowania weryfikacji zgodności zgodnie z art. 9**.**

Artykuł 91

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 ***września 2020 r.***

Jednak od dnia ... [***24*** miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] organy krajowe nie mogą odmówić przyznania nowemu typowi pojazdu homologacji typu UE lub krajowej homologacji typu ani zakazać rejestracji, wprowadzania do obrotu ani dopuszczania nowego pojazdu, w przypadku gdy producent złoży taki wniosek, a pojazd ten spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia ▌ .

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

Wykaz załączników

▌	▌
Załącznik I	Definicje ogólne, kryteria kwalifikowania pojazdów do kategorii, typy pojazdów i typy nadwozia
Dodatek 1:	Procedura sprawdzania, czy pojazd może być zakwalifikowany do kategorii pojazdów terenowych
Dodatek 2:	Cyfry uzupełniające kody stosowane do różnych rodzajów nadwozia
▌	▌
Załącznik II	Wymogi do celów homologacji typu pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
Część I	Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach
Dodatek 1:	Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów produkowanych w małych seriach na podstawie art. 41
Dodatek 2:	Wymogi dotyczące indywidualnego dopuszczenia UE pojazdu na podstawie art. 44
Część II	Wykaz regulaminów ONZ uznanych za alternatywne do dyrektyw lub rozporządzeń, o których mowa w części I
Część III	Wykaz aktów prawnych ustanawiających wymogi do celów homologacji typu UE pojazdów specjalnego przeznaczenia
Dodatek 1:	Samochody kempingowe, sanitarne i karawany
Dodatek 2:	Pojazdy opancerzone
Dodatek 3:	Pojazdy przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich
Dodatek 4:	Inne pojazdy specjalnego przeznaczenia (w tym grupa pojazdów specjalnych, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu i przyczepy kempingowe)

Dodatek 5:	Żurawie samochodowe
Dodatek 6:	Przyczepy do przewożenia ładunków nienormatywnych

Załącznik III	Procedury postępowania podczas homologacji typu UE
Dodatek 1:	Normy, do których muszą się stosować służby techniczne, o których mowa w art. 68
Dodatek 2:	Procedura oceny służb technicznych
▌	▌
Załącznik IV	Procedury zgodności produkcji
▌	▌
Załącznik V	Limity małych serii i ***końcowej partii produkcji***
Załącznik VI	Wykaz części lub wyposażenia, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko, wymogi dotyczące osiągów takich części i wyposażenia, odpowiednie procedury badania oraz przepisy dotyczące oznaczania i pakowania
▌	▌
Załącznik VII	Akty prawne, w odniesieniu do których producent może zostać wyznaczony jako służba techniczna
Dodatek:	Wyznaczenie producenta jako służby technicznej i podwykonawstwo
Załącznik VIII	Warunki stosowania wirtualnych metod testowania przez producenta lub służbę techniczną
Dodatek 1:	Ogólne warunki stosowania wirtualnych metod testowania
Dodatek 2:	Szczegółowe warunki stosowania wirtualnych metod testowania
Dodatek 3:	Procedura walidacji
Załącznik IX	Procedury postępowania podczas wielostopniowej homologacji typu
Dodatek:	Wzór dodatkowej tabliczki producenta

Załącznik X	Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów
Dodatek 1:	Świadectwo producenta w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu
Dodatek 2:	Informacje z OBD pojazdu
Załącznik XI	Tabela korelacji

I

ZAŁĄCZNIK I

DEFINICJE OGÓLNE, KRYTERIA KWALIFIKOWANIA POJAZDÓW DO KATEGORII, TYPY POJAZDÓW I TYPY NADWOZIA

CZĘŚĆ WPROWADZAJĄCA

Definicje i przepisy ogólne

1. Definicje

1.1. „Miejsce siedzące” oznacza dowolną przestrzeń, w której może siedzieć jedna osoba, która ma wielkość co najmniej:

a) manekina 50-ciocentylowego dorosłego mężczyzny w przypadku kierowcy;

b) manekina 5-ciocentylowej dorosłej kobiety we wszystkich pozostałych przypadkach.

1.2. „Siedzenie” oznacza przeznaczoną dla jednej osoby kompletną konstrukcję wraz z wykończeniem, która może, ale nie musi stanowić całości z karoserią pojazdu.

Pojęcie „siedzenia” obejmuje zarówno siedzenie indywidualne i kanapę, jak i siedzenia składane i demontowalne.

1.3. „Towary” oznaczają przede wszystkim dowolne rzeczy ruchome.

Pojęcie „towarów” obejmuje produkty luzem, wyroby gotowe, ciecze, żywe zwierzęta, płody rolne, ładunki niepodzielne.

1.4. „Masa maksymalna” oznacza maksymalną masę całkowitą.

2. Przepisy ogólne

2.1. Liczba miejsc siedzących

2.1.1. Wymogi dotyczące liczby miejsc siedzących dotyczą miejsc, które są przeznaczone do użytkowania, kiedy pojazd porusza się po drodze.

2.1.2. Wymogi te nie dotyczą siedzeń, które są przeznaczone do użytkowania, kiedy pojazd nie jest w ruchu, i które są wyraźnie oznaczone dla użytkowników za pomocą piktogramu albo znaku z odpowiednim tekstem.

2.1.3. Do liczenia miejsc siedzących stosuje się następujące wymogi:

a) każde indywidualne siedzenie liczy się jako jedno miejsce siedzące;

b) w przypadku kanapy dowolne miejsce o szerokości co najmniej 400 mm mierzone na poziomie siedziska liczy się jako jedno miejsce siedzące.

Warunek ten nie zwalnia producenta z obowiązku przestrzegania ogólnych przepisów określonych w pkt 1.1;

c) miejsca określonego w lit. b) nie liczy się jednak jako jednego miejsca siedzącego, w przypadku gdy:

(i) kanapa zawiera elementy, które nie pozwalają na umieszczenie dolnej części manekina w naturalnej pozycji siedzącej – na przykład: nieruchomy podłokietnik ze schowkiem, powierzchnię niewyścielaną lub elementy wykończenia wnętrza zakłócające nominalną powierzchnię siedzenia;

(ii) kształt płyty podłogowej znajdującej się bezpośrednio przed przewidywanym miejscem siedzącym (np. obecność tunelu) nie pozwala na umieszczenie stóp manekina w naturalnej pozycji.

2.1.4. Odnośnie do pojazdów objętych regulaminami ONZ nr 66 i 107 wymiary, o których mowa w pkt 2.1.3 lit. b), muszą być zgodne z wymogami dotyczącymi minimalnej przestrzeni dla jednej osoby w odniesieniu do różnych klas pojazdów.

2.1.5. Kiedy w pojeździe znajdują się kotwiczenia siedzenia demontowalnego, siedzenie demontowalne liczy się przy ustalaniu liczby miejsc siedzących.

2.1.6. Przestrzeń przeznaczoną dla pasażera na wózku inwalidzkim traktuje się jako jedno miejsce siedzące.

2.1.6.1. Niniejszy przepis nie narusza wymogów określonych w pkt 3.6.1 i 3.7 załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 107.

2.2. Masa maksymalna

2.2.1. W przypadku ciągnika siodłowego masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną naczepy ciągnionej za pomocą sprzęgu siodłowego.

2.2.2. W przypadku pojazdu silnikowego, który może ciągnąć przyczepę z osią centralną lub przyczepę ze sztywnym dyszlem, masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną przeniesioną przez urządzenie sprzęgające na pojazd ciągnący.

2.2.3. W przypadku naczepy, przyczepy z osią centralną i przyczepy ze sztywnym dyszlem masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną przeniesioną na podłoże przez koła osi lub grupy osi, gdy naczepa/przyczepa jest sprzężona z pojazdem ciągnącym.

2.2.4. W przypadku wózka jednoosiowego podpierającego naczepę masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną naczepy ciągnionej za pomocą sprzęgu siodłowego.

2.3. Wyposażenie specjalne

2.3.1. Pojazdy z głównie zamontowanym na stałe wyposażeniem, takim jak maszyny lub urządzenia, zalicza się do kategorii N lub O.

2.4. Jednostki

2.4.1. O ile nie określono inaczej, wszystkie jednostki miary i odpowiadające im symbole muszą być zgodne z dyrektywą Rady 80/181/EWG[25].

3. Zakwalifikowanie pojazdu do określonej kategorii

3.1. Producent jest odpowiedzialny za zakwalifikowanie typu pojazdu do określonej kategorii.

W tym celu muszą być spełnione wszystkie stosowne kryteria określone w niniejszym załączniku.

3.2. Organ udzielający homologacji może zażądać od producenta odpowiednich dodatkowych informacji, które pozwolą na wykazanie, że dany typ pojazdu powinien być zaliczony do kategorii pojazdów specjalnego przeznaczenia w grupie pojazdów specjalnych (kod SG).

[25] Dyrektywa Rady 80/181/EWG z dnia 20 grudnia 1979 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do jednostek miar i uchylająca dyrektywę 71/354/EWG (Dz.U. L 39 z 15.2.1980, s. 40).

CZĘŚĆ A

Kryteria kwalifikowania pojazdów do danej kategorii

1. Kategorie pojazdów

Do celów homologacji typu UE i krajowej homologacji typu, jak również w przypadku unijnego i krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, pojazdy kwalifikuje się do różnych kategorii zgodnie z klasyfikacją, o której mowa w art. 4.

Homologacji można udzielić tylko dla kategorii, o których mowa w art. 4 ust. 1.

2. Podkategorie pojazdów

2.1. Pojazdy terenowe

„Pojazd terenowy” oznacza pojazd należący do kategorii M lub N, posiadający specyficzne właściwości techniczne, które pozwalają na jego użytkowanie poza zwykłymi drogami.

W przypadku tych kategorii pojazdów do litery i numeru oznaczających kategorię pojazdu dodaje się jako sufiks literę „G”.

Kryteria kwalifikowania pojazdów do podkategorii pojazdów terenowych określone są w sekcji 4 niniejszej części.

2.2. Pojazdy specjalnego przeznaczenia

2.2.1. W przypadku pojazdów niekompletnych, które mają zostać objęte podkategorią pojazdów specjalnego przeznaczenia, do litery i numeru oznaczających kategorię pojazdu dodaje się jako sufiks literę „S”.

Różne typy pojazdów specjalnego przeznaczenia są zdefiniowane i wymienione w pkt. 5.

2.3. Pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia

2.3.1. „Pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia” oznacza pojazd należący do kategorii M lub N posiadający specyficzne właściwości techniczne, o których mowa w pkt 2.1 i 2.2.

W przypadku tych kategorii pojazdów do litery i numeru oznaczających kategorię pojazdu dodaje się jako sufiks literę „G”.

Ponadto w przypadku pojazdów niekompletnych, które mają zostać objęte podkategorią pojazdów specjalnego przeznaczenia, dodaje się jako drugi sufiks literę „S”.

3. Kryteria kwalifikowania pojazdów do kategorii N

3.1. Zakwalifikowanie typu pojazdu do kategorii N zależy od właściwości technicznych pojazdu, o których mowa w pkt 3.2–3.6.

3.2. Co do zasady przedziały, w których znajdują się miejsca siedzące, są zupełnie oddzielone od przestrzeni ładunkowej.

3.3. W drodze odstępstwa od wymogu określonego w pkt 3.2 osoby i towary mogą być przewożone w tym samym przedziale pod warunkiem, że przestrzeń ładunkowa jest wyposażona w elementy zabezpieczające przeznaczone do ochrony przewożonych osób w przypadku przemieszczenia się ładunku w czasie jazdy, w tym przy gwałtownym hamowaniu lub pokonywaniu zakrętu.

3.4. Elementy zabezpieczające – urządzenia do mocowania – przeznaczone do zabezpieczenia ładunku zgodnie z wymogami określonymi w pkt 3.3, jak również systemy przegród, przeznaczone dla pojazdów do 7,5 tony, są projektowane zgodnie z przepisami sekcji 3 i 4 międzynarodowej normy ISO 27956:2009 „Pojazdy drogowe – Zabezpieczanie ładunku w samochodach dostawczych – Wymogi i metody badań".

3.4.1. Wymogi, o których mowa w pkt 3.4, mogą być weryfikowane przez poświadczenie zgodności przedstawione przez producenta.

3.4.2. Alternatywnie do wymogów określonych w pkt 3.4 producent może wykazać przed organem udzielającym homologacji, że zamontowane urządzenia zabezpieczające zapewniają poziom ochrony równoważny poziomowi przewidzianemu we wspomnianej normie.

3.5. Liczba miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy nie może przekroczyć:

a) 6 w przypadku pojazdów kategorii N_1;

b) 8 w przypadku pojazdów kategorii N_2 lub N_3.

3.6. Pojazdy muszą wykazać zdolność przewozu ładunków równą lub wyższą niż zdolność przewozu osób wyrażona w kg.

3.6.1. Do tego celu, we wszystkich konfiguracjach, szczególnie w przypadku gdy wszystkie miejsca siedzące są zajęte, spełnione muszą być następujące równania:

a) gdy N = 0:

$$P - M \geq 100 \text{ kg}$$

b) gdy $0 < N \leq 2$:

$P - (M + N \times 68) \geq 150$ kg;

c) gdy $N > 2$:

$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68$;

gdzie litery oznaczają:

„P” –maksymalną masę całkowitą;

„M” – masę pojazdu gotowego do jazdy;

„N” – liczbę miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy.

3.6.2. M obejmuje także masę wyposażenia zamontowanego w pojeździe w celu przechowywania towarów (np. cysterna, nadwozie itp.), przenoszenia towarów (np. żuraw, platforma załadunkowa itp.) i zabezpieczenia towarów (np. urządzenia zabezpieczające ładunek).

3.6.3. Do celów stosowania wzorów, o których mowa w pkt 3.6.1, M nie obejmuje masy wyposażenia, które nie jest wykorzystywane do celów, o których mowa w pkt 3.6.2 (takiego jak sprężarka, wyciągarka, prądnica, sprzęt nadawczy itp.).

3.7. Wymogi, o których mowa w pkt 3.2–3.6, muszą być spełnione w przypadku wszystkich wariantów i wersji w ramach typu pojazdu.

3.8. Kryteria kwalifikowania pojazdów do kategorii N_1.

3.8.1. Pojazd zalicza się do kategorii N_1, gdy spełnione są wszystkie obowiązujące kryteria.

Jeżeli co najmniej jedno z tych kryteriów nie jest spełnione, pojazd kwalifikuje się do kategorii M_1.

3.8.2. Oprócz ogólnych kryteriów, o których mowa w pkt 3.2–3.6, spełnione muszą być kryteria określone w niniejszym punkcie do zakwalifikowania do tej kategorii pojazdów, w których przedział, gdzie znajduje się kierowca, oraz ładunek znajdują się w obrębie jednej jednostki (tj. nadwozie „BB”).

3.8.2.1. Fakt, że między rzędem siedzeń a przestrzenią ładunkową zamontowana jest ścianka lub przegroda, nie zwalnia z obowiązku spełnienia wymaganych kryteriów.

3.8.2.2. Kryteria są następujące:

a) istnieje możliwość załadunku towarów przez zaprojektowane i zbudowane w tym celu tylne drzwi, klapę tylną lub drzwi boczne;

b) w przypadku tylnych drzwi lub klapy tylnej otwór ładunkowy musi spełniać następujące wymogi:

(i) w przypadku gdy pojazd jest wyposażony w tylko jeden rząd siedzeń lub tylko siedzenie kierowcy, minimalna wysokość otworu ładunkowego wynosi co najmniej 600 mm;

(ii) w przypadku gdy pojazd jest wyposażony w co najmniej dwa rzędy siedzeń, minimalna wysokość otworu ładunkowego wynosi co najmniej 800 mm, a powierzchnia tego otworu – co najmniej 12 800 cm^2;

c) przestrzeń ładunkowa musi spełniać następujące wymogi:

„przestrzeń ładunkowa” oznacza część pojazdu znajdującą się za rzędami siedzeń lub za siedzeniem kierowcy, gdy pojazd jest wyposażony tylko w siedzenie kierowcy;

(i) powierzchnia załadunkowa przestrzeni ładunkowej jest zasadniczo płaska;

(ii) w przypadku gdy pojazd jest wyposażony w tylko jeden rząd siedzeń lub jedno siedzenie, minimalna długość przestrzeni ładunkowej stanowi co najmniej 40 % rozstawu osi;

(iii) w przypadku gdy pojazd jest wyposażony w co najmniej dwa rzędy siedzeń, minimalna długość przestrzeni ładunkowej stanowi co najmniej 30 % rozstawu osi.

W przypadku gdy siedzenia w ostatnim rzędzie można łatwo usunąć z pojazdu bez użycia specjalnych narzędzi, wymogi dotyczące długości przestrzeni ładunkowej muszą być spełnione przy wszystkich siedzeniach zamontowanych w pojeździe;

(iv) wymogi dotyczące długości przestrzeni ładunkowej muszą być spełnione w przypadku, gdy siedzenia pierwszego lub ostatniego rzędu, zależnie od przypadku, są w swojej normalnej pionowej pozycji do użytku przez pasażerów pojazdu.

3.8.2.3. Szczegółowe warunki dotyczące pomiaru

3.8.2.3.1. Definicje

a) „wysokość otworu ładunkowego” oznacza odległość w pionie między dwiema poziomymi płaszczyznami stycznymi odpowiednio do najwyższego punktu dolnej części otworu drzwiowego i najniższego punktu górnej części otworu drzwiowego;

b) „powierzchnia otworu ładunkowego” oznacza największą powierzchnię rzutu prostopadłego na płaszczyznę pionową, prostopadłą do linii środkowej pojazdu, maksymalnego otworu dozwolonego, gdy tylne drzwi lub klapa tylna są szeroko otwarte;

c) „rozstaw osi” do celów zastosowania wzorów określonych w pkt 3.8.2.2 i 3.8.3.1 oznacza odległość między:

(i) środkową linią przedniej osi a środkową linią drugiej osi w przypadku pojazdu dwuosiowego; lub

(ii) środkową linią przedniej osi a środkową linią hipotetycznej osi znajdującej się w równej odległości od drugiej i trzeciej osi w przypadku pojazdu trzyosiowego.

3.8.2.3.2. Regulacja siedzeń

a) siedzenia ustawia się w najbardziej wysuniętej do tyłu pozycji;

b) jeżeli oparcie siedzenia jest regulowane, ustawia się je w takiej pozycji, aby można tam było umieścić trójwymiarową maszynę punktu H przy kącie tułowia wynoszącym 25 stopni;

c) jeżeli oparcie siedzenia nie jest regulowane, ustawia się je w pozycji wyznaczonej przez producenta pojazdu;

d) jeżeli oparcie siedzenia ma możliwość regulacji wysokości, ustawia się je w najniższej pozycji.

3.8.2.3.3. Warunki dotyczące pojazdu

a) pojazd musi być załadowany tak, aby jego masa spełniała warunek dotyczący masy maksymalnej;

b) pojazd musi być ustawiony z kołami skierowanymi na wprost.

3.8.2.3.4. Wymogi określone w pkt 3.8.2.3.2 nie obowiązują, gdy pojazd jest wyposażony w ściankę lub przegrodę.

3.8.2.3.5. Pomiar długości przestrzeni ładunkowej

a) jeżeli pojazd nie jest wyposażony w przegrodę ani ściankę, długość mierzy się od pionowej płaszczyzny stycznej do najbardziej wysuniętego do tyłu punktu górnej części oparcia siedzenia do tylnej wewnętrznej płyty lub tylnych drzwi lub klapy tylnej w pozycji zamkniętej;

b) jeżeli pojazd jest wyposażony w przegrodę lub ściankę, długość mierzy się od pionowej płaszczyzny stycznej do najbardziej wysuniętego do tyłu punktu przegrody lub ścianki do tylnej wewnętrznej płyty lub tylnych drzwi lub klapy tylnej, zależnie od przypadku, w pozycji zamkniętej;

c) wymogi dotyczące długości muszą być spełnione przynajmniej wzdłuż poziomej linii znajdującej się we wzdłużnej płaszczyźnie pionowej przechodzącej przez środkową linię pojazdu na poziomie podłogi przestrzeni ładunkowej.

3.8.3. Oprócz ogólnych kryteriów, o których mowa w pkt 3.2–3.6, spełnione muszą być kryteria określone w niniejszym punkcie do zakwalifikowania do tej kategorii pojazdów, w których przedział dla kierowcy oraz ładunek nie znajdują się w obrębie jednej jednostki (tj. nadwozie „BE”).

3.8.3.1. W przypadku gdy pojazd jest wyposażony w nadwozie typu zamkniętego, obowiązują następujące wymogi:

a) istnieje możliwość załadunku towarów przez tylne drzwi, klapę tylną, panel lub w inny sposób;

b) wysokość otworu ładunkowego wynosić co najmniej 800 mm, a powierzchnia tego otworu – co najmniej 12 800 cm^2;

c) minimalna długość przestrzeni ładunkowej stanowi co najmniej 40 % rozstawu osi.

3.8.3.2. Jeżeli pojazd jest wyposażony w przestrzeń ładunkową typu otwartego obowiązują tylko przepisy, o których mowa w pkt 3.8.3.1 lit. a) i c).

3.8.3.3. W przypadku stosowania przepisów, o których mowa w pkt 3.8.3, stosuje się definicje zawarte w pkt 3.8.2.3.1.

3.8.3.4. Wymogi dotyczące długości przestrzeni ładunkowej muszą jednak być spełnione wzdłuż poziomej linii znajdującej się we wzdłużnej płaszczyźnie przechodzącej przez środkową linię pojazdu na poziomie podłogi przestrzeni ładunkowej.

4. Kryteria kwalifikowania pojazdów do podkategorii pojazdów terenowych

4.1. Pojazdy kategorii M_1 lub N_1 kwalifikuje się do podkategorii pojazdów terenowych, jeżeli spełniają jednocześnie następujące warunki:

a) co najmniej jedna oś przednia i co najmniej jedna oś tylna są zaprojektowane tak, aby były napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony;

b) zamontowana jest co najmniej jedna blokada mechanizmu różnicowego lub mechanizm o podobnym działaniu;

c) jako pojazdy bez przyczepy są zdolne do pokonywania wzniesień o nachyleniu co najmniej 25 %;

d) spełnionych jest pięć spośród sześciu poniższych wymogów:

(i) kąt natarcia wynosi co najmniej 25 stopni;

(ii) kąt zejścia wynosi co najmniej 20 stopni;

(iii) kąt rampowy wynosi co najmniej 20 stopni;

(iv) prześwit pojazdu pod osią przednią wynosi co najmniej 180 mm;

(v) prześwit pojazdu pod osią tylną wynosi co najmniej 180 mm;

(vi) prześwit pojazdu między osiami wynosi co najmniej 200 mm.

4.2. Pojazdy kategorii M_2, N_2 lub M_3, których masa maksymalna nie przekracza 12 ton, kwalifikuje się do podkategorii pojazdów terenowych, jeżeli spełniają one warunek określony w lit. a) albo oba warunki określone w lit. b) i c):

a) wszystkie osie są napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej lub większej liczby osi może zostać odłączony;

b) (i) co najmniej jedna oś przednia i co najmniej jedna oś tylna są zaprojektowane tak, aby były napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony;

(ii) zamontowana jest co najmniej jedna blokada mechanizmu różnicowego lub mechanizm o takim samym działaniu;

(iii) jako pojazdy bez przyczepy są zdolne do pokonywania wzniesień o nachyleniu 25 %;

c) spełnionych jest przynajmniej pięć spośród sześciu poniższych wymogów, jeżeli masa maksymalna pojazdu nie przekracza 7,5 tony, i spełnione są co najmniej cztery wymogi, jeżeli masa maksymalna pojazdu przekracza 7,5 tony:

(i) kąt natarcia wynosi co najmniej 25 stopni;

(ii) kąt zejścia wynosi co najmniej 25 stopni;

(iii) kąt rampowy wynosi co najmniej 25 stopni;

(iv) prześwit pojazdu pod osią przednią wynosi co najmniej 250 mm;

(v) prześwit pojazdu między osiami wynosi co najmniej 300 mm;

(vi) prześwit pojazdu pod osią tylną wynosi co najmniej 250 mm.

4.3. Pojazdy kategorii M_3 lub N_3, których masa maksymalna przekracza 12 ton, kwalifikuje się do podkategorii pojazdów terenowych, jeżeli spełniają one warunek określony w lit. a) albo oba warunki określone w lit. b) i c):

a) wszystkie osie są napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej lub większej liczby osi może zostać odłączony;

b) (i) co najmniej połowa z osi (lub dwie z trzech osi w przypadku pojazdu trzyosiowego i trzy osie w przypadku pojazdu pięcioosiowego) jest zaprojektowana tak, aby były one napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony;

(ii) zamontowana jest co najmniej jedna blokada mechanizmu różnicowego lub mechanizm o podobnym działaniu;

(iii) jako pojazdy bez przyczepy są zdolne do pokonywania wzniesień o nachyleniu 25 %;

c) spełnione są co najmniej cztery spośród następujących sześciu wymogów:

(i) kąt natarcia wynosi co najmniej 25 stopni;

(ii) kąt zejścia wynosi co najmniej 25 stopni;

(iii) kąt rampowy wynosi co najmniej 25 stopni;

(iv) prześwit pojazdu pod osią przednią wynosi co najmniej 250 mm;

(v) prześwit pojazdu między osiami wynosi co najmniej 300 mm;

(vi) prześwit pojazdu pod osią tylną wynosi co najmniej 250 mm.

4.4. Procedura sprawdzania zgodności z przepisami z zakresu geometrii, o których mowa w niniejszej części, ustanowiona jest w dodatku ***1***.

4.5. Wymogi określone w pkt 4.1 lit. a), pkt 4.2 lit. a) i b), pkt 4.3 lit. a) i b) dotyczące osi napędzanych równocześnie uznaje się za spełnione, jeżeli spełniony jest jeden z następujących warunków:

a) przeniesienie napędu na wszystkie osie odbywa się wyłącznie mechanicznie, które zapewniają trakcję w trudnych warunkach terenowych, lub

b) każde z kół zamocowanych na danej osi jest napędzane odrębnym silnikiem hydraulicznym lub elektrycznym.

Jeżeli osie, zgodnie z wymogami określonymi w pkt 4.1 lit. a), pkt 4.2 lit. a) i b), pkt 4.3 lit. a) i b) dotyczącymi osi napędzanych równocześnie, nie są napędzane wyłącznie mechanicznie, napęd na poszczególne koła projektuje się do jazdy w trudnych warunkach terenowych. W takim przypadku należy zapewnić, by co najmniej 75 % całkowitej siły trakcyjnej mogło być przenoszone na dane koło, gdy warunki trakcyjne pod pozostałymi kołami nie pozwalają na odpowiednie przekazanie siły trakcyjnej przez te koła.

Pomocniczy układ napędowy zgodnie z pkt 4.5 lit. b) nie pozwala automatycznie wyłączyć siły trakcyjnej, dopóki pojazd nie osiągnie 75 % maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu lub 65 km/h.

5. Pojazdy specjalnego przeznaczenia

	Nazwa	Kod	Definicja
5.1.	Samochód kempingowy	SA	Pojazd kategorii M z przedziałem mieszkalnym, w którym znajduje się przynajmniej następujące wyposażenie: a) siedzenia i stół; b) miejsca do spania, które mogą powstawać z siedzeń; c) urządzenia kuchenne; d) szafki. Wyposażenie to jest zamocowane trwale w przedziale mieszkalnym. Stolik może być jednak zaprojektowany tak, aby łatwo można go było zdemontować.
5.2.	Pojazd opancerzony	SB	Pojazd z kuloodpornymi osłonami pancernymi przeznaczony do ochrony przewożonych osób lub ładunków.
5.3.	Samochód sanitarny (ambulans)	SC	Pojazd kategorii M przeznaczony do transportu chorych lub rannych, posiadający do tego celu specjalne wyposażenie.
5.4.	Samochód pogrzebowy (karawan)	SD	Pojazd kategorii M przeznaczony do transportu zmarłych, posiadający do tego celu specjalne wyposażenie.
5.5.	Pojazd przystosowany do przewozu wózków inwalidzkich	SH	Pojazd kategorii M_1 zbudowany lub przerobiony specjalnie w ten sposób, aby pomieścić co najmniej jedną osobę siedzącą na wózku inwalidzkim w trakcie jazdy po drogach.
5.6.	Przyczepa kempingowa	SE	Pojazd kategorii O zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.2.1.3.
5.7.	Żuraw	SF	Pojazd kategorii N_3, nieposiadający wyposażenia do przewozu

	Nazwa	Kod	Definicja
	samojezdny		towarów, wyposażony w żuraw, którego moment podnoszenia wynosi co najmniej 400 kNm.
5.8.	Grupa pojazdów specjalnych	SG	Pojazd specjalnego przeznaczenia, który nie wchodzi w zakres definicji zawartych w niniejszej części.
5.9.	Wózek jednoosiowy podpierający naczepę	SJ	Pojazd kategorii O, wyposażony w sworzeń zaczepowy, podpierający naczepę w celu przekształcenia jej w przyczepę.

	Nazwa	Kod	Definicja
5.10.	Przyczepa do przewożenia ładunków nienormatywnych	SK	Pojazd kategorii O_4 przeznaczony do transportu ładunków niepodzielnych, który podlega ograniczeniom prędkości i ruchu drogowego ze względu na swoje wymiary. Pojęcie to obejmuje także przyczepy modułowe ze sterowaniem hydraulicznym, niezależnie od liczby modułów.
5.11.	Pojazd silnikowy przeznaczony do przewożenia ładunków nienormatywnych	SL	Ciągnik balastowy lub ciągnik siodłowy kategorii N_3 spełniający wszystkie poniższe warunki: a) posiada więcej niż dwie osie, przy czym co najmniej połowa z nich (dwie z trzech osi w przypadku pojazdu trzyosiowego i trzy z pięciu osi w przypadku pojazdu pięcioosiowego) jest zaprojektowana tak, aby były one napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony; b) jest przeznaczony do holowania i pchania przyczepy kategorii O_4 do przewożenia ładunków nienormatywnych; c) minimalna moc silnika wynosi 350 kW; oraz d) może zostać wyposażony w dodatkowe przednie urządzenie sprzęgające w przypadku masy ciągniętej o dużym ciężarze.
5.12.	Wielofunkcyjny pojazd-nośnik osprzętu	SM	Pojazd terenowy kategorii N (określony w pkt 2.3) zaprojektowany i zbudowany do ciągnięcia, pchania, przewożenia i uruchamiania określonego wyposażenia wymiennego: a) z co najmniej dwoma obszarami mocowania takiego wyposażenia; b) ze znormalizowanymi, mechanicznymi, hydraulicznymi lub elektrycznymi złączami (np. wał odbioru mocy) służącymi do napędu i uruchamiania wyposażenia wymiennego; oraz c) spełniający definicję zawartą w normie międzynarodowej ISO 3833-1977 pkt 3.1.4 (pojazd specjalny).

	Nazwa	Kod	Definicja
			Jeżeli pojazd jest wyposażony w dodatkową platformę ładunkową, jej maksymalna długość nie przekracza: a) 1,4 szerokości rozstawu przednich lub tylnych kół pojazdu, w zależności od tego, która szerokość jest większa – w przypadku pojazdu dwuosiowego; lub b) dwukrotności szerokości rozstawu przednich lub tylnych kół pojazdu, w zależności od tego, która szerokość jest większa – w przypadku pojazdów o więcej niż dwóch osiach.

6. Uwagi

6.1. Homologacji typu nie udziela się:

a) wózkowi jednoosiowemu podpierającemu naczepę zdefiniowanemu w pkt. 5.9 niniejszej części;

b) przyczepom ze sztywnym dyszlem zdefiniowanym w części C pkt 5.4;

c) przyczepom, w których mogą być przewożone osoby w trakcie jazdy po drogach.

6.2. Pkt 6.1 nie narusza art. 42 dotyczącego krajowej homologacji typu udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach.

CZĘŚĆ B

Kryteria dla typów pojazdów, wariantów i wersji

1. Kategoria M_1

1.1. Typ pojazdu

1.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

b) projekt i montaż podstawowych części karoserii w przypadku nadwozia samonośnego.

To samo stosuje się do pojazdów, których nadwozie jest przykręcone lub przyspawane do oddzielnej ramy;

1.1.2. W drodze odstępstwa od wymogów określonych w pkt 1.1.1 lit. b), jeżeli producent wykorzystuje część podłogową karoserii, jak również podstawowe elementy tworzące przednią część karoserii, znajdujące się bezpośrednio przed otworem przedniej szyby, w konstrukcjach różnych typów nadwozia (na przykład kareta (sedan) i coupé), pojazdy te mogą być uważane za należące do tego samego typu. Producent musi dostarczyć dokumenty o tym świadczące.

1.1.3. Typ obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.

1.2. Wariant

1.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy konstrukcyjne:

a) liczba drzwi bocznych lub typ nadwozia według definicji w części C pkt 2, jeżeli producent stosuje kryterium zawarte w pkt 1.1.2;

b) zespół silnikowy w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:

(i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);

(ii) zasada działania silnika (zapłon iskrowy/samoczynny lub inne);

(iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (L4, V6 lub inne);

c) liczba osi;

d) liczba oraz powiązanie kinematyczne osi napędzanych;

e) liczba osi kierowanych;

f) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny);

g) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.

1.3. Wersja

1.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

a) maksymalna masa całkowita;

b) pojemność skokowa silnika w przypadku silnika spalania wewnętrznego;

c) maksymalna moc wyjściowa silnika lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnik elektryczny);

d) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);

e) maksymalna liczba miejsc siedzących;

f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;

g) poziom emisji spalin (na przykład Euro 5, Euro 6 lub inne);

h) średnia emisja CO_2 (cykl mieszany lub wartość ważona);

i) zużycie energii elektrycznej (wartość ważona, cykl mieszany);

j) średnie zużycie paliwa (cykl mieszany lub wartość ważona);

Alternatywnie do kryteriów określonych w lit. h), i) i j) przeprowadza się wspólnie wszystkie badania pojazdów zgrupowanych w jednej wersji w celu obliczenia ich emisji CO_2, zużycia energii elektrycznej oraz zużycia paliwa, zgodnie z załącznikiem XXI pkt 6 do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151[26].

[26] ***Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).***

2. Kategorie M_2 i M_3

2.1. Typ pojazdu

2.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

b) kategoria;

c) następujące cechy konstrukcji i projektu:

(i) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie;

(ii) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących karoserię w przypadku nadwozia samonośnego;

d) liczba pokładów (pojazd jednopokładowy lub dwupokładowy);

e) liczba segmentów (pojazd pojedynczy lub przegubowy);

f) liczba osi;

g) rodzaj źródła energii (pokładowe lub zewnętrzne).

2.1.2. Typ pojazdu obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.

2.2. Wariant

2.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy konstrukcyjne:

a) typ nadwozia według definicji w części C pkt 3;

b) klasa lub kombinacja klas pojazdów według definicji w pkt 2.1.1 regulaminu ONZ nr 107 (tylko w przypadku pojazdów kompletnych i skompletowanych);

c) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);

d) zespół silnikowy w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:

(i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);

(ii) zasada działania silnika (zapłon iskrowy/samoczynny lub inne);

(iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (L6, V8 lub inne);

e) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.

2.3. Wersja

2.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:

a) maksymalna masa całkowita;

b) możliwość ciągnięcia przyczepy przez pojazd;

c) pojemność skokowa silnika w przypadku silnika spalania wewnętrznego;

d) maksymalna moc wyjściowa silnika lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnik elektryczny);

e) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);

f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;

g) poziom emisji spalin (na przykład Euro IV, Euro V lub inne).

3. Kategoria N_1

3.1. Typ pojazdu

3.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

b) projekt i montaż podstawowych części karoserii w przypadku nadwozia samonośnego;

c) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie w przypadku nadwozia innego niż samonośne.

3.1.2. W drodze odstępstwa od wymogów określonych w pkt 3.1.1 lit. b), jeżeli producent wykorzystuje część podłogową karoserii, jak również podstawowe elementy tworzące przednią część karoserii, znajdujące się bezpośrednio przed otworem przedniej szyby, w konstrukcjach różnych typów nadwozia (na przykład podwozie z kabiną, różne rozstawy osi lub różnej wysokości dach), pojazdy te mogą być uważane za należące do tego samego typu. Producent musi dostarczyć dokumenty o tym świadczące.

3.1.3. Typ pojazdu obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.

3.2. Wariant

3.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy konstrukcyjne:

a) liczba drzwi bocznych lub typ nadwozia według definicji w części C pkt 4 (dla pojazdów kompletnych i skompletowanych), jeżeli producent stosuje kryterium zawarte w pkt 3.1.2;

b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);

c) zespół silnikowy w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:

(i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);

(ii) zasada działania silnika (zapłon iskrowy/samoczynny lub inne);

(iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (L6, V8 lub inne);

d) liczba osi;

e) liczba oraz powiązanie kinematyczne osi napędzanych;

f) liczba osi kierowanych.

g) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.

3.3. Wersja

3.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

a) maksymalna masa całkowita;

b) pojemność skokowa silnika w przypadku silnika spalania wewnętrznego;

c) maksymalna moc wyjściowa silnika lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnik elektryczny);

d) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);

e) maksymalna liczba miejsc siedzących;

f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;

g) poziom emisji spalin (na przykład Euro 5, Euro 6 lub inne);

h) średnia emisja CO_2 (cykl mieszany lub wartość ważona);

i) zużycie energii elektrycznej (wartość ważona, cykl mieszany);

j) średnie zużycie paliwa (cykl mieszany lub wartość ważona).

k) obecność jednego zestawu technologii innowacyjnych zgodnie z art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011[27].

Alternatywnie do kryteriów określonych w lit. h), i) i j) przeprowadza się wspólnie wszystkie badania pojazdów zgrupowanych w jednej wersji w celu obliczenia ich emisji CO_2, zużycia energii elektrycznej oraz zużycia paliwa, zgodnie z subzałącznikiem 6 załącznika XXI do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151.

4. Kategorie N_2 i N_3

4.1. Typ pojazdu

[27] ***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO_2 z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).***

4.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

b) kategoria;

c) projekt i konstrukcja podwozia, które są wspólne dla pojedynczej linii produktu;

d) liczba osi;

4.1.2. Typ pojazdu obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.

4.2. Wariant

4.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy konstrukcyjne:

a) konstrukcyjne przeznaczenie nadwozia lub typ nadwozia, zgodnie z definicją w części C pkt 4 oraz w dodatku 2 (tylko dla pojazdów kompletnych i skompletowanych);

b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);

c) zespół silnikowy w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:

(i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);

(ii) zasada działania silnika (zapłon iskrowy/samoczynny lub inne);

(iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (L6, V8 lub inne);

d) liczba oraz powiązanie kinematyczne osi napędzanych;

e) liczba osi kierowanych;

f) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.

4.3. Wersja

4.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

a) maksymalna masa całkowita;

b) możliwość ciągnięcia następujących przyczep:

(i) przyczepa bez hamulca;

(ii) przyczepa z bezwładnościowym (lub najazdowym) układem hamulcowym zgodnie z definicją w pkt 2.12 regulaminu ONZ nr 13;

(iii) przyczepa z systemem hamowania ciągłego lub półciągłego zgodnie z definicją w pkt 2.9 i 2.10 regulaminu ONZ nr 13;

(iv) przyczepa kategorii O_4, której masa maksymalna w przypadku połączenia z pojazdem ciągnącym nie przekracza 44 ton;

(v) przyczepa kategorii O_4, której masa maksymalna w przypadku połączenia z pojazdem ciągnącym przekracza 44 tony;

c) pojemność skokowa silnika;

d) maksymalna moc wyjściowa silnika;

e) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);

f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;

g) poziom emisji spalin (na przykład Euro IV, Euro V lub inne).

5. Kategorie O_1 i O_2

5.1. Typ pojazdu

5.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

b) kategoria;

c) rodzaj pojazdu według definicji w części C pkt 5;

d) następujące cechy konstrukcji i projektu:

(i) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie;

(ii) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących karoserię w przypadku nadwozia samonośnego;

e) liczba osi.

5.1.2. Typ pojazdu obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.

5.2. Wariant

5.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy konstrukcyjne:

a) rodzaj nadwozia, o którym mowa w dodatku 2 (dla pojazdów kompletnych i skompletowanych);

b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);

c) rodzaj układu hamulcowego (np. bez hamulca / z hamulcem najazdowym / z hamulcem zasilanym z pojazdu ciągnącego);

d) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.

5.3. Wersja

5.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

a) maksymalna masa całkowita;

b) rodzaj zawieszenia (elementy zawieszenia pneumatyczne, stalowe lub gumowe, drążek skrętny lub inne);

c) rodzaj dyszla (trójkątny, rurowy lub inny).

6. Kategorie O_3 i O_4

6.1. Typ pojazdu

6.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

b) kategoria;

c) rodzaj przyczepy według definicji w części C pkt 5;

d) następujące cechy konstrukcji i projektu:

(i) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie;

(ii) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących karoserię w przypadku przyczep samonośnych;

e) liczba osi.

6.1.2. Typ pojazdu obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.

6.2. Warianty

6.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy i konstrukcyjne i projektowe:

a) rodzaj nadwozia, o którym mowa w dodatku 2 (dla pojazdów kompletnych i skompletowanych);

b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);

c) rodzaj zawieszenia (elementy zawieszenia stalowe, pneumatyczne lub hydrauliczne);

d) następujące cechy techniczne:

(i) możliwość regulowania podwozia;

(ii) wysokość pokładu (normalny, niskopodłogowy, średnioniskopodłogowy itp.);

e) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.

6.3. Wersje

6.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

a) maksymalna masa całkowita;

b) podgrupa lub kombinacje podgrup, o których mowa w pkt 3.2 i 3.3 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE, na które podzielono pojazdy ze względu na odległość między dwoma kolejnymi osiami;

c) rodzaje osi według następującego podziału:

(i) osie podnoszone (liczba i położenie);

(ii) osie przenoszące obciążenia (liczba i położenie);

(iii) osie kierowane (liczba i położenie).

7. Wspólne wymogi dotyczące wszystkich kategorii pojazdów

7.1. Jeżeli pojazd mieści się w kilku kategoriach ze względu na masę maksymalną lub liczbę miejsc siedzących lub oba te parametry, producent może wybrać kryteria jednej lub drugiej kategorii pojazdów do określenia wariantów i wersji.

7.1.1. Przykłady:

a) pojazd „A” może być homologowany jako N_1 (3,5 tony) i N_2 (4,2 tony) odnośnie do jego masy maksymalnej. W takim przypadku parametry określone dla kategorii N_1 mogą być wykorzystane także dla pojazdu, który mieści się w kategorii N_2 (lub odwrotnie);

b) pojazd „B” może być homologowany jako M_1 i M_2 odnośnie do liczby miejsc siedzących (7 + 1 lub 10 + 1), parametry określone dla kategorii M_1 mogą być wykorzystane także dla pojazdu, który mieści się w kategorii M_2 (lub odwrotnie).

7.2. Pojazd kategorii N może być homologowany na podstawie przepisów wymaganych dla kategorii M_1 lub M_2, w zależności od przypadku, jeżeli ma być on przekształcony na pojazd tej kategorii w następnym etapie procedury wielostopniowej homologacji typu.

7.2.1. Opcja ta jest dozwolona tylko w przypadku pojazdów niekompletnych.

Takie pojazdy oznacza się specjalnym kodem wariantu, który nadaje producent pojazdu podstawowego.

7.3. Określenie typu, wariantu i wersji

7.3.1. Producent przypisuje każdemu typowi pojazdu, wariantowi i wersji kod alfanumeryczny składający się z rzymskich liter lub cyfr arabskich.

Dozwolone jest stosowanie nawiasów i myślników, pod warunkiem że nie zastępują one litery lub liczby.

7.3.2. Cały kod określa się jako: Typ-Wariant-Wersja (TVV).

7.3.3. TVV oznacza w sposób wyraźny i jednoznaczny niepowtarzalne zestawienie cech technicznych odnośnie do kryteriów określonych w niniejszej części.

7.3.4. Ten sam producent może użyć tego samego kodu, aby określić typ pojazdu, jeżeli mieści się on w co najmniej dwóch kategoriach.

7.3.5. Ten sam producent nie może użyć tego samego kodu, aby określić typ pojazdu, w przypadku więcej niż jednej homologacji typu w ramach tej samej kategorii pojazdu.

7.4. Liczba znaków w TVV

7.4.1. Liczba znaków nie może przekroczyć:

a) 15 dla kodu typu pojazdu;

b) 25 dla kodu jednego wariantu;

c) 35 dla kodu jednej wersji.

7.4.2. Kompletny alfanumeryczny kod „TVV” nie może zawierać więcej niż 75 znaków.

7.4.3. W przypadku gdy kod TVV jest używany w całości, należy zachować odstęp między typem, wariantem i wersją.

Przykład takiego kodu TVV: 159AF[…odstęp]0054[…odstęp]977K(BE).

CZĘŚĆ C

Definicje typów nadwozia

1. Informacje ogólne

1.1. Typ nadwozia, , jak również kod nadwozia, należy oznaczać za pomocą kodów.

Wykaz kodów dotyczy przede wszystkim pojazdów kompletnych i skompletowanych.

1.2. Odnośnie do pojazdów kategorii M kod typu nadwozia składa się z dwóch liter, zgodnie z pkt. 2 i 3.

1.3. Odnośnie do pojazdów kategorii N i O kod typu nadwozia składa się z dwóch liter, zgodnie z pkt. 4 i 5.

1.4. W razie konieczności (szczególnie dla typów nadwozia, o których mowa odpowiednio w pkt 4.1 i 4.6 oraz pkt 5.1–5.4), do kodu dodaje się dwie cyfry.

1.4.1. Wykaz cyfr ustalony jest w dodatku 2.

1.5. W przypadku pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowany typ nadwozia musi być powiązany z kategorią pojazdu.

2. Pojazdy należące do kategorii M_1

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
2.1.	AA	Kareta (sedan)	Pojazd zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.1.1.1, wyposażony w co najmniej cztery szyby boczne.
2.2.	AB	Hatchback	Kareta (sedan) według definicji w pkt 2.1 z podnoszonymi drzwiami z tyłu nadwozia.
2.3.	AC	Kombi	Pojazd zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.1.1.4.
2.4.	AD	Coupé	Pojazd zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.1.1.5.
2.5.	AE	Kabriolet	Pojazd zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.1.1.6. Kabriolet może jednak nie posiadać drzwi.
2.6.	AF	Pojazd wielozadaniowy	Pojazd inny niż o kodzie AG i inny niż pojazdy wymienione w AA–AE, przeznaczony do przewozu osób i ich bagaży lub ewentualnie ładunków w tym samym przedziale nadwozia.
2.7.	AG	Kombi ciężarowe	Pojazd zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.1.1.4.1. Przedział bagażowy musi być jednak zupełnie oddzielony od przedziału pasażerskiego. Dodatkowo punkt odniesienia miejsca siedzącego kierowcy nie musi znajdować się co najmniej 750 mm nad powierzchnią podparcia pojazdu.

3. Pojazdy należące do kategorii M_2 lub M_3

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
3.1.	CA	Pojazd jednopokładowy	Pojazd, w którym miejsca przeznaczone dla pasażerów umieszczone są na jednym poziomie lub w taki sposób, aby jeden poziom nie znajdował się nad drugim.
3.2.	CB	Pojazd dwupokładowy	Pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.6 regulaminu ONZ nr 107.
3.3.	CC	Pojazd przegubowy jednopokładowy	Pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.3 regulaminu ONZ nr 107 – z jednym pokładem.
3.4.	CD	Pojazd przegubowy dwupokładowy	Pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.3.1 regulaminu ONZ nr 107.
3.5.	CE	Pojazd niskopodłogowy jednopokładowy	Pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.4 regulaminu ONZ nr 107 – z jednym pokładem.
3.6.	CF	Pojazd niskopodłogowy dwupokładowy	Pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.4 regulaminu ONZ nr 107 – z dwoma pokładami.
3.7.	CG	Pojazd przegubowy niskopodłogowy jednopokładowy	Pojazd, który łączy cechy techniczne z pkt 3.3 i 3.5 niniejszej tabeli.
3.8.	CH	Pojazd przegubowy niskopodłogowy dwupokładowy	Pojazd, który łączy cechy techniczne z pkt 3.4 i 3.6 niniejszej tabeli.
3.9.	CI	Pojazd	Pojazd z częściowym dachem lub bez dachu.

		jednopokładowy z otwartym dachem	
3.10.	CJ	Pojazd dwupokładowy z otwartym dachem	Pojazd bez dachu nad całym górnym pokładem lub jego częścią.
3.11.	CX	Podwozie autobusu	Pojazd niekompletny, tylko z profilem podwozia, zespołem napędowym i osiami, który ma zostać uzupełniony nadwoziem przystosowanym do potrzeb przewoźnika.

4. Pojazdy silnikowe kategorii N_1, N_2 lub N_3

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
4.1.	BA	Samochód ciężarowy	Pojazd, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do przewozu towarów. Może on również ciągnąć przyczepę.
4.2.	BB	Van	Samochód ciężarowy z przedziałem, w którym kierowca oraz przestrzeń ładunkowa znajdują się w obrębie jednej jednostki.
4.3.	BC	Ciągnik siodłowy	Pojazd ciągnący, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do ciągnięcia naczep.
4.4.	BD	Ciągnik balastowy	Pojazd ciągnący, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do ciągnięcia przyczep innych niż naczepy.
4.5.	BE	Pick-up	Pojazd o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3500 kg, w którym miejsca siedzące i przestrzeń ładunkowa

			nie znajdują się w tym samym przedziale nadwozia.
4.6.	BX	Podwozie z kabiną (podwozie do adaptacji)	Pojazd niekompletny, tylko z kabiną (kompletną lub częściową), profilem podwozia, zespołem napędowym i osiami, który ma zostać uzupełniony nadwoziem przystosowanym do potrzeb przewoźnika.

5. Pojazdy kategorii O

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
5.1.	DA	Naczepa	Przyczepa, która została zaprojektowana i zbudowana do sprzęgnięcia z ciągnikiem siodłowym lub z wózkiem jednoosiowym podpierającym naczepę oraz do przenoszenia znacznego obciążenia pionowego na pojazd ciągnący lub wózek jednoosiowy. Urządzenie sprzęgające stosowane do połączenia tych pojazdów składa się ze sworznia i siodła.
5.2.	DB	Przyczepa z obrotnicą	Przyczepa o co najmniej dwóch osiach, z których co najmniej jedna jest osią kierowaną: a) wyposażona w zaczep holowniczy, który może poruszać się w pionie (w stosunku do przyczepy); oraz b) która przenosi mniej niż 100 daN statycznego obciążenia pionowego na pojazd ciągnący.
5.3.	DC	Przyczepa z osią centralną	Przyczepa, której osie są umiejscowione blisko środka ciężkości pojazdu (przy równomiernym rozłożeniu ładunku) w taki sposób, że tylko niewielkie statyczne obciążenie pionowe, nieprzekraczające 10 % masy maksymalnej przyczepy lub obciążenie 1000 daN (w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza) jest przenoszone na pojazd ciągnący.
5.4.	DE	Przyczepa ze sztywnym dyszlem	Przyczepa z jedną osią lub jedną grupą osi, wyposażona w dyszel, która ze względu na swoją budowę przenosi na pojazd ciągnący statyczne obciążenie nieprzekraczające 4000 daN i która nie odpowiada definicji przyczepy z osią centralną. Urządzenie sprzęgające stosowane do połączenia tych pojazdów nie składa się ze sworznia i siodła.

Dodatek 1

Procedura sprawdzania, czy pojazd może być zakwalifikowany do kategorii pojazdów terenowych

1. Informacje ogólne

1.1. Do celów zakwalifikowania pojazdu do pojazdów terenowych stosuje się procedurę opisaną w niniejszym dodatku.

2. Warunki przeprowadzania pomiarów geometrycznych

2.1. Pojazdy należące do kategorii M_1 lub N_1 muszą być niezaładowane, z manekinem 50-ciocentylowego mężczyzny umieszczonym na siedzeniu kierowcy, wyposażone w płyn chłodzący, smary, paliwo, narzędzia i koło zapasowe (jeżeli znajdują się w oryginalnym wyposażeniu).

Manekin może zostać zastąpiony podobnym urządzeniem o tej samej masie.

2.2. Pojazdy inne niż te, o których mowa w pkt 2.1, załadowuje się do ich maksymalnej masy całkowitej.

Rozkład obciążenia na osiach musi stanowić najgorszy przypadek, jeżeli chodzi o spełnienie stosownych kryteriów.

2.3. Pojazd reprezentatywny dla danego typu dostarcza się służbie technicznej w stanie określonym w pkt 2.1 lub 2.2. Pojazd ustawia się nieruchomo, z kołami skierowanymi na wprost.

Podłoże, na którym dokonuje się pomiarów, musi być tak płaskie i poziome, jak to tylko możliwe (maksymalne nachylenie 0,5 %).

3. Pomiar kąta natarcia, kąta zejścia i kąta rampowego

3.1. Kąt natarcia mierzy się zgodnie z normą międzynarodowej ISO 612:1978 pkt 6.10.

3.2. Kąt zejścia mierzy się zgodnie z normą międzynarodowej ISO 612:1978 pkt 6.11.

3.3. Kąt rampowy mierzy się zgodnie z normą międzynarodowej ISO 612:1978 pkt 6.9.

3.4. Przy pomiarze kąta zejścia urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu, które mają możliwość regulacji wysokości, mogą być ustawione w górnej pozycji.

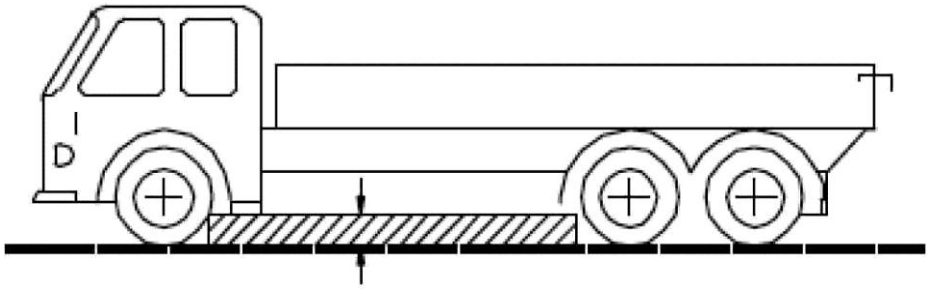
3.5. Zalecenia z pkt 3.4 nie należy traktować jako obowiązek wyposażenia pojazdu podstawowego w urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu jako wyposażenia oryginalnego. Producent pojazdu podstawowego musi jednak poinformować producenta na następnym etapie, że gdy pojazd jest wyposażony w urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu, musi on spełniać wymogi w zakresie kąta zejścia.

4. Pomiar prześwitu pojazdu

4.1. Prześwit pojazdu między osiami

4.1.1. „Prześwit pojazdu między osiami” oznacza najkrótszą odległość między płaszczyzną podłoża i najniżej położonym stałym punktem pojazdu.

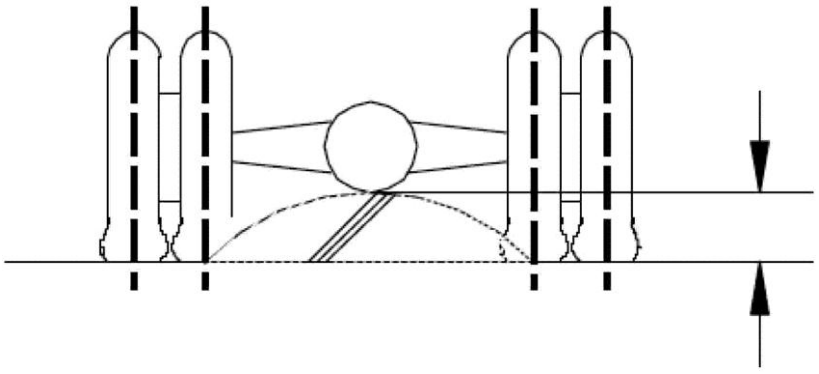
Stosując tę definicję, należy wziąć pod uwagę odległość między ostatnią osią przedniej grupy osi i pierwszą osią tylnej grupy osi.



4.1.2. Żadna sztywna część pojazdu nie może zachodzić na zacieniony obszar przedstawiony na rysunku.

4.2. Prześwit pojazdu pod osią

4.2.1. „Prześwit pojazdu pod osią” oznacza odległość między najwyższym punktem łuku okręgu przechodzącego przez środek powierzchni styku z jezdnią opon kół danej osi (w przypadku kół bliźniaczych pod uwagę bierze się koła wewnętrzne) i najniższym stałym punktem pojazdu między tymi kołami stycznym z tym łukiem.



4.2.2. W stosownych przypadkach pomiar prześwitu przeprowadza się na każdej z osi należących do grupy osi.

5. Zdolność pokonywania wzniesień

5.1. „Zdolność pokonywania wzniesień” oznacza zdolność pojazdu do pokonywania wzniesień.

5.2. W celu sprawdzenia zdolności pokonywania wzniesień przez niekompletny lub kompletny pojazd kategorii M_2, M_3, N_2 i N_3 przeprowadza się badanie.

5.3. Badanie przeprowadza służba techniczna na pojeździe reprezentatywnym dla badanego typu.

5.4. Na wniosek producenta i zgodnie z warunkami określonymi w załączniku VIII, zdolność typu pojazdu do pokonywania wzniesień może zostać wykazana w drodze badania wirtualnego.

6. Warunki badania i kryterium wyniku pozytywnego/negatywnego

6.1. Stosuje się warunki określone w załączniku II do rozporządzenia ***Komisji*** (UE) nr 1230/2012[28].

6.2. Pojazd pokonuje wzniesienie przy stałej prędkości bez wzdłużnego lub poprzecznego poślizgu kół.

---

[28] ***Rozporządzenie 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 zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 353 z 21.12.2012, s. 31).***

Dodatek 2

Cyfry uzupełniające kody stosowane do różnych rodzajów nadwozia

01 Nadwozie-platforma;

02 Opuszczane na bok;

03 Nadwozie skrzyniowe;

04 Nadwozie izotermiczne z izolowanymi ściankami i wyposażeniem do utrzymania temperatury wewnętrznej;

05 Nadwozie izotermiczne z izolowanymi ściankami, ale bez wyposażenia do utrzymania temperatury wewnętrznej;

06 Kurtyny boczne;

07 Nadwozie wymienne;

08 Przewóz kontenerów;

09 Pojazd wyposażony w system załadowczy z hakiem zaczepowym;

10 Wywrotka;

11 Cysterna;

12 Cysterna przeznaczona do przewozu towarów niebezpiecznych;

13 Pojazd do przewozu żywego inwentarza;

14 Pojazd do przewozu pojazdów;

15 Mieszalnik do betonu;

16 Pojazd z pompą do betonu;

17 Pojazd do przewozu drewna;

18 Pojazd do wywozu śmieci;

19 Zamiatarka ulic, pojazd do czyszczenia ulic i kanalizacji ulicznej;

20 Sprężarka;

21 Pojazd do przewozu łodzi;

22 Pojazd do przewozu szybowców;

23 Pojazdy do celów handlu detalicznego lub do celów wystawowych;

24 Pojazd ratowniczy;

25 Pojazd z drabiną;

26 Żuraw samochodowy (inny niż żuraw samojezdny zdefiniowany w części A pkt 5.7);

27 Pojazd z platformą do prac na wysokości;

28 Pojazd z urządzeniem wiertniczym;

29 Przyczepa niskopodłogowa;

30 Pojazd do przewozu elementów oszklenia;

31 Wóz pożarniczy;

99 Nadwozia nieobjęte niniejszym wykazem.

I

ZAŁĄCZNIK II

WYMOGI DO CELÓW HOMOLOGACJI TYPU UE POJAZDÓW, UKŁADÓW, KOMPONENTÓW LUB ODDZIELNYCH ZESPOŁÓW TECHNICZNYCH

CZĘŚĆ I

Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
1A	Poziom hałasu	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014[29]	X	X	X	X	X	X					X
2A	Emisje (Euro 5 i Euro 6) z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X([1])	X([1])		X([1])	X([1])						X

[29] Rozporządzenie (UE) nr 540/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG (Dz.U. L 158 z 27.5.2014, s. 131).

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
3A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 34	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1003/2010[30]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
5A	Układy kierownicze	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 79	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

30 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1003/2010 z dnia 8 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu odnoszących się do miejsca do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych na pojazdach silnikowych i ich przyczepach oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 291 z 9.11.2010, s. 22).

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
6A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (stopnie służące do wsiadania, stopnie nadwozia i uchwyty)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 130/2012[31]	X			X	X	X					
6B	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 11	X			X							
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 28	X	X	X	X	X	X					X
8A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46	X	X	X	X	X	X					X
9A	Pojazdy i przyczepy w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13		X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	X([3])	

[31] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 130/2012 z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie wymagań technicznych dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do dostępu do pojazdu i jego zwrotności oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 43 z 16.2.2012, s. 6).

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
9B	Samochody osobowe w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13-H	X([4])			X([4])							
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12A	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 21	X										
13A	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 18		X([4A])	X([4A])		X([4A])	X([4A])					X
13B	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 116	X			X							X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
14A	Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 12	X			X							
15A	Siedzenia, ich kotwiczenia i zagłówki	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 17	X	X([4B])	X([4B])	X	X	X					
15B	Siedzenia dużych pojazdów pasażerskich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 80		X	X								
16A	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 26	X										X
17A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (bieg wsteczny)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X	X	X	X	X	X					
17B	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 39	X	X	X	X	X	X					

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
18A	Tabliczka znamionowa producenta oraz VIN	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
19A	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 14	X	X	X	X	X	X					
20A	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
21A	Urządzenia odblaskowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22A	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe górne pojazdów silnikowych i ich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 7	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
	przyczep												

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
22B	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 87	X	X	X	X	X	X					X
22C	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 91	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23A	Światła kierunku jazdy pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24A	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25A	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 31	X	X	X	X	X	X					X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
	tymi światłami												

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
25B	Żarówki stosowane w homologowanych reflektorach pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25C	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w wyładowcze źródła światła	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 98	X	X	X	X	X	X					X
25D	Wyładowcze źródła światła do homologowanych świateł wyładowczych pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 99	X	X	X	X	X	X					X
25E	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w żarówki lub moduły LED i emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 112	X	X	X	X	X	X					X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
25F	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 123	X	X	X	X	X	X					X
26A	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 19	X	X	X	X	X	X					X
27A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1005/2010[32]	X	X	X	X	X	X					
28A	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 38	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29A	Światła cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 23	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30A	Światła postojowe	Rozporządzenie	X	X	X	X	X	X					

[32] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1005/2010 z dnia 8 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu zaczepów holowniczych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 291 z 9.11.2010, s. 36).

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
	pojazdów silnikowych	(WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 77											

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
31A	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 16	X	X	X	X	X	X					X
32A	Pole widzenia do przodu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 125	X										
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolek i wskaźników	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 121	X	X	X	X	X	X					
34A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 672/2010[33]	X	([5])	([5])	([5])	([5])	([5])					

[33] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 672/2010 z dnia 27 lipca 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej niektórych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1008/2010[34]	X	([6])	([6])	([6])	([6])	([6])					X
36A	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37A	Osłony kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1009/2010[35]	X										
38A	Zagłówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 25	X										

ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 196 z 28.7.2010, s. 5).

34 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1008/2010 z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej niektórych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 292 z 10.11.2010, s. 2).

35 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1009/2010 z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu osłon kół pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 292 z 10.11.2010, s. 21).

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
41A	Emisje (Euro VI) z pojazdów ciężarowych / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X([9])	X([9])	X	X([9])	X([9])	X					X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
42A	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 73					X	X			X	X	X
43A	Osłony przeciwrozbryzgowe kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 109/2011[36]				X	X	X	X	X	X	X	X
44A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	X										
45A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011[37]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

[36] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 109/2011 z dnia 27 stycznia 2011 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań dotyczących homologacji typu niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep odnoszących się do osłon przeciwrozbryzgowych kół (Dz.U. L 34 z 9.2.2011, s. 2).

[37] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011 z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do montowania opon oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
46B	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C_1)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 30	X			X			X	X			X
46C	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 54		X	X	X	X	X			X	X	X
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C_1, C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 117	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46E	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” oraz system monitorowania ciśnienia w oponach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 64	X([9A])			X([9A])							X

pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 124 z 13.5.2011, s. 11).

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
47A	Ograniczanie prędkości pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 89		X	X		X	X					X
48A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012		X	X	X	X	X	X	X	X	X	
49A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61				X	X	X					
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X	X	X	X	X
50B	Krótki sprzęg; montaż homologowanego typu krótkiego sprzęgu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 102					X([10])	X([10])			X([10])	X([10])	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
51A	Palność materiałów używanych w konstrukcji wnętrza niektórych kategorii pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 118			X								
52A	Pojazdy kategorii M_2 i M_3	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 107		X	X								
52B	Wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 66		X	X								
53A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 94	X([11])										
54A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 95	X([12])			X([12])							

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
56A	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 105				X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	
57A	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 93					X	X					X
58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009[38]	X			X							X
59	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[39]	X			X		–					

[38] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 78/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE (Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 1).

[39] Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
61	Układy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[40]	X			X([14])							
62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009[41]	X	X	X	X	X	X					
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	
64	Sygnalizatory zmiany biegów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 65/2012[42]	X										
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr		X	X		X	X					

ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG (Dz.U. L 310 z 25.11.2005, s. 10).

40 Dyrektywa 2006/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. dotycząca emisji z systemów klimatyzacji w pojazdach silnikowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG (Dz.U. L 161 z 14.6.2006, s. 12).

41 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 32).

42 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 65/2012 z dnia 24 stycznia 2012 r. wykonujące rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do sygnalizatorów zmiany biegów i zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 28 z 31.1.2012, s. 24).

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
		347/2012[43]											
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 351/2012[44]		X	X		X	X					

[43] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 347/2012 z dnia 16 kwietnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dla niektórych kategorii pojazdów silnikowych w odniesieniu do zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego (Dz.U. L 109 z 21.4.2012, s. 1).

[44] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 351/2012 z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w zakresie wymagań dotyczących homologacji typu w odniesieniu do montowania systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu w pojazdach silnikowych (Dz.U. L 110 z 24.4.2012, s. 18).

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
67	Określone komponenty wykorzystujące skroplony gaz ropopochodny (LPG) oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 67	X	X	X	X	X	X					X
68	Systemy alarmowe pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 97	X			X							X
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 100	X	X	X	X	X	X					
70	Określone komponenty wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 110	X	X	X	X	X	X					X
71	Wytrzymałość kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 29				X	X	X					
72	***System eCall***	***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego***	***X***			***X***							

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Stosowanie										
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	Oddzielny zespół techniczny lub komponent
		i Rady (UE) 2015/758[45]											

[45] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77).

Objaśnienia X Odpowiedni akt prawny. ([1]) Dla pojazdów o masie odniesienia nieprzekraczającej 2610 kg. Na wniosek producenta rozporządzenie (WE) nr 715/2007 może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia nieprzekraczającej 2840 kg. ([2]) W przypadku pojazdów wyposażonych w instalację LPG lub CNG wymagana jest homologacja typu pojazdu zgodnie z regulaminem ONZ nr 67 lub regulaminem ONZ nr 110. ([3]) Zgodnie z art. 12 i 13 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 wymagane jest zainstalowanie systemu elektronicznej kontroli stateczności (ESC). ([4]) Zgodnie z art. 12 i 13 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 wymagane jest zainstalowanie systemu elektronicznej kontroli stateczności (ESC). ([4A]) O ile jest zamontowane, urządzenie zabezpieczające musi spełniać wymogi regulaminu ONZ nr 18. ([4B]) Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do siedzeń, które nie są objęte zakresem regulaminu ONZ nr 80. ([5]) Pojazdy tej kategorii wyposażone są w odpowiednie urządzenie do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej. ([6]) Pojazdy tej kategorii wyposażone są w odpowiednie wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej. ([9]) W przypadku pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2610 kg, które nie posiadają homologacji typu (na wniosek producenta i pod warunkiem, że masa odniesienia nie przekracza 2840 kg) na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007. ([9A]) Stosuje się wyłącznie w przypadku, gdy wyposażenie takich pojazdów wchodzi w zakres regulaminu ONZ nr 64. System monitorowania ciśnienia w oponach pojazdów kategorii M1 jest obowiązkowy zgodnie z art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 661/2009. ([10]) Stosuje się jedynie do pojazdów wyposażonych w sprzęg(-i). ([11]) Stosuje się do pojazdów o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony. ([12]) Dotyczy wyłącznie pojazdów, których „punkt odniesienia siedzenia (punkt »R«)” najniższego siedzenia znajduje się nie wyżej niż 700 mm nad poziomem jezdni. ([13]) Stosuje się tylko wtedy, gdy producent stara się o homologację typu pojazdów przeznaczonych do transportu towarów niebezpiecznych. ([14]) Dotyczy tylko pojazdów kategorii N_1, klasy I zgodne z opisem w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007. ([15]) Zgodność z rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 jest obowiązkowa, nie przewidziano jednak homologacji typu odnoszącej się do tego numeru pozycji, ponieważ jego zakres odpowiada połączeniu następujących oddzielnych pozycji: 3A, 3B, 4A, 5A, 6A, 6B, 7A, 8A, 9A, 9B, 10A, 12A, 13A, 13B, 14A, 15A, 15B, 16A, 17A, 17B, 18A, 19A, 20A, 21A, 22A, 22B, 22C, 23A, 24A, 25A, 25B, 25C, 25D, 25E, 25F, 26A, 27A, 28A, 29A, 30A, 31A, 32A, 33A, 34A, 35A, 36A, 37A, 38A, 42A, 43A, 44A, 45A, 46A, 46B, 46C, 46D, 46E, 47A, 48A, 49A, 50A, 50B, 51A, 52A, 52B, 53A, 54A, 56A, 57A oraz 64–71. Serie poprawek do regulaminów ONZ, które stosuje się obowiązkowo, są wymienione w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 661/2009. Serie poprawek przyjęte w okresie późniejszym akceptowane są jako alternatywne.	

Dodatek 1

Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów produkowanych w małych seriach na podstawie art. 41

Tabela 1

Pojazdy kategorii M_1

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
1A	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014		A
2A	Emisje (Euro 5 i Euro 6) z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007		A
			a) OBD	Pojazd musi być wyposażony w układ OBD, który spełnia wymogi art. 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 692/2008 (układ OBD musi być zaprojektowany w taki sposób, aby rejestrować przynajmniej nieprawidłowe działanie układu sterowania silnikiem). Musi być możliwa komunikacja interfejsu OBD z powszechnie używanymi narzędziami diagnostycznymi.
			b) Zgodność eksploatacyjna	Nie dotyczy
			c) Dostęp do informacji	Wystarczy, że producent zapewnia dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów w łatwy i prosty sposób.
			d) Pomiar mocy	(w przypadku gdy producent stosuje silnik od innego producenta) Akceptuje się dane producenta silnika dotyczące badań na hamowni, pod warunkiem że układ sterowania silnika jest identyczny (tj. co najmniej posiada taki sam

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
				sterownik elektroniczny (ECU)). Badanie mocy wyjściowej można przeprowadzić na hamowni podwoziowej. Należy wziąć pod uwagę straty mocy w układzie przeniesienia napędu.

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
3A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 34	a) Zbiorniki paliwa ciekłego	B
			b) Montaż w pojeździe	B
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58		B
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010		B
5A	Układy kierownicze	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 79		C
			a) Układy mechaniczne	Stosuje się przepisy pkt 5 regulaminu ONZ nr 79. Przeprowadza się wszystkie badania określone w pkt 6.2 regulaminu ONZ nr 79 oraz stosuje się wymogi pkt 6.1 regulaminu ONZ nr 79.
			b) Złożone układy elektronicznego sterowania pojazdu	Stosuje się wszystkie wymogi załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 79. Zgodność z tymi wymogami może być sprawdzona wyłącznie przez służbę techniczną.

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
6B	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 11		C
			a) Wymogi ogólne (pkt 5 regulaminu ONZ nr 11)	Stosuje się wszystkie wymogi.
			b) Wymogi dotyczące osiągów (pkt 6 regulaminu ONZ nr 11)	Stosuje się tylko wymogi pkt 6.1.5.4 i 6.3 regulaminu ONZ nr 11.
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 28	a) Komponenty	X
			b) Montaż w pojeździe	B
8A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46	a) Komponenty	X
			b) Montaż w pojeździe	B
9B	Hamowanie pojazdów osobowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13-H	a) Wymogi dotyczące projektu i badań	A
			b) Elektroniczna kontrola stateczności (ESC) i układy wspomagania hamowania (BAS)	Montaż BAS i ESC nie jest wymagany. Jeżeli są one zamontowane, to muszą być zgodne z wymogami regulaminu ONZ nr 13-H.
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10		B

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
12A	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 21		C
			a) Układ wnętrza	
			(i) Wymogi dotyczące promieni i występu przełączników, przełączników gałkowych itp., urządzeń sterowniczych i kontrolnych oraz ogólnego wyposażenia wnętrza	Na wniosek producenta można odstąpić od wymogów pkt 5.1–5.6 regulaminu ONZ nr 21. Stosuje się wymogi pkt 5.2 regulaminu ONZ nr 21 z wyjątkiem jego pkt 5.2.3.1, 5.2.3.2 i 5.2.4.
			(ii) Badania pochłaniania energii przez górną deskę rozdzielczą	Badania pochłaniania energii przez górną deskę rozdzielczą przeprowadza się jedynie, jeżeli pojazd nie jest wyposażony w co najmniej dwie przednie poduszki powietrzne lub dwa czteropunktowe pasy bezpieczeństwa.
			(iii) Badanie pochłaniania energii przez tylną część siedzenia	Nie dotyczy
			b) Elektryczne sterowanie okien, ruchomych części dachu oraz układów przegradzających	Stosuje się wszystkie wymogi pkt 5.8 regulaminu ONZ nr 21.

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
13B	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 116		A Można stosować przepisy pkt 8.3.1.1.1 regulaminu ONZ nr 116 zamiast przepisów pkt 8.3.1.1.2 tego regulaminu, niezależnie od rodzaju mechanizmu napędowego.

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
14A	Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 12		C
				Badania są wymagane, jeżeli pojazd nie został przebadany zgodnie z regulaminem ONZ nr 94 (zob. pozycja 53A)
15A	Siedzenia, ich kotwiczenia i zagłówki	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 17		C
			a) Wymogi ogólne (i) Specyfikacje	Stosuje się wymogi pkt 5.2 regulaminu ONZ nr 17 z wyjątkiem pkt 5.2.3 tego regulaminu.
			(ii) Badania wytrzymałościowe oparć siedzeń i zagłówków	Stosuje się wymogi pkt 6.2 regulaminu ONZ nr 17.
			(iii) Badania odblokowania i regulacji	Badanie wykonuje się zgodnie z wymogami załącznika 7 do regulaminu ONZ nr 17.
			b) Zagłówki (i) Specyfikacje	Stosuje się wymogi pkt 5.4, 5.5, 5.6, 5.10, 5.11 i 5.12 regulaminu ONZ nr 17 z wyjątkiem pkt 5.5.2 tego regulaminu.
			(ii) Badania wytrzymałościowe zagłówków	Przeprowadza się badanie określone w pkt 6.4 regulaminu ONZ nr 17.
			c) Wymogi specjalne dotyczące ochrony znajdujących się w pojeździe osób przed przemieszczającym się bagażem	Na wniosek producenta można odstąpić od wymogów załącznika 9 do regulaminu ONZ nr 26.

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
16A	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 26		C
			a) Specyfikacje ogólne	Stosuje się wymogi pkt 5 regulaminu ONZ nr 26.
			b) Specyfikacje szczegółowe	Stosuje się wymogi pkt 6 regulaminu ONZ nr 26.
17A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (bieg wsteczny)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012		D
17B	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 39		B
18A	Tabliczka znamionowa producenta oraz VIN	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011		B
19A	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 14		B
20A	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48		B Światła do jazdy dziennej montuje się w nowym typie pojazdu.
21A	Urządzenia odblaskowe	Rozporządzenie (WE)		X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
	pojazdów silnikowych i ich przyczep	nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 3		

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
22A	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe górne pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 7		X
22B	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 87		X
22C	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 91		X
23A	Światła kierunku jazdy pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 6		X
24A	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 4		X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
25A	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 31		X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
25B	Żarówki stosowane w homologowanych reflektorach pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 37		X
25C	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w wyładowcze źródła światła	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 98		X
25D	Wyładowcze źródła światła do homologowanych świateł wyładowczych pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 99		X
25E	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w żarówki lub moduły LED i emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 112		X
25F	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 123		X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
26A	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 19		X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
27A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010		B
28A	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 38		X
29A	Światła cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 23		X
30A	Światła postojowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 77		X
31A	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 16	a) Komponenty	X
			b) Wymogi dotyczące montażu	B
32A	Pole widzenia do przodu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 125		A
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr		A

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
	sterujących, kontrolek i wskaźników	121		

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
34A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 672/2010		C
			a) Odszranianie szyby przedniej	Stosuje się wyłącznie pkt 1.1.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 672/2010, pod warunkiem że na całą powierzchnię szyby przedniej skierowany jest strumień ciepłego powietrza lub szyba ta jest elektrycznie ogrzewana na całej swojej powierzchni.
			b) Odmgławianie szyby przedniej	Stosuje się wyłącznie pkt 1.2.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 672/2010, pod warunkiem że na całą powierzchnię szyby przedniej skierowany jest strumień ciepłego powietrza lub szyba ta jest elektrycznie ogrzewana na całej swojej powierzchni.
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010		C
			a) Wycieraczki szyby przedniej	Stosuje się pkt 1.1–1.1.10 załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 1008/2010. Przeprowadza się jedynie badanie opisane w pkt 2.1.10 załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 1008/2010.
			b) Spryskiwacz szyby przedniej	Stosuje się przepisy pkt 1.2 załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 1008/2010 z wyjątkiem pkt 1.2.2, 1.2.3 i 1.2.5.
36A	Układ ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122		C Montaż układu ogrzewania nie jest wymagany.
			a) Wszystkie układy ogrzewania	Stosuje się wymogi pkt 5.3 i 6 regulaminu ONZ nr 122.
			b) Układy ogrzewania zasilane LPG	Stosuje się wymogi załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 122.

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
37A	Osłony kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010		B

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
38A	Zagłówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 25		X
41A	Emisje (Euro VI) z pojazdów ciężarowych / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009		A Z wyjątkiem zbioru wymogów odnoszących się do OBD i dostępu do informacji.
			Pomiar mocy	(w przypadku gdy producent stosuje silnik od innego producenta) Akceptuje się dane producenta silnika dotyczące badań na hamowni, pod warunkiem że układ sterowania silnika jest identyczny (tj. co najmniej posiada taki sam sterownik elektroniczny (ECU)). Badanie mocy wyjściowej można przeprowadzić na hamowni podwoziowej. Należy wziąć pod uwagę straty mocy w układzie przeniesienia napędu.
44A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012		B Na wniosek producenta można odstąpić od badania zdolności ruszania pod wzniesienie przy maksymalnej masie całkowitej zespołu pojazdów, opisanego w pkt 5.1 części A załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012.
45A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43	a) Komponenty	X
			b) Montaż	B
46A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE)		B Terminy stopniowego stosowania są określone w art. 13 rozporządzenia (WE) nr

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
		nr 458/2011		661/2009.

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
46B	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C_1)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 30	Komponenty	X
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C_1, C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 117	Komponenty	X
46E	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” oraz system monitorowania ciśnienia w oponach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 64	Komponenty	X
			Montaż systemów monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS)	B Montaż TPMS nie jest wymagany.
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55	a) Komponenty	X
			b) Montaż	B
53A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 94		C Wymogi regulaminu ONZ nr 94 stosuje się do pojazdów wyposażonych w przednie poduszki powietrzne. Pojazdy niewyposażone w poduszki powietrzne muszą spełniać wymogi pozycji 14A niniejszej tabeli.

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
54A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 95		C
			Badanie z użyciem modelu głowy	Producent dostarcza służbie technicznej odpowiednie informacje dotyczące możliwego uderzenia głowy manekina w konstrukcję pojazdu lub szybę boczną, jeżeli jest zrobiona ze szkła wielowarstwowego. Jeżeli dowiedziono, że może nastąpić takie uderzenie, przeprowadza się badanie częściowe z użyciem modelu głowy opisane w pkt 3.1 załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 95 oraz należy spełnić kryterium określone w pkt 5.2.1.1 regulaminu ONZ nr 95. Za zgodą służby technicznej zamiast badania określonego w regulaminie ONZ nr 95 można zastosować procedurę badania opisaną w załączniku 4 do regulaminu ONZ nr 21.
58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	a) Wymogi techniczne mające zastosowanie do pojazdu	Nie dotyczy
			b) Przednie układy zabezpieczające	X
59	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE		Nie dotyczy – Stosuje się tylko art. 7 dotyczący ponownego użycia komponentów.
61	Układy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE		A

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009		X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009		Zob. objaśnienie ([15]) do tabeli w niniejszej części zawierającej wykaz aktów prawnych do celów homologacji typu UE pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach.
64	Sygnalizatory zmiany biegów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 65/2012		Nie dotyczy
67	Określone komponenty wykorzystujące skroplony gaz ropopochodny (LPG) oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 67	a) Komponenty	X
			b) Montaż	A
68	Systemy alarmowe pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 97	a) Komponenty	X
			b) Montaż	B
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 100		B
70	Określone komponenty wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 110	a) Komponenty	X
			b) Montaż	A

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
72	***System eCall***	***Rozporządzenie (UE) 2015/758***		***Nie dotyczy***

Objaśnienia	
X	Pełne stosowanie aktu prawnego w następujący sposób: a) wydaje się świadectwo homologacji typu; b) badania i sprawdzenia są przeprowadzane przez służbę techniczną lub producenta zgodnie z warunkami określonymi w art. 67–81; c) sprawozdanie z badań sporządzane jest zgodnie załącznikiem III; d) zapewnia się zgodność produkcji.
A	Stosowanie aktu prawnego w następujący sposób: a) należy spełnić wszystkie wymogi aktu prawnego, o ile nie określono inaczej; b) świadectwo homologacji typu nie jest wymagane; c) badania i sprawdzenia są przeprowadzane przez służbę techniczną lub producenta zgodnie z warunkami określonymi w art. 67–81; d) sprawozdanie z badań sporządzane jest zgodnie z załącznikiem III; e) zapewnia się zgodność produkcji.
B	Stosowanie aktu prawnego w następujący sposób: Jak w przypadku lit. „A”, z tym że za zgodą organu udzielającego homologacji producent może sam przeprowadzać badania i sprawdzenia.
C	Stosowanie aktu prawnego w następujący sposób: a) spełnione muszą być jedynie wymogi techniczne zawarte w akcie prawnym, niezależnie od jakichkolwiek przepisów przejściowych; b) świadectwo homologacji typu nie jest wymagane; c) badania i sprawdzenia są przeprowadzane przez służbę techniczną lub producenta (zob. decyzje w przypadku lit. „B”); d) sprawozdanie z badań sporządzane jest zgodnie z załącznikiem III; e) zapewnia się zgodność produkcji.
D	Jak w przypadku decyzji w lit. „B” i „C”, z tym że wystarczy poświadczenie zgodności przedłożone przez producenta. Sprawozdanie z badań nie jest wymagane. W razie potrzeby organ udzielający homologacji lub służba techniczna mogą wymagać dodatkowych informacji lub dalszych dowodów.
Nie dotyczy	Akt prawny nie ma zastosowania. Może być jednak nałożony obowiązek zgodności z jednym lub wieloma szczegółowymi aspektami zawartymi w akcie prawnym.
Serie poprawek do regulaminów ONZ, które należy stosować, są wymienione w załączniku IV do rozporządzenia (WE) No 661/2009. Serie poprawek przyjęte w okresie późniejszym akceptowane są jako alternatywne.	

Tabela 2

Pojazdy kategorii N_1[46]

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
1A	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014		A
2A	Emisje (Euro 5 i Euro 6) z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007		A
			a) OBD	Pojazd musi być wyposażony w układ OBD, który spełnia wymogi art. 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 692/2008 (układ OBD musi być zaprojektowany w taki sposób, aby rejestrować przynajmniej nieprawidłowe działanie układu sterowania silnikiem). Musi być możliwa komunikacja interfejsu OBD z powszechnie używanymi narzędziami diagnostycznymi.
			b) Zgodność eksploatacyjna	Nie dotyczy
			c) Dostęp do informac	Wystarczy, że producent zapewnia dostęp do informacji dotyczących naprawy

[46] Objaśnienia dotyczące tabeli „Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach”

w niniejszej części stosuje się także do niniejszej tabeli. Litery w niniejszej tabeli mają takie same znaczenie jak w tabeli 1 niniejszego dodatku.

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
			ji	i konserwacji pojazdów w łatwy i prosty sposób.
			d) Pomiar mocy	(w przypadku gdy producent stosuje silnik od innego producenta) Akceptuje się dane producenta silnika dotyczące badań na hamowni, pod warunkiem że układ sterowania silnika jest identyczny (tj. co najmniej posiada taki sam sterownik elektroniczny (ECU)). Badanie mocy wyjściowej można przeprowadzić na hamowni podwoziowej. Należy wziąć pod uwagę straty mocy w układzie przeniesienia napędu.

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
3A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 34	a) Zbiorniki paliwa ciekłego	B
			b) Montaż w pojeździe	B
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58		B
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010		B
5A	Układy kierownicze	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 79		C
			a) Układy mechaniczne	Stosuje się przepisy pkt 5 regulaminu ONZ nr 79.01. Przeprowadza się wszystkie badania określone w pkt 6.2 regulaminu ONZ nr 79 oraz stosuje się wymogi pkt 6.1 regulaminu ONZ nr 79.
			b) Złożone układy elektronicznego sterowania pojazdu	Stosuje się wszystkie wymogi załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 79. Zgodność z tymi wymogami może być sprawdzona wyłącznie przez służbę techniczną.

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
6B	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 11		C
			a) Wymogi ogólne (pkt 5 regulaminu ONZ nr 11)	Stosuje się wszystkie wymogi.
			b) Wymogi dotyczące osiągów (pkt 6 regulaminu ONZ nr 11)	Stosuje się tylko wymogi pkt 6.1.5.4 i 6.3 regulaminu ONZ nr 11.
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 28	a) Komponenty	X
			b) Montaż w pojeździe	B
8A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46	a) Komponenty	X
			b) Montaż w pojeździe	B
9A	Pojazdy i przyczepy w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13.	a) Wymogi dotyczące projektu i badań	A

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe	
			b) Elektroniczna kontrola stateczności (ESC)	Montaż ESC nie jest wymagany. Jeżeli ESC jest zamontowany, to musi być zgodny z wymogami regulaminu ONZ nr 13.	
9B	Samochody osobowe w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13-H		a) Wymogi dotyczące projektu i badań	A
				b) ESC i układy wspomagania hamowania (BAS)	Montaż BAS i ESC nie jest wymagany. Jeżeli są one zamontowane, to muszą być zgodne z wymogami regulaminu ONZ nr 13-H.

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe	
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10			B
13B	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 116			A Można stosować przepisy pkt 8.3.1.1.1 regulaminu ONZ nr 116 zamiast przepisów pkt 8.3.1.1.2 tego regulaminu, niezależnie od rodzaju mechanizmu napędowego
14A	Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 12			C
				a) Badanie zderzeniowe	Badanie jest wymagane.
				b) Badanie uderzenia manekina w koło kierownicy	Nie jest wymagane, jeżeli koło kierownicy jest wyposażone w poduszkę powietrzną.
				c) Badanie z użyciem modelu głowy	Nie jest wymagane, jeżeli koło kierownicy jest wyposażone

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe	
					w poduszkę powietrzną.
15A	Siedzenia, ich kotwiczenia i zagłówki	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 17			B
17A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (bieg wsteczny)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012			D
17B	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 39			B

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe	
18A	Tabliczka znamionowa producenta oraz VIN	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011			B
19A	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 14			B
20A	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48			B Światła do jazdy dziennej montuje się w nowym typie pojazdu.
21A	Urządzenia odblaskowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 3			X
22A	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe górne pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 7			X
22B	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 87			X
22C	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 91			X

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe	
23A	Światła kierunku jazdy pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 6			X
24A	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 4			X
25A	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 31			X
25B	Żarówki stosowane w homologowanych reflektorach pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 37			X
25C	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w wyładowcze źródła światła	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 98			X
25D	Wyładowcze źródła światła do homologowanych świateł wyładowczych pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 99			X
25E	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w żarówki lub moduły LED i emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 112			X

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe	
25F	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 123		X	
26A	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 19			X
27A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010			B
28A	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 38			X
29A	Światła cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 23			X
30A	Światła postojowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 77			X
31A	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 16		a) Komponenty	X
				b) Wymogi dotyczące montażu	B
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolek i wskaźników	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 121			A

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe	
34A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 672/2010			Nie dotyczy Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej.
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010			Nie dotyczy Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej.
36A	Układ ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122			C Montaż układu ogrzewania nie jest wymagany.
				a) Wszystkie układy ogrzewania	Stosuje się wymogi pkt 5.3 i 6 regulaminu ONZ nr 122.
				b) Układy ogrzewania zasilane LPG	Stosuje się wymogi załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 122.
41A	Emisje (Euro VI) z pojazdów ciężarowych / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009			A Z wyjątkiem zbioru

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe	
					wymogów odnoszących się do OBD i dostępu do informacji.
				Pomiar mocy	(w przypadku gdy producent stosuje silnik od innego producenta) Akceptuje się dane producenta silnika dotyczące badań na hamowni, pod warunkiem że układ sterowania silnika jest identyczny (tj. co najmniej posiada taki sam sterownik elektroniczny (ECU)). Badanie mocy wyjściowej można przeprowadzić na hamowni podwoziowej. Należy wziąć pod uwagę straty mocy

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe	
					w układzie przeniesienia napędu.
43A	Osłony przeciwrozbryzgowe kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 109/2011			B

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe	
45A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43		a) Komponenty	X
				b) Montaż	B
46A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 458/2011			B Terminy stopniowego stosowania są określone w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 661/2009.
46B	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C_1)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 30		Komponenty	X
46C	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 54		Komponenty	X
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C_1, C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 117	Komponenty	X	
46E	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” oraz system monitorowania ciśnienia w oponach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 64	Komponenty	X	
			Montaż systemów monitorowania ciśnienia w oponach	B Montaż TPMS nie jest wymagany	

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
			(TPMS)	
48A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012		B
			Badanie zdolności ruszania pod wzniesienie przy maksymalnej masie całkowitej zespołu pojazdów	Na wniosek producenta można odstąpić od badania zdolności ruszania pod wzniesienie przy maksymalnej masie całkowitej zespołu pojazdów, opisanego w pkt 5.1 części A załącznika 1 do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012.

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
49A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61		C
			a) Specyfikacje ogólne	Stosuje się wymogi pkt 5 regulaminu ONZ nr 61.
			b) Specyfikacje szczegółowe	Stosuje się wymogi pkt 6 regulaminu ONZ nr 61.
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55	a) Komponenty	X
			b) Montaż	B
54A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 95	C	C
			Badanie z użyciem modelu głowy	Producent dostarcza służbie technicznej odpowiednie informacje dotyczące możliwego uderzenia głowy manekina w konstrukcję pojazdu lub szybę boczną, jeżeli jest zrobiona ze szkła wielowarstwowego. Jeżeli dowiedziono, że może nastąpić takie uderzenie, przeprowadza się badanie częściowe z użyciem modelu głowy opisane w pkt 3.1 załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 95 oraz należy spełnić kryterium określone w pkt 5.2.1.1

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
				regulaminu ONZ nr 95. Za zgodą służby technicznej zamiast wspomnianego powyżej badania określonego w regulaminie ONZ nr 95 można zastosować procedurę badania opisaną w załączniku 4 do regulaminu ONZ nr 21.
56*A*	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 105		A

Pozycja	Przedmiot		Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
58	Ochrona pieszych		Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	a) Wymogi techniczne mające zastosowanie do pojazdu	Nie dotyczy
				b) Przednie układy zabezpieczające	X
59	Zdolność do recyklingu		Dyrektywa 2005/64/WE		Nie dotyczy Stosuje się tylko art. 7 dotyczący ponownego użycia części.
61	Układy klimatyzacji		Dyrektywa 2006/40/WE		B
62	Instalacja wodorowa		Rozporządzenie (WE) nr 79/2009		X
63	Bezpieczeństwo ogólne		Rozporządzenie (WE) nr 661/2009		Zob. objaśnienie ([15]) do tabeli w niniejszej części zawierającej wykaz aktów prawnych do celów homologacji typu UE pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach.
67	Określone komponenty	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	a) Komponenty		X

Pozycja	Przedmiot		Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe	
	wykorzystujące skroplony gaz ropopochodny (LPG) oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Regulamin ONZ nr 67				
				b) Montaż	A	
68	Systemy alarmowe pojazdów			Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 97	a) Komponenty	X
				b) Montaż	B	

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	Kwestie szczegółowe	Zastosowanie i wymogi szczegółowe
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 100		B
70	Określone komponenty wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 110	a) Komponenty	X
			b) Montaż	A
71	Wytrzymałość kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 29		C
72	***System eCall***	***Rozporządzenie (UE) 2015/758***		***Nie dotyczy***

Dodatek 2

Wymogi dotyczące indywidualnego dopuszczenia UE pojazdu na podstawie art. 44

1. ZASTOSOWANIE

Do celów stosowania niniejszego dodatku pojazd uznaje się za nowy, jeżeli:

a) nie był jeszcze nigdy zarejestrowany; lub

b) od chwili rejestracji pojazdu do chwili złożenia wniosku o dopuszczenie indywidualne pojazdu upłynęło mniej niż sześć miesięcy.

Pojazd uznaje się za zarejestrowany, jeżeli otrzymał stałe, tymczasowe lub krótkookresowe zezwolenie administracyjne na dopuszczenie do ruchu drogowego, pociągające za sobą identyfikację pojazdu i nadanie numeru rejestracyjnego ([1]).

([1]) W razie braku dokumentu rejestracyjnego pojazdu właściwy organ może skorzystać z dostępnych dowodów w postaci dokumentacji potwierdzającej datę produkcji lub pierwszy zakup.

2. PRZEPISY ADMINISTRACYJNE

2.1. Zakwalifikowanie pojazdu do danej kategorii

Pojazdy kwalifikuje się do odpowiednich kategorii zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku I w następujący sposób:

a) bierze się pod uwagę faktyczną liczbę miejsc siedzących; oraz

b) za maksymalną masę całkowitą pojazdu przyjmuje się masę maksymalną podaną przez producenta w kraju pochodzenia i dostępną w oficjalnej dokumentacji producenta.

Jeżeli niemożliwe jest proste ustalenie kategorii pojazdu z uwagi na budowę nadwozia, to stosuje się warunki określone w załączniku I.

2.2. Wniosek o dopuszczenie indywidualne pojazdu

a) Wnioskodawca składa wniosek do organu udzielającego homologacji, załączając wszelką istotną dokumentację niezbędną do przeprowadzenia procedury homologacji.

Wniosek o dopuszczenie zostaje odrzucony, jeżeli przedłożona dokumentacja jest niekompletna, sfałszowana lub podrobiona.

b) Dla danego pojazdu można złożyć tylko jeden wniosek w tylko jednym państwie członkowskim. Organ udzielający homologacji może zażądać od wnioskodawcy zobowiązania się na piśmie, że złoży on tylko jeden wniosek w państwie członkowskim organu udzielającego homologacji.

Dany pojazd oznacza fizyczny pojazd o jasno określonym VIN.

Wnioskodawca może jednak złożyć wniosek o dopuszczenie indywidualne UE pojazdu w innym państwie członkowskim w odniesieniu do innego pojazdu o właściwościach technicznych takich samych lub zbliżonych do właściwości pojazdu, który otrzymał dopuszczenie indywidualne UE pojazdu.

c) Wzór formularza wniosku i sposób przedstawienia dokumentacji określa organ udzielający homologacji.

Wymagane dane szczegółowe dotyczące pojazdu mogą obejmować tylko odpowiednio wybrane informacje z załącznika I.

d) Wymogi techniczne, jakie musi spełniać pojazd, znajdują się w pkt. 4.

Wymogi techniczne są wymogami stosowanymi do pojazdów należących do typu pojazdu będącego aktualnie w produkcji w chwili złożenia wniosku.

e) W odniesieniu do badań wymaganych na podstawie określonych aktów prawnych wymienionych w niniejszym załączniku wnioskodawca składa poświadczenie zgodności z uznanymi normami lub przepisami międzynarodowymi. Poświadczenie to może wydać tylko producent pojazdu.

„Poświadczenie zgodności" oznacza poświadczenie wydane przez biuro lub dział w strukturze organizacyjnej producenta, które zostały należycie upoważnione przez kierownictwo do przyjmowania w imieniu producenta pełnej odpowiedzialności prawnej w odniesieniu do projektu i konstrukcji pojazdu.

Akty prawne, w stosunku do których wymagane jest złożenie poświadczenia zgodności, wymienione są w pkt. 4.

W przypadku powstania wątpliwości dotyczących poświadczenia zgodności można zażądać od wnioskodawcy uzyskania od producenta dowodów, w tym sprawozdania z badań, na potwierdzenie poświadczenia producenta.

2.3. Służby techniczne odpowiedzialne za dopuszczenie indywidualne pojazdu

a) Służby techniczne odpowiedzialne za dopuszczenie indywidualne pojazdu należą do kategorii A, o której mowa w art. 68 ust. 1.

b) Na zasadzie odstępstwa od wymogu wykazania zgodności z normami wymienionymi w dodatku 1 do załącznika III służby techniczne stosują następujące normy:

(i) EN ISO/IEC 17025:2005, jeżeli same wykonują badania;

(ii) EN ISO/IEC 17020:2012, jeżeli sprawdzają zgodność pojazdu z wymogami określonymi w niniejszym dodatku.

c) Jeżeli na żądanie wnioskodawcy mają być wykonane specjalne badania wymagające specjalnych umiejętności, to wykonuje je jedna ze służb technicznych zgłoszonych do Komisji wybrana przez wnioskodawcę.

2.4. Sprawozdania z badań

a) Sprawozdania z badań sporządza się zgodnie z pkt 5.10.2 normy EN ISO/IEC 17025:2005.

b) Sprawozdania z badań sporządza się w jednym z języków Unii określonym przez organ udzielający homologacji.

Jeżeli w wyniku stosowania pkt 1.3 lit. c) sprawozdanie z badań wydano w państwie członkowskim innym niż odpowiedzialne za dopuszczenie indywidualne pojazdu, to organ udzielający homologacji może zażądać od wnioskodawcy przedłożenia wiernego tłumaczenia sprawozdania z badań.

c) Sprawozdania z badań muszą zawierać opis badanego pojazdu, w tym identyfikację pojazdu. Części mające znaczący wpływ na wyniki badań opisuje się i podaje się ich numery identyfikacyjne.

d) Na żądanie wnioskodawcy sprawozdanie z badań przedłożone dla układu związanego z danym pojazdem może być składane wielokrotnie przez tego samego lub innego wnioskodawcę do celów indywidualnego dopuszczenia innego pojazdu.

W takim przypadku organ udzielający homologacji zapewnia odpowiednią kontrolę zgodności właściwości technicznych pojazdu ze sprawozdaniem z badań.

Kontrola pojazdu i dokumentacji towarzyszącej sprawozdaniu z badań musi wykazać, że pojazd, w odniesieniu do którego wnioskuje się o indywidualne dopuszczenie, ma takie same właściwości jak pojazd opisany w sprawozdaniu.

e) Można składać tylko poświadczone kopie sprawozdania z badań.

f) Sprawozdania z badań, o których mowa w lit. d), nie obejmują sprawozdań sporządzonych w celu udzielenia dopuszczenia indywidualnego pojazdu.

2.5. W procedurze dopuszczenia indywidualnego pojazdu każdy pojazd jest fizycznie kontrolowany przez służbę techniczną.

Nie dopuszcza się żadnych wyjątków od tej zasady.

2.6. Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że pojazd spełnia wymogi techniczne określone w niniejszym dodatku i jest zgodny z opisem zawartym we wniosku, udziela dopuszczenia zgodnie z art. 44.

2.7. Świadectwo homologacji sporządza się zgodnie z art. 44.

2.8. Organ udzielający homologacji prowadzi ewidencję wszystkich homologacji udzielonych na podstawie art. 44.

3. PRZEGLĄD WYMAGÓW TECHNICZNYCH

Wykaz wymogów technicznych zawarty w pkt. 4podlega okresowemu przeglądowi w celu uwzględnienia wyników bieżących prac harmonizacyjnych Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29) w Genewie oraz nowych uregulowań prawnych w państwach trzecich.

4. WYMOGI TECHNICZNE

Część I: Pojazdy należące do kategorii M_1

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
1	Dyrektywa Rady 70/157/EWG[47] (dopuszczalny poziom hałasu)	Badanie hałasu przejeżdżającego pojazdu a) Wykonuje się badanie zgodnie z metodą A, o której mowa w załączniku 3 do regulaminu ONZ nr 51. Wartości graniczne zostały określone w pkt 2.1 załącznika I do dyrektywy 70/157/EWG. Dozwolone jest przekroczenie dopuszczalnych wartości granicznych o 1 decybel. b) Tor badawczy musi być zgodny z załącznikiem 8 do regulaminu ONZ nr 51. Tor badawczy o innych właściwościach można zastosować pod warunkiem przeprowadzenia badań korelacyjnych przez służbę techniczną. W razie konieczności stosuje się współczynnik korygujący. c) Układów wydechowych zawierających materiały włókniste nie trzeba poddawać kondycjonowaniu zgodnie z załącznikiem 5 do regulaminu ONZ nr 51. Badanie pojazdu nieruchomego Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 3.2 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 51.

[47] Dyrektywa Rady 20/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, s. 16).

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
2A	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (emisje Euro 5 i Euro 6 z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych / dostęp do informacji)	Emisje z rury wydechowej a) Wykonuje się badanie typu I zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, stosując współczynniki pogorszenia jakości określone w pkt 1.4 załącznika VII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Stosuje się wartości graniczne określone w tabeli I i tabeli II w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007. b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. c) Do badania stosuje się paliwo wzorcowe określone w załączniku IX do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. d) Dynamometr ustawia się zgodnie z wymogami technicznymi określonymi w pkt 3.2 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. e) Badania, o którym mowa w lit. a), nie wykonuje się, jeżeli można wykazać, że pojazd jest zgodny z kalifornijskim kodeksem rozporządzeń, o którym mowa w pkt 2.1.1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Emisje par Pojazdy napędzane silnikiem benzynowym muszą być wyposażone w układ kontroli emisji par (np. filtr z węglem aktywnym). Emisje ze skrzyni korbowej Wymagana jest obecność urządzenia do recyklingu gazów ze skrzyni korbowej. OBD a) Pojazd musi być wyposażony w pokładowy układ diagnostyczny (OBD). b) Musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego układu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych. Zadymienie spalin a) Pojazdy wyposażone w silniki wysokoprężne poddaje się badaniom zgodnie z metodami badań określonymi w dodatku 2 do załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. b) Skorygowaną wartość współczynnika absorpcji umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Emisje CO_2 i zużycie paliwa a) Badanie wykonuje się zgodnie z załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. c) Jeżeli pojazd jest zgodny z kalifornijskim kodeksem rozporządzeń, o którym mowa w pkt 2.1.1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, i w związku z tym nie są wymagane badania emisji z rury wydechowej, państwa członkowskie obliczają emisję CO_2 i zużycie paliwa przy użyciu wzoru podanego w objaśnieniach ([b]) i ([c]). Dostęp do informacji Nie stosuje się przepisów dotyczących dostępu do informacji. Pomiar mocy a) Wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, określające moc maksymalną silnika w kW i odpowiadającą jej prędkość obrotową silnika w obrotach na minutę. b) Wnioskodawca może również dostarczyć wykres mocy silnika zawierający te same informacje.
3A	Regulamin ONZ nr 34 (zbiorniki paliwa – tylne zabezpieczenia)	Zbiorniki paliwa a) Zbiorniki paliwa muszą być zgodne z pkt 5 regulaminu ONZ nr 34, z wyłączeniem pkt 5.1, 5.2 i 5.12. W szczególności muszą być zgodne z pkt 5.9 i 5.9.1, przy czym nie wykonuje się badania wyciekania. b) Zbiorniki na LPG lub CNG muszą mieć homologację typu zgodnie z, odpowiednio, regulaminem ONZ nr 67 zmienionym serią poprawek 01 lub z regulaminem ONZ nr 110 ([a]). Przepisy szczegółowe dotyczące zbiorników paliwa wykonanych z tworzyw sztucznych Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że zbiornik paliwa w danym pojeździe, którego VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — normą FMVSS nr 301 (Integralność układu paliwowego); lub — załącznikiem 5 do regulaminu ONZ nr 34.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Zabezpieczenia tylne Tylna część pojazdu musi być zbudowana zgodnie z pkt 8 i 9 regulaminu ONZ nr 34.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
3B	Regulamin ONZ nr 58 (zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu)	Tylna część pojazdu musi być zbudowana zgodnie z pkt 2 regulaminu ONZ nr 58. Wystarczy, aby spełnione były wymogi określone w pkt 2.3.
4A	Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010 (miejsce na tylną tablicę rejestracyjną)	Miejsce na tablicę rejestracyjną, jej nachylenie, kąty widoczności i położenie muszą być zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 1003/2010.
5A	Regulamin ONZ nr 79 (układ kierowniczy)	Układy mechaniczne a) Mechanizm kierowniczy musi być zbudowany w sposób zapewniający samocentrowanie. W celu sprawdzenia zgodności z tym przepisem wykonuje się badanie zgodnie z pkt 6.1.2 i 6.2.1 regulaminu ONZ nr 79. b) Awaria wspomagania układu kierowniczego nie może powodować całkowitej utraty sterowności pojazdu. Złożony układ elektronicznego sterowania pojazdu (urządzenia typu „Drive-by-wire”) Złożony układ sterowania elektronicznego jest dopuszczalny wyłącznie wtedy, gdy spełnia wymogi załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 79.
6B	Regulamin ONZ nr 11 (zamki i zawiasy drzwi)	Zgodność z pkt 6.1.5.4 regulaminu ONZ nr 11.
7A	Regulamin ONZ nr 28 (dźwiękowy sygnał ostrzegawczy)	Komponenty Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 28. Muszą jednak wysyłać ciągły sygnał dźwiękowy zgodnie z wymogiem pkt 6.1.1 regulaminu ONZ nr 28. Montaż w pojeździe a) Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 6.2 regulaminu ONZ nr 28. b) Maksymalny poziom ciśnienia akustycznego musi być zgodny z pkt 6.2.7.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
8A	Regulamin ONZ nr 46 (urządzenia widzenia pośredniego)	Komponenty a) Pojazd musi być wyposażony w lusterka wsteczne określone w pkt 15.2 regulaminu ONZ nr 46. b) Nie muszą one mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 46. c) Promień krzywizny lusterek nie może powodować znaczącego zniekształcenia obrazu. Według uznania służby technicznej promień krzywizny sprawdza się zgodnie z metodą opisaną w załączniku 7 do regulaminu ONZ nr 46. Promienie krzywizny nie mogą być mniejsze niż określone w pkt 6.1.2.2.4 regulaminu ONZ nr 46. Montaż w pojeździe Wykonuje się pomiary w celu zapewnienia, by pola widzenia spełniały wymogi sekcji 15.2.4 regulaminu ONZ nr 46.
9B	Regulamin ONZ nr 13-H (układy hamulcowe)	Przepisy ogólne a) Układ hamulcowy musi być zbudowany zgodnie z pkt 5 regulaminu ONZ nr 13-H. b) Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny system wspomagania hamulców (ABS) działający na wszystkie koła. c) Skuteczność układu hamulcowego musi być zgodna z załącznikiem III do regulaminu ONZ nr 13-H. d) Do tych celów wykonuje się badania drogowe na torze o nawierzchni wykazującej wysoką przyczepność. Badanie hamulca postojowego wykonuje się przy nachyleniu 18 % (do góry i w dół). Wykonuje się tylko badania wymienione poniżej w pozycjach „hamulec roboczy” i „hamulec postojowy”. W każdym przypadku pojazd musi być w pełni obciążony. e) Badania drogowego, o którym mowa w lit. d), nie wykonuje się, jeżeli wnioskodawca może przedłożyć poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd jest zgodny z regulaminem ONZ nr 13-H, włącznie z suplementem 5, albo normą FMVSS nr 135. Hamulec roboczy a) Wykonuje się badanie typu 0 określone w pkt 1.4.2 i 1.4.3 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		b) Ponadto wykonuje się badanie typu I określone w pkt 1.5 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H. Hamulec postojowy Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 2.3 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
10	Regulamin ONZ nr 10 (zakłócenia radioelektryczne (zgodność elektromagnetyczna))	Komponenty a) Podzespoły elektryczne/elektroniczne nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 10. b) Urządzenia elektryczne/elektroniczne montowane jako doposażenie muszą być zgodne z regulaminem ONZ nr 10. Emitowane promieniowanie elektromagnetyczne Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd jest zgodny z regulaminem ONZ nr 10 lub następującymi normami alternatywnymi: — szerokopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 lub SAE J551-2; lub — wąskopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 (na zewnątrz pojazdu) lub 25 (wewnątrz pojazdu), lub SAE J551-4 i SAE J1113-41. Badania odporności Odstępuje się od badań odporności.
12A	Regulamin ONZ nr 21 (wyposażenie wnętrza)	Układ wnętrza a) W odniesieniu do wymogów dotyczących pochłaniania energii uznaje się, że pojazd jest zgodny z regulaminem ONZ nr 21, jeżeli jest wyposażony w co najmniej dwie przednie poduszki powietrzne, jedną umieszczoną w kole kierownicy i jedną w tablicy rozdzielczej. b) Jeżeli pojazd jest wyposażony w tylko jedną przednią poduszkę powietrzną umieszczoną w kole kierownicy, tablica rozdzielcza musi być wykonana z materiałów pochłaniających energię. c) Służba techniczna sprawdza, czy w strefach określonych w pkt 5.1–5.7 regulaminu ONZ nr 21 nie ma ostrych krawędzi. Elektryczne urządzenia sterujące a) Elektrycznie sterowane okna, ruchome części dachu oraz układy przegradzające bada się zgodnie z pkt 5.8 regulaminu ONZ nr 21. Czułość układów automatycznej zmiany kierunku działania, o których mowa w pkt 5.8.3, może odbiegać od wymogów określonych w pkt 5.8.3.1.1 regulaminu ONZ nr 21.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		b) Elektrycznie opuszczane szyby, których nie można zamknąć przy wyłączonym zapłonie, są zwolnione z wymogów dotyczących układów automatycznej zmiany kierunku działania.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
13A	Regulamin ONZ nr 18 (zabezpieczenie przed kradzieżą i urządzenie unieruchamiające)	a) W celu zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem pojazd musi być wyposażony w: — urządzenie blokujące określone w pkt 2.3 regulaminu ONZ nr 18; oraz — urządzenie unieruchamiające spełniające wymogi techniczne pkt 5 regulaminu ONZ nr 18; b) Jeżeli, zgodnie z lit. a) powyżej, pojazd musi być dodatkowo wyposażony w urządzenie unieruchamiające, to urządzenie to musi należeć do typu homologowanego zgodnie z regulaminami ONZ nr 18, nr 97 lub nr 116.
14A	Regulamin ONZ nr 12 (bezpieczne układy kierownicze)	a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 12; — normą FMVSS nr 203 (Zabezpieczenie kierowcy w przypadku zderzenia zapewniane przez układ kierowniczy), w tym FMVSS nr 204 (Przemieszczanie się do tyłu kierownicy); — art. 11 JSRRV. b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z załącznikiem 3 do regulaminu ONZ nr 12. Badanie przeprowadza służba techniczna, która została wyznaczona do przeprowadzania tego badania. Wnioskodawca otrzymuje od tej służby technicznej szczegółowe sprawozdanie.
15A	Regulamin ONZ nr 17 (wytrzymałość siedzeń – zagłówki)	Siedzenia, kotwiczenia siedzeń i układy regulacji Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 17; lub — normą FMVSS nr 207 (Siedzenia). Zagłówki a) Jeżeli poświadczenie oparte jest na normie FMVSS nr 207, to zagłówki muszą dodatkowo spełniać wymogi pkt 5 i załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 17.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		b) Wykonuje się tylko badania opisane w pkt 5.12, 6.5, 6.6 i 6.7 regulaminu ONZ nr 17. c) W przeciwnym razie wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi być określony, jest zgodny z normą FMVSS nr 202a (Zagłówki).

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
16A	Regulamin ONZ nr 17 (wystające elementy zewnętrzne)	a) Zewnętrzna powierzchnia nadwozia musi spełniać wymogi ogólne zawarte w pkt 5 regulaminu ONZ nr 17. b) Według uznania służby technicznej sprawdza się zgodność z przepisami, o których mowa w pkt 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 i 6.11 regulaminu ONZ nr 17.
17A, 17B	Regulamin ONZ nr 39 (prędkościomierz – bieg wsteczny)	Wyposażenie prędkościomierza a) Tarcza musi być zgodna z pkt 5.1–5.1.4 regulaminu ONZ nr 39. b) Jeżeli służba techniczna chce sprawdzić, czy prędkościomierz jest skalibrowany z wystarczającą dokładnością, może zażądać wykonania badań określonych w pkt 5.2 regulaminu ONZ nr 39. Bieg wsteczny Mechanizm przekładni musi obejmować bieg wsteczny.
18A	Rozporządzenie (UE) nr 19/2011 (tabliczki znamionowe)	VIN a) Pojazd musi być wyposażony w VIN składający się z co najmniej 8 i nie więcej niż 17 znaków. VIN zawierający 17 znaków musi spełniać wymogi określone w normach międzynarodowych ISO 3779:1983 i 3780:1983. b) VIN musi być umieszczony w widocznym i łatwo dostępnym miejscu w taki sposób, aby nie można go było usunąć lub zniszczyć. c) Jeżeli na podwoziu ani nadwoziu nie wytłoczonoVIN, to państwo członkowskie może zażądać od wnioskodawcy późniejszego umieszczenia numeru VIN na pojeździe zgodnie z prawem krajowym. W takim przypadku operacja umieszczenia numeru jest nadzorowana przez właściwy organ tego państwa członkowskiego. Tabliczka znamionowa Pojazd musi być wyposażony w tabliczkę identyfikacyjną zamontowaną przez producenta pojazdu. Po udzieleniu homologacji przez organ udzielający homologacji nie wymaga się umieszczenia dodatkowych tabliczek.
19A	Regulamin ONZ nr 14 (punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 14; — normą FMVSS nr 210 (Punkty kotwiczenia zespołów pasów

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		bezpieczeństwa); lub — art. 22-3 JSRRV.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
20A	Regulamin ONZ nr 48 (instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej)	a) Instalacja urządzeń oświetleniowych musi spełniać wymogi regulaminu ONZ nr 48 zmienionego serią poprawek 03, z wyłączeniem wymogów załączników 5 i 6 do tego regulaminu. b) Nie zezwala się na odstępstwa od wymogów dotyczących liczby, podstawowej budowy, połączeń elektrycznych oraz barwy światła emitowanego lub odbijanego przez światła i urządzenia sygnalizacji świetlnej, o których mowa w pozycjach 21–26 i 28–30. c) Jeżeli w celu spełnienia wymogów lit. a) pojazd musi być doposażony w światła lub urządzenia sygnalizacji świetlnej, to muszą one być opatrzone znakiem homologacji typu UE. d) Światła wyposażone w wyładowcze źródło światła mogą być stosowane tylko w połączeniu z urządzeniem do oczyszczania reflektorów oraz automatycznym urządzeniem do poziomowania reflektorów, w stosownych przypadkach. e) Światła mijania muszą być dostosowane do kierunku ruchu obowiązującego w państwie, w którym pojazd jest homologowany.
21A	Regulamin ONZ nr 3 (urządzenia odblaskowe)	W razie konieczności z tyłu pojazdu umieszcza się dwa dodatkowe urządzenia odblaskowe opatrzone znakiem homologacji UE, których położenie musi być zgodne z regulaminem ONZ nr 48.
22A	Regulaminy ONZ nr 7, 87 i 91 (światła obrysowe, światła pozycyjne przednie (boczne), światła pozycyjne tylne (boczne), światła hamowania, światła pozycyjne boczne, światła do jazdy dziennej)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminach ONZ nr 7, 87 i 91. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
23A	Regulamin ONZ nr 6 (światła kierunku jazdy)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 6. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
24A	Regulamin ONZ nr 4 (oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 4. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
25C, 25E, 25F	Regulaminy ONZ nr 98, 112 i 123 (reflektory (w tym żarówki))	a) Oświetlenie wytwarzane przez światło mijania reflektorów zamontowanych w pojeździe sprawdza się zgodnie z pkt 6 regulaminu ONZ nr 112 dotyczącego reflektorów z asymetrycznym światłem mijania. Do tego celu można wykorzystać tolerancje określone w załączniku 5 do tego regulaminu. b) Te same wymogi muszą być spełnione w odniesieniu do świateł mijania reflektorów objętych regulaminem ONZ nr 98 lub 123.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
26A	Regulamin ONZ nr 19 (przednie światła przeciwmgłowe)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 19. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
27A	Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010 (haki holownicze)	Nie stosuje się wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) nr 1005/2010.
28A	Regulamin ONZ nr 38 (tylne światła przeciwmgłowe)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 38. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
29A	Regulamin ONZ nr 23 (światła cofania)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 23. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
30A	Regulamin ONZ nr 77 (światła postojowe)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 77. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
31A	Regulamin ONZ nr 16 (pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące)	Komponenty a) Pasy bezpieczeństwa nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 16. b) Każdy pas bezpieczeństwa musi jednak mieć etykietę identyfikacyjną. c) Wskazania na etykiecie muszą być zgodne z decyzją dotyczącą kotwiczeń pasów bezpieczeństwa (zob. pozycja 19). Wymogi dotyczące montażu a) Pojazd musi być wyposażony w pasy bezpieczeństwa zgodnie z wymogami określonymi w załączniku XVI do regulaminu ONZ nr 16. b) Jeżeli zgodnie z lit. a) pojazd musi być doposażony w dodatkowe pasy bezpieczeństwa, to muszą one należeć do typu homologowanego zgodnie z regulaminem ONZ nr 16.
32A	Regulamin ONZ nr 125 (pole widzenia z przodu)	a) W obrębie 180° pola widzenia kierowcy do przodu, określonego w pkt 5.1.3 regulaminu ONZ nr 125, nie mogą znajdować się żadne przeszkody. b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) słupków „A” i wyposażenia wymienionego w pkt 5.1.3 regulaminu ONZ nr 125 nie uważa się za przeszkodę. c) Liczba słupków „A” nie może być większa niż 2.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
33A	Regulamin ONZ nr 121 (oznaczanie urządzeń sterujących, kontrolek i wskaźników)	a) Symbole, których obecność jest obowiązkowa na podstawie regulaminu ONZ nr 121, w tym barwa odpowiadających im kontrolek, muszą być zgodne z tym regulaminem ONZ. b) W przeciwnym razie służba techniczna sprawdza, czy symbole, kontrolki i wskaźniki zamontowane w pojeździe dostarczają kierowcy zrozumiałe informacje dotyczące działania odpowiednich urządzeń sterujących.
34A	Rozporządzenie (UE) nr 672/2010 (odszranianie/odmgławianie)	Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie urządzenia do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej. Urządzenie do odszraniania szyby przedniej uznaje się za „odpowiednie”, jeżeli jest zgodne co najmniej z pkt 1.1.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 672/2010. Urządzenie do odmgławiania szyby przedniej uznaje się za „odpowiednie”, jeżeli jest zgodne co najmniej z pkt 1.2.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 672/2010.
35A	Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010 (spryskiwacze/wycieraczki)	Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej. Spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej uznaje się za „odpowiednie”, jeżeli są zgodne co najmniej z pkt 1.1.5 załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 1008/2010.
36A	Regulamin ONZ nr 122 (układy ogrzewania)	a) Przedział pasażerski musi być wyposażony w układ ogrzewania. b) Grzejniki spalinowe oraz ich instalacja muszą być zgodne z załącznikiem 7 do regulaminu ONZ nr 122. Ponadto grzejniki spalinowe zasilane LPG i układy ogrzewania zasilane LPG muszą spełniać wymogi określone w załączniku 8 do regulaminu ONZ nr 122. c) Dodatkowe układy ogrzewania montowane jako doposażenie muszą spełniać wymogi określone w tym regulaminie ONZ nr 122.
37A	Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010 (osłony kół)	a) Pojazd musi być zaprojektowany w taki sposób, aby chronić innych użytkowników drogi przed wyrzucanymi spod kół kamieniami, błotem, lodem, śniegiem i wodą oraz minimalizować zagrożenia związane z kontaktem z poruszającymi się kołami. b) Służba techniczna może sprawdzić zgodność z wymogami technicznymi określonymi w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1009/2010. c) Nie stosuje się sekcji 3 załącznika I do tego rozporządzenia.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
38A	Regulamin ONZ nr 25 (zagłówki)	Nie stosuje się wymogów regulaminu ONZ nr 25.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
44A	Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012 (masy i wymiary)	a) Muszą być spełnione wymogi sekcji 1 części A załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012. b) Do celów lit. a) pod uwagę bierze się następujące masy: — masę pojazdu gotowego do jazdy zdefiniowaną w pkt 4 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012, zmierzoną przez służbę techniczną; oraz — masy całkowite podane przez producenta pojazdu albo umieszczone na tabliczce producenta, w tym na naklejkach lub w ramach informacji zawartych w instrukcji obsługi pojazdu. Masy te uznaje się za maksymalne masy całkowite. c) Odstępstwa od maksymalnych dopuszczalnych wymiarów są niedozwolone.
45A	Regulamin ***ONZ*** nr ***43*** (oszklenie bezpieczne)	Komponenty a) Szyby muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego hartowanego albo wielowarstwowego. b) Szyby wykonane z tworzywa sztucznego można montować tylko w położeniach za słupkiem „B”. c) Szyby nie muszą być homologowane zgodnie z regulaminem ***ONZ*** nr ***43.*** Montaż a) Stosuje się wymogi dotyczące montażu określone w załączniku 21 do regulaminu ONZ nr 43. b) Na szybie przedniej i na szybach położonych przed słupkiem „B” zabrania się umieszczania folii przyciemnianych, które zmniejszają normalne przepuszczanie światła do poziomu poniżej wymaganego minimum.
46	Dyrektywa 92/23/EWG (opony)	Komponenty Opony muszą być opatrzone znakiem homologacji typu WE, w tym symbolem „s” (oznaczającym hałas). Montaż a) Wymiary, wskaźnik nośności oraz indeks prędkości opon muszą spełniać wymogi załącznika IV do dyrektywy 92/23/EWG. b) Indeks prędkości opony musi być zgodny z maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Wymóg ten stosuje się niezależnie od obecności ogranicznika prędkości. c) Prędkość maksymalną pojazdu podaje producent pojazdu. Służba techniczna może jednak ocenić maksymalną prędkość konstrukcyjną pojazdu na podstawie mocy maksymalnej silnika, maksymalnej prędkości obrotowej w obrotach na minutę oraz danych dotyczących łańcucha kinematycznego.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
50A	Regulamin ONZ nr 55 (urządzenia sprzęgające)	Oddzielne zespoły techniczne a) Urządzenia sprzęgające pochodzące od producentów oryginalnego wyposażenia (OEM), przeznaczone do ciągnięcia przyczepy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 1500 kg, nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55. Urządzenie sprzęgające uznaje się za wyposażenie pochodzące od producenta oryginalnego wyposażenia (OEM), jeżeli jest opisane w instrukcji obsługi pojazdu lub w innym równoważnym dokumencie informacyjnym przekazywanym nabywcy przez producenta pojazdu. Jeżeli takie urządzenie sprzęgające jest homologowane razem z pojazdem, to w świadectwie homologacji zamieszcza się odpowiednią informację stwierdzającą, że właściciel ponosi odpowiedzialność za zapewnienie zgodności z urządzeniem sprzęgającym zamocowanym w przyczepie. b) Urządzenia sprzęgające inne niż te, o których mowa w lit. a), oraz urządzenia sprzęgające montowane jako doposażenie muszą mieć homologację typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55. Montaż w pojeździe Służba techniczna sprawdza, czy montaż urządzeń sprzęgających jest zgodny z pkt 6 regulaminu ONZ nr 55.
53A	Regulamin ONZ nr 94 (zderzenie czołowe) (e)	a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 94; — normą FMVSS nr 208 (Ochrona pasażerów przed zderzeniem); — art. 18 JSRRV. b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z pkt 5 regulaminu ONZ nr 94. Badanie przeprowadza służba techniczna, która została wyznaczona do przeprowadzania tego badania. Wnioskodawca otrzymuje od tej służby technicznej szczegółowe sprawozdanie.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
54A	Regulamin ONZ nr 95 (uderzenie z boku)	a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 95, — normą FMVSS nr 214 (Ochrona przed uderzeniem z boku), — art. 18 JSRRV. b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z sekcją 5 regulaminu ONZ nr 95. Badanie przeprowadza służba techniczna, która została wyznaczona do przeprowadzania tego badania. Wnioskodawca otrzymuje od tej służby technicznej szczegółowe sprawozdanie.
58	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009 (ochrona pieszych)	Układ wspomagania hamowania Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny system wspomagania hamulców (ABS) działający na wszystkie koła. Ochrona pieszych Stosuje się wymogi rozporządzenia (WE) nr 78/2009. Przednie układy zabezpieczające Przednie układy zabezpieczające zamontowane w pojazdach muszą mieć homologację typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 78/2009, a ich montaż musi być zgodny z wymogami określonymi w pkt. 6 załącznika I do tego rozporządzenia.
59	Dyrektywa 2005/64/WE (zdolność do recyklingu)	Nie stosuje się wymogów tej dyrektywy.
61	Dyrektywa 2006/40/WE (układ klimatyzacji)	Stosuje się wymogi tej dyrektywy.
72	***Rozporządzenie (UE) 2015/758*** ***(system eCall)***	***Nie stosuje się wymogów tego rozporządzenia.***

Część II: Pojazdy należące do kategorii N_1

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
2A	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Emisje (Euro 5 i Euro 6) z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych / dostęp do informacji	Emisje z rury wydechowej a) Wykonuje się badanie typu 1 zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, stosując współczynniki pogorszenia jakości określone w pkt 1.4 załącznika VII do tego rozporządzenia. Stosuje się wartości graniczne emisji określone w tabeli 1 i tabeli 2 w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007. b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. c) Do badania stosuje się paliwo wzorcowe określone w załączniku IX do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. d) Dynamometr ustawia się zgodnie z wymogami technicznymi pkt 3.2 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. e) Badania, o którym mowa w lit. a), nie wykonuje się, jeżeli można wykazać, że pojazd jest zgodny z kalifornijskim kodeksem rozporządzeń, o którym mowa w pkt 2 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Emisje par Pojazdy napędzane silnikiem benzynowym muszą być wyposażone w układ kontroli emisji par (np. filtr z węglem aktywnym). Emisje ze skrzyni korbowej Wymagana jest obecność urządzenia do recyklingu gazów ze skrzyni korbowej. OBD Pojazd musi być wyposażony w pokładowy układ diagnostyczny. Musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego układu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Zadymienie spalin a) Pojazdy wyposażone w silniki wysokoprężne poddaje się badaniom zgodnie z metodami badań określonymi w dodatku 2 do załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. b) Skorygowaną wartość współczynnika absorpcji umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu. Emisje CO_2 i zużycie paliwa a) Badanie wykonuje się zgodnie z załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. c) Jeżeli pojazd jest zgodny z kalifornijskim kodeksem rozporządzeń, o którym mowa w pkt 2.1.1 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008, i w związku z tym nie są wymagane badania emisji z rury wydechowej, państwa członkowskie obliczają emisję CO_2 i zużycie paliwa przy użyciu wzoru podanego w objaśnieniach ([b]) i ([c]). Dostęp do informacji Nie stosuje się przepisów dotyczących dostępu do informacji. Pomiar mocy a) Wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, określające moc maksymalną silnika w kW i odpowiadającą jej prędkość obrotową silnika w obrotach na minutę. b) Wnioskodawca może również dostarczyć wykres mocy silnika zawierający te same informacje.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
3A	Regulamin ONZ nr 34 (zbiorniki paliwa – tylne zabezpieczenia)	Zbiorniki paliwa a) Zbiorniki paliwa muszą być zgodne z pkt 5 regulaminu ONZ nr 34, z wyłączeniem pkt 5.1, 5.2 i 5.12. W szczególności muszą być zgodne z pkt 5.9 i 5.9.1, przy czym nie wykonuje się badania wyciekania. b) Zbiorniki na LPG lub CNG muszą mieć homologację typu zgodnie z, odpowiednio, regulaminem ONZ nr 67 zmienionym serią poprawek 01 lub regulaminem ONZ nr 110 ([a]). Przepisy szczegółowe dotyczące zbiorników paliwa wykonanych z tworzyw sztucznych Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że zbiornik paliwa w danym pojeździe, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — normą FMVSS nr 301 (Integralność układu paliwowego); — załącznikiem 5 do regulaminu ONZ nr 34. Zabezpieczenia tylne a) Tylna część pojazdu musi być zbudowana zgodnie z pkt 8 i 9 regulaminu ONZ nr 34.
4A	Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010 (miejsce na tylną tablicę rejestracyjną)	Miejsce na tablicę rejestracyjną, jej nachylenie, kąty widoczności i położenie muszą być zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 1003/2010.
5A	Regulamin ONZ nr 79 (siła kierowania)	Układy mechaniczne a) Mechanizm kierowniczy musi być zbudowany w sposób zapewniający samocentrowanie. W celu sprawdzenia zgodności z tym przepisem wykonuje się badanie zgodnie z pkt 6.1.2 i 6.2.1 regulaminu ONZ nr 79. b) Awaria wspomagania układu kierowniczego nie może powodować całkowitej utraty sterowności pojazdu. Złożony układ elektronicznego sterowania pojazdu (urządzenia typu „Drive-by-wire”) Złożony układ sterowania elektronicznego jest dopuszczalny wyłącznie wtedy, gdy spełnia wymogi załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 79.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
6A	Regulamin ONZ nr 11 (zamki i zawiasy drzwi)	Zgodność z pkt 6.1.5.4 regulaminu ONZ nr 11
7A	Regulamin ONZ nr 28 (dźwiękowy sygnał ostrzegawczy)	Komponenty Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 28. Muszą jednak wysyłać ciągły sygnał dźwiękowy zgodnie z wymogiem pkt 6.1.1 regulaminu ONZ nr 28. Montaż w pojeździe a) Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 6.2 regulaminu ONZ nr 28. b) Maksymalny poziom ciśnienia akustycznego musi być zgodny z pkt 6.2.7.
8A	Regulamin ONZ nr 46 (urządzenia widzenia pośredniego)	Komponenty a) Pojazd musi być wyposażony w lusterka wsteczne określone w pkt 15.2 regulaminu ONZ nr 46. b) Nie muszą one mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 46. c) Promień krzywizny lusterek nie może powodować znaczącego zniekształcenia obrazu. Według uznania służby technicznej promień krzywizny sprawdza się zgodnie z metodą opisaną w dodatku 1 do załącznika 7 do regulaminu ONZ nr 46. Promienie krzywizny nie mogą być mniejsze niż określone w pkt 6.1.2.2.4 regulaminu ONZ nr 46. Montaż w pojeździe Wykonuje się pomiary w celu zapewnienia, by pola widzenia były zgodne z pkt 15.2.4 regulaminu ONZ nr 46.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
9B	Regulamin ONZ nr 13-H (układy hamulcowe)	Przepisy ogólne a) Układ hamulcowy musi być zbudowany zgodnie z pkt 5 regulaminu ONZ nr 13-H. b) Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny system wspomagania hamulców (ABS) działający na wszystkie koła. c) Skuteczność układu hamulcowego musi być zgodna z załącznikiem III do regulaminu ONZ nr 13-H. d) Do tych celów wykonuje się badania drogowe na torze o nawierzchni wykazującej wysoką przyczepność. Badanie hamulca postojowego wykonuje się przy nachyleniu 18 % (do góry i w dół). Wykonuje się tylko badania wymienione poniżej w pozycjach „hamulec roboczy” i „hamulec postojowy”. W każdym przypadku pojazd musi być w pełni obciążony. e) Badania drogowego, o którym mowa w lit. c), nie wykonuje się, jeżeli wnioskodawca może przedłożyć poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd jest zgodny z regulaminem ONZ nr 13-H, włącznie z suplementem 5, albo normą FMVSS nr 135. Hamulec roboczy a) Wykonuje się badanie typu 0 określone w pkt 1.4.2 i 1.4.3 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H. b) Ponadto wykonuje się badanie typu I określone w pkt 1.5 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H. Hamulec postojowy Badanie należy wykonać zgodnie z pkt 2.3 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
10A	Regulamin ONZ nr 10 (zakłócenia radioelektryczne (zgodność elektromagnetyczna))	Komponenty a) Podzespoły elektryczne/elektroniczne nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 10. b) Urządzenia elektryczne/elektroniczne montowane jako doposażenie muszą być zgodne z regulaminem ONZ nr 10. Emitowane promieniowanie elektromagnetyczne Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd jest zgodny z regulaminem ONZ nr 10 lub następującymi normami alternatywnymi: — szerokopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 lub SAE J551-2; — wąskopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 (na zewnątrz pojazdu) lub 25 (wewnątrz pojazdu), lub SAE J551-4 i SAE J1113-41. Badania odporności Odstępuje się od badań odporności.
13B	Regulamin ONZ nr 116 (zabezpieczenie przed kradzieżą i urządzenie unieruchamiające)	a) W celu zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem pojazd musi być wyposażony w urządzenie blokujące określone w pkt 5.1.2 regulaminu ONZ nr 116. b) Jeżeli zamontowano urządzenie unieruchamiające, to musi ono spełniać wymogi techniczne pkt 8.1.1 regulaminu ONZ nr 116.
14A	Regulamin ONZ nr 12 (bezpieczne układy kierownicze)	a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 12; — normą FMVSS nr 203 (Zabezpieczenie kierowcy w przypadku zderzenia zapewniane przez układ kierowniczy), w tym FMVSS nr 204 (Przemieszczanie się do tyłu kierownicy); — art. 11 JSRRV. b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z załącznikiem 3 do regulaminu ONZ nr 12. Badanie przeprowadza służba techniczna, która została wyznaczona do

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		przeprowadzania tego badania. Wnioskodawca otrzymuje od tej służby technicznej szczegółowe sprawozdanie.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
15A	Regulamin ONZ nr 17 (wytrzymałość siedzeń – zagłówki)	Siedzenia, kotwiczenia siedzeń i układy regulacji Siedzenia i ich systemy regulacji muszą być zgodne z załącznikiem pkt 5.3 do regulaminu ONZ nr 17. Zagłówki a) Zagłówki muszą spełniać wymogi sekcji 5 regulaminu ONZ nr 17 oraz załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 17. b) Wykonuje się tylko badania opisane w pkt 5.12, 6.5, 6.6 i 6.7 regulaminu ONZ nr 17.
17A	Regulamin ONZ nr 39 (prędkościomierz – bieg wsteczny)	Wyposażenie prędkościomierza a) Tarcza musi być zgodna z pkt 5.1–5.1.4 regulaminu ONZ nr 39. b) Jeżeli służba techniczna ma uzasadnione powody, aby uważać, że prędkościomierz nie jest skalibrowany z wystarczającą dokładnością, może zażądać wykonania badań określonych w pkt 5.2 regulaminu ONZ nr 39. Bieg wsteczny Mechanizm przekładni musi obejmować bieg wsteczny.
18A	Rozporządzenie (UE) nr 19/2011 (tabliczki znamionowe)	VIN a) Pojazd musi być wyposażony w VIN składający się z co najmniej 8 i nie więcej niż 17 znaków. VIN składający się z 17 znaków musi spełniać wymogi określone w normach międzynarodowych ISO 3779:1983 i 3780:1983. b) VIN musi być umieszczony w widocznym i łatwo dostępnym miejscu w taki sposób, aby nie można go było usunąć lub zniszczyć. c) Jeżeli na podwoziu ani nadwoziu nie wytłoczonoVIN, to państwo członkowskie może zażądać późniejszego umieszczenia takiego numeru na pojeździe zgodnie z prawem krajowym. W takim przypadku operacja umieszczenia numeru jest nadzorowana przez właściwy organ tego państwa członkowskiego. Tabliczka znamionowa Pojazd musi być wyposażony w tabliczkę identyfikacyjną zamontowaną przez producenta pojazdu. Po udzieleniu homologacji nie wymaga się umieszczenia dodatkowych tabliczek.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
19A	Regulamin ONZ nr 14 (punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 14; — normą FMVSS nr 210 (Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa); — art. 22-3 JSRRV.
20A	Regulamin ONZ nr 48 (instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej)	a) Instalacja urządzeń oświetleniowych musi spełniać wymogi podstawowe regulaminu ONZ nr 48 zmienionego serią poprawek 03, z wyłączeniem wymogów załączników 5 i 6 do regulaminu ONZ nr 48. b) Nie zezwala się na odstępstwa od wymogów dotyczących liczby, podstawowej budowy, połączeń elektrycznych oraz barwy światła emitowanego lub odbijanego przez światła i urządzenia sygnalizacji świetlnej, o których mowa w pozycjach 21–26 i 28–30. c) Jeżeli w celu spełnienia wymogów lit. a) pojazd musi być doposażony w światła lub urządzenia sygnalizacji świetlnej, to muszą one być opatrzone znakiem homologacji typu UE. d) Światła wyposażone w wyładowcze źródło światła mogą być stosowane tylko w połączeniu z urządzeniem do oczyszczania reflektorów oraz automatycznym urządzeniem do poziomowania reflektorów, w stosownych przypadkach. e) Światła mijania muszą być dostosowane do kierunku ruchu obowiązującego w państwie, w którym pojazd jest homologowany.
21A	Regulamin ONZ nr 3 (urządzenia odblaskowe)	W razie konieczności z tyłu pojazdu umieszcza się dwa dodatkowe urządzenia odblaskowe opatrzone znakiem homologacji WE, których położenie musi być zgodne z regulaminem ONZ nr 48.
22A	Regulaminy ONZ nr 7, 87 i 91 (światła obrysowe, światła pozycyjne przednie (boczne), światła pozycyjne tylne (boczne), światła hamowania, światła	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminach ONZ nr 7, 87 i 91. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
	pozycyjne boczne, światła do jazdy dziennej)	

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
23A	Regulamin ONZ nr 6 (światła kierunku jazdy)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 6. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
24A	Regulamin ONZ nr 4 (oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 4. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
25C, 25E, 25F	Regulaminy ONZ nr 98, 112 i 123 (reflektory (w tym żarówki))	a) Oświetlenie wytwarzane przez światło mijania reflektorów zamontowanych na pojeździe sprawdza się zgodnie z przepisami pkt 6 regulaminu ONZ nr 112 dotyczącego reflektorów z asymetrycznym światłem mijania. Do tego celu można wykorzystać tolerancje określone w załączniku 5 do tego regulaminu. b) Te same wymogi stosuje się w odniesieniu do świateł mijania reflektorów objętych regulaminem ONZ nr 98 lub 123.
26A	Regulamin ONZ nr 19 (przednie światła przeciwmgłowe)	Odstępuje się od wymogów regulaminu ONZ nr 19. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
27A	Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010 (haki holownicze)	Odstępuje się od wymogów rozporządzenia (UE) nr 1005/2010.
28A	Regulamin ONZ nr 38 (tylne światła przeciwmgłowe)	Odstępuje się od wymogów regulaminu ONZ nr 38. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
29A	Regulamin ONZ nr 23 (Światła cofania)	Odstępuje się od wymogów regulaminu ONZ nr 23. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
30A	Regulamin ONZ nr 77 (światła postojowe)	Odstępuje się od wymogów regulaminu ONZ nr 77. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
31A	Regulamin ONZ nr 16 (pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące)	Komponenty a) Pasy bezpieczeństwa nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 16. b) Każdy pas bezpieczeństwa musi jednak mieć etykietę identyfikacyjną. c) Wskazania na etykiecie muszą być zgodne z decyzją dotyczącą kotwiczeń pasów bezpieczeństwa (zob. pozycja 19). Wymogi dotyczące montażu a) Pojazd musi być wyposażony w pasy bezpieczeństwa zgodnie z wymogami określonymi w załączniku XVI do regulaminu ONZ nr 16. b) Jeżeli zgodnie z lit. a) pojazd musi być doposażony w dodatkowe pasy bezpieczeństwa, to muszą one należeć do typu homologowanego zgodnie z regulaminem ONZ nr 16.
33A	Regulamin ONZ nr 121 (oznaczanie urządzeń sterujących, kontrolek i wskaźników)	a) Symbole, których obecność jest obowiązkowa na podstawie regulaminu ONZ nr 121, w tym barwa odpowiadających im kontrolek, muszą być zgodne z tym regulaminem ONZ. b) W przeciwnym razie służba techniczna sprawdza, czy symbole, kontrolki i wskaźniki zamontowane w pojeździe dostarczają kierowcy zrozumiałe informacje dotyczące działania odpowiednich urządzeń sterujących.
34A	Rozporządzenie (UE) nr 672/2010 (Odszranianie/odmgławianie)	Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie urządzenia do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.
35A	Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010 (Spryskiwacze/wycieraczki)	Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej.
36A	Regulamin ONZ nr 122 (Układy ogrzewania)	a) Przedział pasażerski musi być wyposażony w układ ogrzewania. b) Grzejniki spalinowe oraz ich instalacja muszą być zgodne z załącznikiem 7 do regulaminu ONZ nr 122. Ponadto grzejniki spalinowe zasilane LPG i układy ogrzewania zasilane LPG muszą spełniać wymogi określone w załączniku 8 do regulaminu ONZ nr 122. c) Dodatkowe układy ogrzewania montowane jako doposażenie muszą spełniać wymogi określone w regulaminie ONZ nr 122.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
41A	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009 Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe – OBD	Emisje z rury wydechowej a) Wykonuje się badanie zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 582/2011[48], stosując współczynniki pogorszenia jakości określone w pkt 3.6.1 załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 582/2011. b) Stosuje się wartości graniczne określone w tabeli w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 595/2009. c) Do badania stosuje się paliwo wzorcowe określone w załączniku IX do rozporządzenia (UE) nr 582/2011. Emisje CO_2 Emisje CO_2 i zużycie paliwa ustalane są zgodnie z załącznikiem VIII do rozporządzenia (UE) nr 582/2011. OBD a) Pojazd musi być wyposażony w pokładowy układ diagnostyczny. b) Interfejs OBD musi być zdolny do komunikowania się z zewnętrznym narzędziem skanującym opisanym w załączniku X do rozporządzenia (UE) nr 582/2011. Wymogi zapewniające właściwe działanie środków kontroli NO_x Pojazd musi być wyposażony w system zapewniający właściwe działanie środków kontroli NO_x zgodnie z załącznikiem XIII do rozporządzenia (UE) nr 582/2011. Pomiar mocy a) Wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, określające moc maksymalną silnika w kW i odpowiadającą jej prędkość obrotową silnika. b) Wnioskodawca może również dostarczyć wykres mocy silnika zawierający te same informacje.

[48] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1).

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
45A	Regulamin ONZ nr 43	Komponenty a) Szyby muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego hartowanego albo wielowarstwowego. b) Szyby wykonane z tworzywa sztucznego można montować tylko w położeniach za słupkiem „B”. c) Szyby nie muszą być homologowane zgodnie z regulaminem ONZ nr 43. Montaż a) Stosuje się wymogi dotyczące montażu określone w załączniku 21 do regulaminu ONZ nr 43. b) Na szybie przedniej i na szybach położonych przed słupkiem „B” zabrania się umieszczania folii przyciemnianych, które zmniejszają normalne przepuszczanie światła do poziomu poniżej wymaganego minimum.
46A	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011 (montaż opon)	Montaż a) Wymiary, wskaźnik nośności oraz indeks prędkości opon muszą spełniać wymogi rozporządzenia Komisji (UE) nr 458/2011. b) Indeks prędkości opony musi być zgodny z maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu. c) Wymóg ten stosuje się niezależnie od obecności ogranicznika prędkości. d) Prędkość maksymalną pojazdu podaje producent pojazdu. Służba techniczna może jednak ocenić maksymalną prędkość konstrukcyjną pojazdu na podstawie mocy maksymalnej silnika, maksymalnej prędkości obrotowej w obrotach na minutę oraz danych dotyczących łańcucha kinematycznego.
46B	Regulamin ONZ nr 30 (opony C_1)	Komponenty Opony muszą być opatrzone znakiem homologacji typu.
46D	Regulamin ONZ nr 117 (emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia)	Komponenty Opony muszą być opatrzone znakiem homologacji typu .

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
46E	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 64 (zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony typu „run flat", emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia)	Komponenty Opony muszą być opatrzone znakiem homologacji typu „UE". Montaż TPMS nie jest wymagany.
48A	Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012 (masy i wymiary)	a) Należy spełnić wymogi załącznika I część A do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012. Nie muszą być jednak spełnione wymogi określone w załączniku I część A pkt 5. b) Do celów lit. a) pod uwagę bierze się następujące masy: — masę pojazdu gotowego do jazdy zdefiniowaną w art. 2 pkt 4) rozporządzenia (UE) nr 1230/2012, zmierzoną przez służbę techniczną; oraz — maksymalne masy całkowite podane przez producenta pojazdu albo umieszczone na tabliczce producenta, w tym na naklejkach lub w ramach informacji zawartych w instrukcji obsługi. Masy te uznaje się za maksymalne masy całkowite. c) Niedozwolone jest dokonywanie przez wnioskodawcę zmian technicznych w celu zmniejszenia maksymalnej masy całkowitej pojazdu do 3,5 tony lub poniżej, aby pojazd mógł otrzymać dopuszczenie indywidualne. d) Odstępstwa od maksymalnych dopuszczalnych wymiarów są niedozwolone.
49A	Regulamin ONZ nr 61 (zewnętrzne elementy wystające kabiny)	a) Należy spełnić wymogi ogólne określone w regulaminie ONZ nr 17 sekcja 5. b) Według uznania służby technicznej należy spełnić wymogi określone w pkt 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 i 6.11 regulaminu ONZ nr 17.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
50A	Regulamin ONZ nr 55 (urządzenia sprzęgające)	Oddzielne zespoły techniczne a) Urządzenia sprzęgające pochodzące od producentów oryginalnego wyposażenia (OEM), przeznaczone do ciągnięcia przyczepy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 1500 kg, nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55. b) Urządzenie sprzęgające uznaje się za wyposażenie pochodzące od producenta oryginalnego wyposażenia (OEM), jeżeli jest opisane w instrukcji obsługi pojazdu lub w innym równoważnym dokumencie informacyjnym przekazywanym nabywcy przez producenta pojazdu. c) Jeżeli takie urządzenie sprzęgające jest homologowane razem z pojazdem, to w świadectwie homologacji zamieszcza się odpowiednią informację stwierdzającą, że właściciel ponosi odpowiedzialność za zapewnienie zgodności z urządzeniem sprzęgającym zamocowanym w przyczepie. d) Urządzenia sprzęgające inne niż te, o których mowa w lit. a), oraz urządzenia sprzęgające montowane jako doposażenie muszą mieć homologację typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55. Montaż w pojeździe Służba techniczna sprawdza, czy montaż urządzeń sprzęgających jest zgodny z pkt 6 regulaminu ONZ nr 55.
54	Regulamin ONZ nr 95 (uderzenie z boku)	a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 95; — normą FMVSS nr 214 (Ochrona przed uderzeniem z boku); — art. 18 JSRRV. b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z sekcją 5 regulaminu ONZ nr 95. c) Badanie przeprowadza służba techniczna, która została wyznaczona do przeprowadzania tego badania. Wnioskodawca otrzymuje od tej służby technicznej szczegółowe sprawozdanie.
56A	Regulamin ONZ nr 105 Pojazdy przeznaczone do	Pojazdy przeznaczone do transportu towarów niebezpiecznych muszą być zgodne z regulaminem ONZ nr 105.

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
	transportu towarów niebezpiecznych	

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
58	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009 (ochrona pieszych)	Układ wspomagania hamowania Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny system wspomagania hamulców (ABS) działający na wszystkie koła. Ochrona pieszych Do dnia 24 lutego 2018 r. wymogów rozporządzenia (WE) nr 78/2009 nie stosuje się do pojazdów, których maksymalna masa nie przekracza 2500 kg, a do dnia 24 sierpnia 2019 r. – do pojazdów, których maksymalna masa przekracza 2500 kg. Przednie układy zabezpieczające Przednie układy zabezpieczające zamontowane w pojazdach muszą mieć jednak homologację typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 78/2009, a ich montaż musi być zgodny z wymogami określonymi w pkt. 6 załącznika I do tego rozporządzenia.
59	Dyrektywa 2005/64/WE (zdolność do recyklingu)	Nie stosuje się wymogów tej dyrektywy.
61	Dyrektywa 2006/40/WE (układ klimatyzacji)	Stosuje się wymogi tej dyrektywy.
72	***Rozporządzenie (UE) 2015/758*** ***(system eCall)***	***Nie stosuje się wymogów tego rozporządzenia.***

Objaśnienia do dodatku 2

1. Skróty użyte w dodatku:

„OEM”: wyposażenie oryginalne zapewniane przez producenta

„FMVSS”: federalna norma bezpieczeństwa pojazdów silnikowych (*Federal Motor Vehicle Safety Standard*) Departamentu Transportu Stanów Zjednoczonych

„JSRRV”: japońskie przepisy dotyczące bezpieczeństwa pojazdów drogowych (*Japan Safety regulations for Road Vehicles*)

„SAE”: Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacyjnych (*Society of Automotive Engineers*)

„CISPR”: Międzynarodowy Komitet Specjalny ds. Zakłóceń Radioelektrycznych (*Comité international spécial des perturbations radioélectriques*).

2. Uwagi:

a) Kompletną instalację LPG lub CNG sprawdza się pod względem zgodności z regulaminami ONZ nr 67, 110 lub 115, stosownie do przypadku;

b) Wzory do oszacowania emisji CO_2 są następujące:

Silnik benzynowy i ręczna skrzynia biegów:

$CO_2 = 0{,}047\ m + 0{,}561\ p + 56{,}621$

Silnik benzynowy i automatyczna skrzynia biegów:

$CO_2 = 0{,}102\ m + 0{,}328\ p + 9{,}481$

Silnik benzynowy i napęd hybrydowy elektryczny:

$CO_2 = 0{,}116\ m – 57{,}147$

Silnik wysokoprężny i ręczna skrzynia biegów:

$CO_2 = 0{,}108\ m – 11{,}371$

Silnik wysokoprężny i automatyczna skrzynia biegów:

$CO_2 = 0{,}116\ m – 6{,}432$

gdzie: CO_2 oznacza łączną masę emisji CO_2 w g/km, „m” oznacza masę pojazdu gotowego do jazdy w kg, a „p” oznacza moc maksymalną silnika w kW.

Łączną masę CO_2 oblicza się do jednego miejsca po przecinku i zaokrągla do najbliższej liczby całkowitej w następujący sposób:

(i) jeżeli cyfra po przecinku jest mniejsza niż 5, liczbę zaokrągla się w dół;

(ii) jeżeli cyfra po przecinku jest równa co najmniej 5, liczbę zaokrągla się w górę;

c) Wzory do oszacowania zużycia paliwa są następujące:

$CFC = CO_2 \times k^{-1}$

gdzie: CFC oznacza łączne zużycie paliwa w l/100 km, CO_2 oznacza łączną masę emisji CO_2 w g/km po zaokrągleniu zgodnie z zasadą określoną w uwadze w lit. b), a „k” oznacza współczynnik równy:

23,81 dla silników benzynowych;

26,49 dla silników wysokoprężnych.

Łączne zużycie paliwa oblicza się do dwóch miejsc po przecinku i zaokrągla w następujący sposób:

(i) jeżeli druga cyfra po przecinku jest mniejsza niż 5, liczbę zaokrągla się w dół;

(ii) jeżeli druga cyfra po przecinku jest równa co najmniej 5, liczbę zaokrągla się w górę.

CZĘŚĆ II

Wykaz regulaminów ONZ uznanych za alternatywne do dyrektyw lub rozporządzeń, o których mowa w części I

W przypadku gdy dokonuje się odniesienia do oddzielnej dyrektywy lub rozporządzenia wskazanych w tabeli w części I, homologacja udzielona na podstawie następujących regulaminów ONZ, do których Unia przystąpiła jako umawiająca się strona zrewidowanego porozumienia z 1958 r. na mocy decyzji 97/836/WE lub kolejnych decyzji Rady, o których mowa w art. 3 ust. 3 tej decyzji, uznawana jest za równoważną homologacji typu UE udzielanej na mocy oddzielnej dyrektywy lub rozporządzenia.

Każdą kolejną poprawkę regulaminów ONZ wymienionych w poniższej tabeli[49] również uważa się za równoważną homologacji typu UE, z zastrzeżeniem decyzji, o której mowa w art. 4 ust. 2 decyzji 97/836/WE.

[49] Odnośnie do późniejszych poprawek zob. dokument UNECE TRANS/WP.29/343.

	Przedmiot	Numer regulaminu ONZ	Seria poprawek
1***A****	Dopuszczalny poziom hałasu ***(nieobejmujący dźwiękowych systemów informujących o pojeździe (AVAS) i zamiennych układów tłumiących)***	51	***03***
	AVAS	***138***	***00***
	Zamienne układy tłumienia	59	***02***
9B	***Samochody osobowe w zakresie hamowania (część dotycząca elektronicznej kontroli stateczności – ESC)***	***140***	***00***
58	Ochrona pieszych ***(nieobejmująca układu wspomagania hamowania)***	127 ***(ochrona pieszych)***	00
	Ochrona pieszych (część dotycząca układu wspomagania hamowania)	13-H***(układ wspomagania hamowania)*** ***lub 139 (układ wspomagania hamowania)***	00 (suplement 9 i wyższe) ***00***
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	131	01
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	130	00

W przypadku gdy oddzielna dyrektywa lub rozporządzenie zawierają wymogi dotyczące montażu, stosuje się je również do komponentów i odrębnych zespołów technicznych homologowanych zgodnie z regulaminami ONZ.

* Numeracja pozycji w niniejszej tabeli odnosi się do numeracji zastosowanej w tabeli w części I.

CZĘŚĆ III

Wykaz aktów prawnych ustanawiających wymogi do celów homologacji typu UE pojazdów specjalnego przeznaczenia

Dodatek 1

Samochody kempingowe, sanitarne i karawany

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
1A	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	H	G+H	G+H	G+H
2	Emisje (Euro 5 i Euro 6) z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	Q([1])	G + Q([1])	G + Q([1])	
3A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 34	F ([2])	F ([2])	F ([2])	F ([2])
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58	X	X	X	X
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
		(UE) nr 1003/2010				
5A	Układy kierownicze	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 79	X	G	G	G

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
6A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X	X		
6B	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 11	B	G+B		
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 28	X	X	X	X
8A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46	X	G	G	G
9A	Pojazdy i przyczepy w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13			G([3])	G([3])
9B	Hamowanie pojazdów osobowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13-H	X ([4])	G+A_1		

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
12A	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 21	C	G+C		
13A	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 18			G ([4A])	G ([4A])
13B	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 116	X	G		
14A	Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 12	X	G		
15A	Siedzenia, ich kotwiczenia i zagłówki	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 17	D	G+D	G+D ([4B])	G+D ([4B])
15B	Siedzenia dużych pojazdów pasażerskich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 80			X	X
16A	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (WE) nr	X dla kabiny; A+Z dla pozostałej części	G dla kabiny; A+Z dla		

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
		661/2009 Regulamin ONZ nr 26		pozostałej części		

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
17A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X	X	X	X
17B	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 39	X	X	X	X
18A	Tabliczka znamionowa producenta VIN	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011	X	X	X	X
19A	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 14	D	G+L	G+L	G+L
20A	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48	A+N	A+G+N dla kabiny; A+N dla pozostałej części	A+G+N dla kabiny; A+N dla pozostałej części	A+G+N dla kabiny; A+N dla pozostałej części
21A	Urządzenia odblaskowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 3	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
22A	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe górne pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 7	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
22B	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 87	X	X	X	X
22C	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 91	X	X	X	X
23A	Światła kierunku jazdy pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 6	X	X	X	X
24A	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 4	X	X	X	X
25A	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 31	X	X	X	X
25B	Żarówki stosowane w homologowanych reflektorach pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
		nr 37				
25C	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w wyładowcze źródła światła	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 98	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
25D	Wyładowcze źródła światła do homologowanych świateł wyładowczych pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 99	X	X	X	X
25E	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w żarówki lub moduły LED i emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 112	X	X	X	X
25F	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 123	X	X	X	X
26A	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 19	X	X	X	X
27A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010	E	E	E	E
28A	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 38	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
29A	Światła cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 23	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
30A	Światła postojowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 77	X	X	X	X
31A	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 16	D	G+M	G+M	G+M
32A	Pole widzenia do przodu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 125	X	G		
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolek i wskaźników	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 121	X	X	X	X
34A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 672/2010	X	G ([5])	([5])	([5])
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr	X	G ([6])	([6])	([6])

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
		1008/2010				
36A	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
37A	Osłony kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010	X	G		
38A	Zagłówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 25	D	G+D		
44A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	X	X		
45A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43	J	G+J	G+J	G+J
46A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 458/2011	X	G	G	G
46B	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C_1)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ	X	G		

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
		nr 30				
46C	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 54	—	G	G	G

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*		$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C_1, C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 117	X		G	G	G
46E	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” oraz system monitorowania ciśnienia w oponach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 64	X		G		
47A	Ograniczanie prędkości pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 89				X	X
48A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012				X	X
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55		X ([10])	G ([10])	G ([10])	G ([10])
51A	Palność materiałów używanych w konstrukcji wnętrza niektórych kategorii pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 118					G dla kabiny; X dla pozostałej części
52A	Pojazdy kategorii M_2 i M_3	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 107				A	A

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
52B	Wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 66			A	A

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
53A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 94	Nie dotyczy	Nie dotyczy		
54A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 95	Nie dotyczy	Nie dotyczy		
58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	X	Nie dotyczy Wszelkie przednie układy zabezpieczające dostarczone wraz z pojazdem muszą jednak być zgodne z odnośnymi przepisami i być odpowiednio oznakowane.		
59	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	Nie dotyczy	Nie dotyczy		
61	Układ klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	X	G ([14])		
62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	Q	G+Q	G+Q	G+Q
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])
64	Sygnalizatory zmiany biegów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X	G		

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
		Rozporządzenie (UE) nr 65/2012				
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 347/2012			Nie dotyczy ([16])	Nie dotyczy (16)

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2500$ kg*	$M_1 > 2500$ kg*	M_2	M_3
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 351/2012			Nie dotyczy ([17])	Nie dotyczy (17)
67	Określone komponenty wykorzystujące skroplony gaz ropopochodny (LPG) oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 67	X	X	X	X
68	Systemy alarmowepojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 97	X	G		
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 100	X	X	X	X
70	Określone komponenty wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 110	X	X	X	X
72	***System eCall***	***Rozporządzenie (UE) 2015/758***	***G***	***G***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***

* Maksymalna masa całkowita.

Dodatkowe wymogi dotyczące pojazdów sanitarnych

Przedział dla pacjentów w samochodach sanitarnych musi spełniać wymogi określone w normie EN 1789:2007 +A1: 2010 +A2:2014 „Pojazdy medyczne i ich wyposażenie – Sanitarne pojazdy drogowe” z wyjątkiem pkt 6.5 „Wykaz wyposażenia”. Należy dostarczyć dowód zgodności z tymi

wymogami wraz ze sprawozdaniem z badań przeprowadzonych przez służbę techniczną.
W przypadku gdy przewidziane jest miejsce na wózek inwalidzki, konieczne jest spełnienie określonych w dodatku 3 wymogów dotyczących systemu mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku.

Dodatek 2

Pojazdy opancerzone

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
1A	Dopuszczalny poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X	X	X	X	X	X				
2	Emisje (Euro 5 i Euro 6) z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	A([1])	A([1])		A([1])	A([1])					
3A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 34	X ([2])	X ([2])	X ([2])	X ([2])	X ([2])	X ([2])	X	X	X	X
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58	X	X	X	X	A	A	X	X	X	X
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5A	Układy kierownicze	Rozporządzenie	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
		(WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 79										
6A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (stopnie służące do wsiadania, stopnie nadwozia i uchwyty)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X	X	X	X	X	X				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
6B	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 11	X			X						
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 28	A+K	A+K	A+K	A+K	A+K	A+K				
8A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46	A	A	A	A	A	A				
9A	Pojazdy i przyczepy w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13		X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X ([3])
9B	Samochody osobowe w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13-H	X ([4])			X ([4])						
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12A	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (WE) nr	A									

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
		661/2009 Regulamin ONZ nr 21										

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
13A	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 18		X([4A])	X([4A])		X([4A])	X([4A])				
13B	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 116	X			X						
14A	Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 12	Nie dotyczy			Nie dotyczy						
15A	Siedzenia, ich kotwiczenia i zagłówki	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 17	X	D([4B])	D([4B])	D	D	D				
15B	Siedzenia dużych pojazdów pasażerskich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 80		D	D							
16A	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 26	A									
17A	Dostęp do pojazdu	Rozporządzenie	X	X	X	X	X	X				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
	i jego zwrotność (bieg wsteczny)	(WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012										

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
17B	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 39	X	X	X	X	X	X				
18A	Tabliczka znamionowa producenta oraz VIN	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
19A	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 14	A	A	A	A	A	A				
20A	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N
21A	Urządzenia odblaskowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22A	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe górne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
	pojazdów silnikowych i ich przyczep	nr 7										

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
22B	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 87	X	X	X	X	X	X				
22C	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 91	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23A	Światła kierunku jazdy pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24A	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25A	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 31	X	X	X	X	X	X				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
25B	Żarówki stosowane w homologowanych reflektorach pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
25C	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w wyładowcze źródła światła	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 98	X	X	X	X	X	X				
25D	Wyładowcze źródła światła do homologowanych świateł wyładowczych pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 99	X	X	X	X	X	X				
25E	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w żarówki lub moduły LED i emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 112	X	X	X	X	X	X				
25F	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 123	X	X	X	X	X	X				
26A	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 19	X	X	X	X	X	X				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
27A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010	A	A	A	A	A	A				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
28A	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 38	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29A	Światła cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 23	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30A	Światła postojowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 77	X	X	X	X	X	X				
31A	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 16	A	A	A	A	A	A				
32A	Pole widzenia do przodu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 125	S									
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących,	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X	X	X	X	X	X				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
	kontrolek i wskaźników	Regulamin ONZ nr 121										
34A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 672/2010	A	([5])	([5])	([5])	([5])	([5])				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010	A	([6])	([6])	([6])	([6])	([6])				
36A	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37A	Osłony kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010	X									
38A	Zagłówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 25	X									
41A	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X ([9])	X ([9])	X	X ([9])	X ([9])	X				
42A	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 73					X	X			X	X
43A	Osłony przeciwrozbryzgow	Rozporządzenie (WE) nr				X	X	X	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
	e kół	661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 109/2011										
44A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	X									

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
45A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy
46A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 458/2011	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
46B	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C_1)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 30	A			A			A	A		
46C	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 54		A	A	A	A	A			A	A
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C_1, C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 117	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
46E	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” oraz	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ	A([9A])			A([9A])						

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
	system monitorowania ciśnienia w oponach	nr 64										
47A	Ograniczanie prędkości pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 89		X	X		X	X				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
48A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012		X	X	X	X	X	X	X	X	X
49A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61				A	A	A				
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X	X	X	X
50B	Krótki sprzęg; montaż homologowanego typu krótkiego sprzęgu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 102					X([10])	X([10])			X([10])	X([10])
51A	Palność materiałów używanych w konstrukcji wnętrza niektórych kategorii pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 118			X							
52A	Pojazdy kategorii M_2 i M_3	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ		A	A							

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
		nr 107										
52B	Wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 66		A	A							

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
53A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 94	Nie dotyczy									
54A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 95	Nie dotyczy			Nie dotyczy						
56A	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 105				X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])
57A	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 93					X	X				
58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	Nie dotyczy			Nie dotyczy						
59	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	Nie dotyczy			Nie dotyczy						
61	Układ klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	X			X([14])						

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	A	A	A	A	A	A				
63	***Bezpieczeństwo*** ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
64	Sygnalizatory zmiany biegów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 65/2012	X									
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 347/2012		([16])	([16])		([16])	([16])				
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 351/2012		([17])	([17])		([17])	([17])				
67	Określone komponenty wykorzystujące skroplony gaz ropopochodny (LPG) oraz ich montaż w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 67	X	X	X	X	X	X				
68	Systemy alarmowe pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 97	X			X						
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ	X	X	X	X	X	X				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
		nr 100										
70	Określone komponenty wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 110	X	X	X	X	X	X				
72	***System eCall***	***Rozporządzenie (UE) 2015/758***	***G***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***	***G***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***

Dodatek 3

Pojazdy przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M_1
1A	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	$G+W_9$
2	Emisje (Euro 5 i Euro 6) z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	$G+W_1$
3A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 34	$X+W_2$
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58	X
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010	X
5A	Układy kierownicze	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 79	G
6A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (stopnie służące do wsiadania, stopnie nadwozia i uchwyty)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X
6B	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 11	X
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 28	X
8A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46	X
9B	Samochody osobowe w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13-H	$G+A_1$
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10	X
12A	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 21	G+C

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M_1
13B	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 116	X
14A	Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 12	G
15A	Siedzenia, ich kotwiczenia i zagłówki	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 17	$G+W_3$
16A	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 26	$G+W_4$
17A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (bieg wsteczny)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X
17B	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 39	X
18A	Tabliczka znamionowa producenta oraz VIN	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011	X
19A	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 14	$X+W_5$
20A	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48	X
21A	Urządzenia odblaskowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 3	X
22A	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe górne pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 7	X
22B	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 87	X
22C	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 91	X
23A	Światła kierunku jazdy pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 6	X

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M_1
24A	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 4	X
25A	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 31	X
25B	Żarówki stosowane w homologowanych reflektorach pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 37	X
25C	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w wyładowcze źródła światła	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 98	X
25D	Wyładowcze źródła światła do homologowanych świateł wyładowczych pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 99	X
25E	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w żarówki lub moduły LED i emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 112	X
25F	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 123	X
26A	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 19	X
27A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010	E
28A	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 38	X
29A	Światła cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 23	X
30A	Światła postojowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 77	X
31A	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 16	$X+W_6$
32A	Pole widzenia do przodu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	G

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M_1
		Regulamin ONZ nr 125	

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M_1
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolek i wskaźników	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 121	X
34A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 672/2010	G([5])
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010	G([6])
36A	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122	X
37A	Osłony kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010	G
38A	Zagłówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 25	X
41A	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	$X+W_1$ ([9])
44A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	$X+W_8$
45A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43	G
46A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 458/2011	X
46B	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C_1)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 30	X
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C_1, C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 117	X
46E	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” oraz system monitorowania ciśnienia w oponach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 64	G([9A])
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55	X([10])

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M_1
53A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 94	Nie dotyczy
54A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 95	Nie dotyczy
58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	G
59	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	Nie dotyczy
61	Układy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	G
62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X([15])
64	Sygnalizatory zmiany biegów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 65/2012	G
67	Określone komponenty wykorzystujące LPG oraz ich montaż w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 67	X
68	Systemy alarmowe pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 97	X
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 100	X
70	Określone komponenty wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 110	X
72	***System eCall***	***Rozporządzenie (UE) 2015/758***	***G***

Dodatkowe wymogi dotyczące badania systemu mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku

Stosuje się przepisy pkt. 2 oraz pkt. 3 albo 4.

1. Definicje

1.1. Zastępczy wózek inwalidzki (ang. *surrogate wheelchair*, SWC) oznacza testowy wózek inwalidzki wielokrotnego użytku z ramą sztywną, określony w sekcji 3 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012.

1.2. Punkt P oznacza pozycję biodra osoby siedzącej w zastępczym wózku inwalidzkim, określoną w sekcji 3 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012.

2. Wymogi ogólne

2.1. Każde miejsce w pojeździe przeznaczone dla wózka inwalidzkiego wyposaża się w kotwiczenia, do których przytwierdza się system mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku (ang. *wheelchair tie-down and occupant restraint system*, WTORS).

2.2. Dolne kotwiczenia pasów przytrzymujących osobę na wózku inwalidzkim są rozmieszczone zgodnie z pkt 5.4.2.2 regulaminu ONZ nr 14.-07, w odniesieniu do punktu P zastępczego wózka inwalidzkiego znajdującego się w położeniu podróżnym ustalonym przez producenta. Skuteczne kotwiczenie górne umieszcza się co najmniej 1100 mm powyżej płaszczyzny poziomej przechodzącej przez punkty styku tylnych opon zastępczego wózka inwalidzkiego i podłogi pojazdu. Ten warunek musi pozostać spełniony również po przeprowadzeniu badania zgodnie z pkt 3 niniejszego dodatku.

2.3. Przeprowadza się ocenę pasa przytrzymującego osobę zajmującą wózek w celu zapewnienia zgodności z pkt 8.2.2–8.2.2.4 i 8.3.1–8.3.4 regulaminu ONZ nr 16.-06.

2.4. Podanie minimalnej liczby kotwiczeń siedzeń dla dzieci ISOFIX nie jest konieczne. W przypadku wielostopniowej homologacji typu, jeżeli przystosowanie pojazdu miało wpływ na system kotwiczenia ISOFIX, system ten poddaje się ponownemu badaniu lub uniemożliwia się użycie kotwiczeń. W tym ostatnim przypadku usuwa się etykiety ISOFIX, a nabywcy pojazdu podaje się odpowiednie informacje.

3. Badanie statyczne w pojeździe

3.1. Kotwiczenia urządzeń przytrzymujących osobę na wózku inwalidzkim

3.1.1. Kotwiczenia urządzeń przytrzymujących osobę na wózku inwalidzkim muszą wytrzymać napór sił statycznych przewidzianych w odniesieniu do takich kotwiczeń w regulaminie ONZ nr 14.-07 jednocześnie z naporem sił statycznych przyłożonych do kotwiczeń mechanizmu mocowania wózka inwalidzkiego, określonych w pkt 3.2 niniejszego dodatku.

3.2. Kotwiczenia mechanizmu mocowania wózka inwalidzkiego

Kotwiczenia mechanizmu mocowania wózka inwalidzkiego muszą przez co najmniej 0,2 sekundy wytrzymać napór następujących sił, przykładanych za pomocą zastępczego wózka inwalidzkiego (lub odpowiedniego wózka zastępczego o rozstawie osi, wysokości siedzenia i punktach przyczepu mechanizmu mocowania spełniających wymogi dotyczące zastępczego wózka inwalidzkiego) na wysokości 300 ±100 mm od płaszczyzny, na której stoi zastępczy wózek inwalidzki:

3.2.1. W przypadku gdy wózek inwalidzki zwrócony jest w kierunku przodu pojazdu – siły 24,5 kN, przyłożonej jednocześnie z siłą przyłożoną do kotwiczeń urządzeń przytrzymujących osobę na wózku, oraz

3.2.2. drugiego badania z zastosowaniem siły statycznej 8,2 kN przyłożonej w kierunku tyłu pojazdu.

3.2.3. W przypadku gdy wózek inwalidzki zwrócony jest w kierunku tyłu pojazdu – siły 8,2 kN, przyłożonej jednocześnie z siłą przyłożoną do kotwiczeń urządzeń przytrzymujących osobę na wózku, oraz

3.2.4. drugiego badania z zastosowaniem siły statycznej 24,5 kN przyłożonej w kierunku przodu pojazdu.

3.3. Komponenty układu

3.3.1. Wszystkie komponenty WTORS muszą spełniać odpowiednie wymogi normy międzynarodowe ISO 10542-1:2012. Jednak badanie dynamiczne określone w pkt 5.2.2 i 5.2.3 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012 oraz w załączniku A do tej normy przeprowadza się jednocześnie na wszystkich częściach WTORS przy użyciu geometrii kotwiczenia w pojeździe zamiast geometrii badania wyszczególnionej w załączniku A do normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012. Badanie dynamiczne można przeprowadzać wewnątrz konstrukcji pojazdu lub przy pomocy konstrukcji zastępczej odwzorowującej geometrię kotwiczenia WTORS pojazdu. Lokalizacja każdego kotwiczenia musi mieścić się w granicach tolerancji określonych w pkt 7.7.1 regulaminu ONZ nr 16.-06.

3.3.2. W przypadku gdy urządzenia przytrzymujące osobę na wózku uzyskały homologację zgodnie z regulaminem ONZ nr 16.-06, poddaje się je badaniu dynamicznemu w ramach badania całego WTORS, o którym mowa w pkt 3.3.1 niniejszego dodatku, natomiast wymogi określone w pkt 5.1, 5.3 i 5.4 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012 uznaje się za spełnione.

4. Badanie dynamiczne w pojeździe

4.1. Cały WTORS poddaje się badaniu dynamicznemu w pojeździe zgodnie z pkt 5.2.2 i 5.2.3 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012 oraz załącznikiem A do tej normy, przy czym bada się wszystkie komponenty/kotwiczenia jednocześnie przy użyciu nieosłoniętego nadwozia pojazdu lub odpowiadającej mu konstrukcji.

4.2. Części składowe WTORS muszą spełniać stosowne wymogi pkt 5.1, 5.3 i 5.4 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012. Wymogi te uznaje się za spełnione w przypadku urządzeń przytrzymujących osobę na wózku, jeżeli uzyskały one homologację zgodnie z regulaminem ONZ nr 16.-06.

Dodatek 4

Inne pojazdy specjalnego przeznaczenia (w tym grupa pojazdów specjalnych, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu i przyczepy kempingowe)

Wyłączenia przewidziane w niniejszym dodatku są dozwolone tylko w sytuacji, gdy producent wykaże w sposób zadowalający dla organu udzielającego homologacji, że pojazd, ze względu na swoją szczególną funkcję, nie może spełniać wszystkich wymogów określonych w części I niniejszego załącznika.

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
1A	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014		H	H	H	H	H			
2	Emisje (Euro 5 i Euro 6) z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	Q([1])		Q+V_1 ([1])	Q+V_1 ([1])					
3A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 34	F	F	F	F	F	X	X	X	X
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58	X	X	A	A	A	X	X	X	X
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R	A+R
5A	Układy kierownicze	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 79	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
6A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (stopnie służące do wsiadania, stopnie nadwozia i uchwyty)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X	X	B	B	B				
6B	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 11			B						
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 28	X	X	X	X	X				
8A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46	X	X	X	X	X				
9A	Pojazdy i przyczepy w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13	X ([3])	X ([3])	X ([3])	X+U_1 ([3])	X+U_1 ([3])	X	X	X ([3])	X ([3])
9B	Samochody osobowe w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13-H			X ([4])						
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13A	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 18	X([4A])	X([4A])		X([4A])	X([4A])				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
13B	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 116			X						
14A	Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 12			X						
15A	Siedzenia, ich kotwiczenia i zagłówki	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 17	D([4B])	D([4B])	D	D	D				
15B	Siedzenia dużych pojazdów pasażerskich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 80	D	D							
17A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (bieg wsteczny)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X	X	X	X	X				
17B	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 39	X	X	X	X	X				
18A	Tabliczka znamionowa producenta oraz VIN	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X
19A	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 14	D	D	D	D	D				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
20A	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N	A+N
21A	Urządzenia odblaskowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22A	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe górne pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 7	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22B	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 87	X	X	X	X	X				
22C	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 91	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23A	Światła kierunku jazdy pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 6	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24A	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 4	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25A	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 31	X	X	X	X	X				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
	drogowymi lub z obydwoma tymi światłami										

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
25B	Żarówki stosowane w homologowanych reflektorach pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 37	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25C	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w wyładowcze źródła światła	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 98	X	X	X	X	X				
25D	Wyładowcze źródła światła do homologowanych świateł wyładowczych pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 99	X	X	X	X	X				
25E	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w żarówki lub moduły LED i emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 112	X	X	X	X	X				
25F	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 123	X	X	X	X	X				
26A	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 19	X	X	X	X	X				
27A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010	A	A	A	A	A				
28A	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
		38									

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
29A	Światła cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 23	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30A	Światła postojowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 77	X	X	X	X	X				
31A	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 16	D	D	D	D	D				
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolek i wskaźników	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 121	X	X	X	X	X				
34A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 672/2010	([5])	([5])	([5])	([5])	([5])				
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010	([6])	([6])	([6])	([6])	([6])				
36A	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122	X	X	X	X	X	X	X	X	X
38A	Zagłówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr	X								

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
		25									

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
41A	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	H ([9])	H	H ([9])	H ([9])	H				
42A	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 73				X	X			X	X
43A	Osłony przeciwrozbryzgowe kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 109/2011			X	X	X	X	X	X	X
45A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43	J	J	J	J	J	J	J	J	J
46A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 458/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46B	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C_1)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 30			X			X	X		
46C	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 54	X	X	X	X	X			X	X
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C_1, C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 117	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
46E	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” oraz system monitorowania ciśnienia w oponach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 64			X ([9A])						
47A	Ograniczanie prędkości pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 89	X	X		X	X				
48A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	X	X	X	X	X	X	X	X	X
49A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61			X	X	X				
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X([10])	X	X	X	X
50B	Krótki sprzęg; montaż homologowanego typu krótkiego sprzęgu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 102				X([10])	X([10])			X([10])	X([10])
51A	Palność materiałów używanych w konstrukcji wnętrza niektórych kategorii pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 118		X							
52A	Pojazdy kategorii M_2 i M_3	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 107	X	X							

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
52B	Wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 66	X	X							
54A	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 95			A						
56A	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 105			X ([13])	X ([13])	X ([13])	X([13])	X([13])	X([13])	X([13])
57A	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 93				X	X				
58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009			Nie dotyczy (2)						
59	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE			Nie dotyczy						
61	Układy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE			X ([14])						
62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	X	X	X	X	X				
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 347/2012	Nie dotyczy	Nie dotyczy		Nie dotyczy	Nie dotyczy				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 351/2012	Nie dotyczy	Nie dotyczy		Nie dotyczy	Nie dotyczy				

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
67	Określone komponenty wykorzystujące skroplony gaz ropopochodny (LPG) oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 67	X	X	X	X	X				
68	Systemy alarmowe pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 97			X						
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 100	X	X	X	X	X				
70	Określone komponenty wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 110	X	X	X	X	X				
72	***System eCall***	***Rozporządzenie (UE) 2015/758***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***	***G***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***	***Nie dotyczy***

Dodatek 5

Żurawie samochodowe

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3
1A	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	$T + Z_1$
3A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 34	X
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58	A
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010	X
5A	Układy kierownicze	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 79	X dozwolony jest układ *crab steering*
6A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (stopnie służące do wsiadania, stopnie nadwozia i uchwyty)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	A
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 28	X
8A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46	X
9A	Pojazdy i przyczepy w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13	U ([3])
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10	X
13A	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 18	X ([4A])
15A	Siedzenia, ich kotwiczenia i zagłówki	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 17	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3
17A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (bieg wsteczny)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3
17B	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 39	X
18A	Tabliczka znamionowa producenta oraz VIN	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011	X
19A	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 14	X
20A	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48	A+Y
21A	Urządzenia odblaskowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 3	X
22A	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe górne pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 7	X
22B	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 87	X
22C	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 91	X
23A	Światła kierunku jazdy pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 6	X
24A	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 4	X
25A	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 31	X
25B	Żarówki stosowane w homologowanych reflektorach pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 37	X
25C	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w wyładowcze źródła światła	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 98	X
25D	Wyładowcze źródła światła do homologowanych świateł	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3
	wyładowczych pojazdów silnikowych	Regulamin ONZ nr 99	

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3
25E	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w żarówki lub moduły LED i emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 112	X
25F	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 123	X
26A	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 19	X
27A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010	A
28A	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 38	X
29A	Światła cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 23	X
30A	Światła postojowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 77	X
31A	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 16	X
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolek i wskaźników	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 121	X
34A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 672/2010	([5])
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010	([6])
36A	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122	X
41A	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	V
42A	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	A

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3
		Regulamin ONZ nr 73	

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3
43A	Osłony przeciwrozbryzgowe kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 109/2011	Z_1
45A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43	J
46A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 458/2011	X
46C	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 54	X
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C_1, C2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 117	X
47A	Ograniczanie prędkości pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 89	X
48A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	A
49A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61	A
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55	X ([10])
50B	Krótki sprzęg; montaż homologowanego typu krótkiego sprzęgu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 102	X ([10])
57A	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 93	X
62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X ([15])
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 347/2012	Nie dotyczy (16)
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 351/2012	Nie dotyczy (17)
67	Określone komponenty wykorzystujące skroplony gaz ropopochodny (LPG) oraz ich montaż w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 67	X
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 100	X
70	Określone komponenty wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 110	X

Dodatek 6

Pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3	O_4
1	Dopuszczalny poziom hałasu	Dyrektywa 70/157/EWG	T	
3A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 34	X	X
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58	A	A
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010	X	A+R
5A	Układy kierownicze	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 79	X dozwolony jest układ *crab steering*	X
6A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (stopnie służące do wsiadania, stopnie nadwozia i uchwyty)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X	
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 28	X	
8A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46	X	
9A	Pojazdy i przyczepy w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13	U ([3])	X ([3])
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10	X	X
13A	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 18	X ([4A])	

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3	O_4
15A	Siedzenia, ich kotwiczenia i zagłówki	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 17	X	

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3	O_4
17A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (bieg wsteczny)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	X	
17B	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 39	X	
18A	Tabliczka znamionowa producenta oraz VIN	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011	X	X
19A	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 14	X	
20A	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48	X	A+N
21A	Urządzenia odblaskowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 3	X	X
22A	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe górne pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 7	X	X
22B	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 87	X	
22C	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 91	X	X
23A	Światła kierunku jazdy pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 6	X	X
24A	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 4	X	X
25A	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 31	X	
25B	Żarówki stosowane w homologowanych reflektorach pojazdów silnikowych i ich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X	X

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3	O_4
	przyczep	Regulamin ONZ nr 37		

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3	O_4
25C	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w wyładowcze źródła światła	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 98	X	
25D	Wyładowcze źródła światła do homologowanych świateł wyładowczych pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 99	X	
25E	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w żarówki lub moduły LED i emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 112	X	
25F	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 123	X	
26A	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 19	X	
27A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010	A	
28A	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 38	X	X
29A	Światła cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 23	X	X
30A	Światła postojowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 77	X	
31A	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 16	X	
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolek i wskaźników	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 121	X	
34A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 672/2010	([5])	
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	([6])	

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3	O_4
	przedniej	Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010		
36A	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122	X	

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3	O_4
41A	Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe / dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X ([9])	
42A	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 73	X	A
43A	Osłony przeciwrozbryzgowe kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 109/2011	X	A
45	Oszklenie bezpieczne	Dyrektywa 92/22/EWG	X	
45A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43	X	
46A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 458/2011	X	I
46C	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 54	X	I
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C_1, C_2 i C_3)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 117	X	I
47A	Ograniczanie prędkości pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 89	X	
48A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	A	A
49A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61	A	
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55	X([10])	X
50B	Krótki sprzęg; montaż homologowanego typu krótkiego sprzęgu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 102	X([10])	X([10])
56A	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 105	X([13])	X([13])

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	N_3	O_4
57A	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 93	A	
62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	X	
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	X ([15])	X([15])
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 347/2012	Nie dotyczy (16)	
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 351/2012	Nie dotyczy (17)	
67	Określone komponenty wykorzystujące skroplony gaz ropopochodny (LPG) oraz ich montaż w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 67	X	
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 100	X	
70	Określone komponenty wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 110	X	

Objaśnienia dotyczące stosowania wymogów w niniejszej cześci

X Stosuje się wymogi określone w odpowiednim akcie prawnym. Serie poprawek do regulaminów ONZ, które stosuje się obowiązkowo, są wymienione w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 661/2009. Serie poprawek przyjęte w okresie późniejszym akceptowane są jako alternatywne. Państwa członkowskie mogą zgodzić się na rozszerzenie istniejących homologacji typu udzielonych zgodnie z dyrektywami uchylonymi rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 na warunkach określonych w art. 13 ust. 14 tego rozporządzenia.

Nie dotyczy Ten akt prawny nie ma zastosowania do tego pojazdu (brak wymogów).

([1]) Dla pojazdów o masie odniesienia nieprzekraczającej 2610 kg. Na wniosek producenta rozporządzenie (WE) nr 715/2007 może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia nieprzekraczającej 2840 kg.

W odniesieniu do dostępu do informacji dotyczących innych części niż pojazd podstawowy (np. przedziału mieszkalnego) zapewnienie przez producenta łatwego i szybkiego dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów uznaje się za wystarczające.

([2]) W przypadku pojazdów wyposażonych w instalację LPG lub CNG wymagana jest homologacja typu pojazdu zgodnie z regulaminem ONZ nr 67 lub regulaminem ONZ nr 110.

([3]) Na mocy art. 12 i 13 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 wymagane jest zainstalowanie ESC. Jednak zgodnie z regulaminem ONZ nr 13 instalowanie systemu ESC nie jest wymagane w pojazdach specjalnego przeznaczenia kategorii M_2, M_3, N_2 i N_3 oraz w pojazdach przeznaczonych do transportu ładunków nienormatywnych i przyczepach z miejscami dla pasażerów stojących. Pojazdy kategorii N_1 mogą być homologowane zgodnie z regulaminami ONZ nr 13 lub 13-H.

([4]) Na mocy art. 12 i 13 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 wymagane jest zainstalowanie systemu ESC. Dlatego należy spełnić wymogi określone w części A załącznika 9 do regulaminu ONZ nr 13-H. Pojazdy kategorii N_1 mogą być homologowane zgodnie z regulaminem ONZ nr 13 lub 13-H.

([4A]) O ile jest zamontowane, urządzenie zabezpieczające musi spełniać wymogi określone w regulaminie ONZ nr 18.

([4B]) Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do siedzeń, które nie są objęte zakresem regulaminu ONZ nr 80. W odniesieniu do pozostałych opcji zob. art. 2 rozporządzenia (WE) nr 595/2009.

([5]) Pojazdy należące do kategorii innych niż M_1 nie muszą być w pełni zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 672/2010, ale muszą być wyposażone w urządzenie do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.

([6]) Pojazdy należące do kategorii innych niż M_1 nie muszą być w pełni zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 1008/2010, ale muszą być wyposażone w spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej.

([8]) W przypadku pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2610 kg i w odniesieniu do których nie skorzystano z możliwości opisanej w uwadze ([1]).

([9]) W przypadku pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2610 kg, które nie mają homologacji typu (na wniosek producenta i pod warunkiem, że masa odniesienia nie przekracza 2840 kg) na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007. W odniesieniu do innych części niż pojazd podstawowy zapewnienie przez producenta łatwego i szybkiego dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów uznaje się za wystarczające.

([9A]) Stosuje się wyłącznie w przypadku, gdy wyposażenie takich pojazdów wchodzi w zakres regulaminu ONZ nr 64. System monitorowania ciśnienia w oponach pojazdów kategorii M_1 jest obowiązkowy zgodnie z art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 661/2009.

([10]) Stosuje się jedynie do pojazdów wyposażonych w sprzęg(-i).

([11]) Stosuje się do pojazdów o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony.

([12]) Dotyczy wyłącznie pojazdów, których „punkt odniesienia siedzenia (punkt »R«)” najniższego siedzenia znajduje się nie wyżej niż 700 mm nad poziomem jezdni.

([13]) Stosuje się tylko wtedy, gdy producent stara się o homologację typu pojazdów przeznaczonych do transportu towarów niebezpiecznych.

([14]) Dotyczy tylko pojazdów kategorii N_1, klasy I (masa odniesienia ≤ 1305 kg)

([15]) Na wniosek producenta homologacja typu może zostać udzielona w ramach tej pozycji jako alternatywa dla uzyskania homologacji typu w ramach poszczególnych pozycji objętych rozporządzeniem (WE) nr 661/2009.

([16]) Zgodnie z art. 1 rozporządzenia (UE) nr 347/2012 instalowanie zaawansowanego systemu hamowania awaryjnego nie jest wymagane w pojazdach specjalnego przeznaczenia.

([17]) Zgodnie z art. 1 rozporządzenia (UE) nr 351/2012 instalowanie systemu ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu nie jest wymagane w pojazdach specjalnego przeznaczenia.

A Organ udzielający homologacji może przyznać wyłączenie(-a) tylko wtedy, gdy producent wykaże, że pojazd nie jest w stanie spełnić wymogów z powodu swojego specjalnego przeznaczenia. Przyznane wyłączenia należy opisać w świadectwie homologacji typu pojazdu oraz w świadectwie zgodności.

A_1 Montaż ESC nie jest obowiązkowy. W przypadku wielostopniowych homologacji typu, jeżeli wprowadzone na określonym etapie modyfikacje mogą mieć wpływ na działanie systemu ESC pojazdu podstawowego, producent może albo dezaktywować system, albo wykazać, że pojazd nie stał się ani niebezpieczny, ani niestabilny. Można to wykazać np. poprzez wykonanie manewrów gwałtownej podwójnej zmiany pasa w każdym kierunku z prędkością 80 km/h i na tyle dynamicznie, by zadziałał system ESC. Manewry te muszą być ściśle kontrolowane i powinny zwiększać stateczność pojazdu. Służba techniczna ma prawo żądać przeprowadzenia dalszych badań, jeżeli uzna je za konieczne.

B Zastosowanie ograniczone jest do drzwi zapewniających dostęp do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeżeli pojazd porusza się po drodze publicznej oraz jeżeli odległość między punktem R siedzenia i środkową płaszczyzną powierzchni drzwi, mierzona prostopadle do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, nie przekracza 500 mm.

C Zastosowanie ograniczone jest do części pojazdu przed siedzeniem umieszczonym najbardziej z tyłu i przeznaczonym do normalnego użytkowania, jeżeli pojazd porusza się po drodze publicznej; ograniczone jest również do strefy uderzenia czołowego określonej w odpowiednim akcie prawnym.

D Zastosowanie ograniczone jest do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeżeli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania, gdy pojazd porusza się po drodze publicznej, muszą być wyraźnie zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem. Wymogi dotyczące przytrzymywania bagażu określone w regulaminie ONZ nr 17 nie mają zastosowania.

E Tylko przednie.

F Dopuszczalna jest modyfikacja przebiegu oraz długości rury wlewowej oraz przesunięcie położenia zbiornika ku środkowi.

G W przypadku wielostopniowej homologacji typu można stosować również wymogi zgodnie z kategorią podstawowego/niekompletnego pojazdu (np. którego podwozie wykorzystano do budowy pojazdu specjalnego przeznaczenia).

H Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.

I Opony muszą mieć homologację typu zgodnie z wymogami określonymi w regulaminie ONZ nr 54, nawet jeżeli maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest mniejsza niż 80 km/h. Nośność może być dostosowana w stosunku do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej w porozumieniu z producentem opon.

J Dla szyb okiennych innych niż szyby kabiny kierowcy (szyba przednia oraz szyby boczne) materiałem może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.

K Dopuszczalne są dodatkowe odstraszające urządzenia alarmowe.

L Zastosowanie ograniczone jest do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeżeli pojazd porusza się po drodze publicznej. Na tylnych miejscach siedzących wymagane są przynajmniej kotwiczenia pasów biodrowych. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania, gdy pojazd porusza się po drodze publicznej, muszą być wyraźnie zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem. System mocowania ISOFIX nie jest wymagany w samochodach sanitarnych i karawanach.

M Zastosowanie ograniczone jest do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeżeli pojazd porusza się po drodze publicznej. Na tylnych miejscach wymagane są co najmniej pasy biodrowe. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania, gdy pojazd porusza się po drodze publicznej, muszą być wyraźnie zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem. System mocowania ISOFIX nie jest wymagany w samochodach sanitarnych i karawanach.

N Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna.

Q Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. Homologacja typu UE, wydawana dla najbardziej reprezentatywnego pojazdu podstawowego, pozostaje ważna niezależnie od zmiany wagi odniesienia.

R Pod warunkiem że tablice rejestracyjne wszystkich państw członkowskich mogą zostać zamontowane i pozostają widoczne.

S Współczynnik przepuszczania światła wynosi co najmniej 60 %, a kąt zasłonięcia słupka A wynosi nie więcej niż 10 stopni.

T Badanie przeprowadza się jedynie w przypadku pojazdów kompletnych/skompletowanych. Pojazd może być poddawany badaniom zgodnie z dyrektywą 70/157/EWG. Obowiązują następujące wartości graniczne dotyczące pkt 5.2.2.1 załącznika I do dyrektywy 70/157/EWG:

a) 81 dB(A) dla pojazdów o mocy silnika mniejszej niż 75 kW;

b) 83 dB(A) dla pojazdów o mocy silnika nie mniejszej niż 75 kW, ale mniejszej niż 150 kW;

c) 84 dB(A) dla pojazdów o mocy silnika nie mniejszej niż 150 kW.

U Badanie przeprowadza się jedynie w przypadku pojazdów kompletnych/skompletowanych. Pojazdy posiadające do czterech osi muszą spełniać wszystkie wymogi określone w odpowiednich aktach prawnych. Dopuszczalne są odstępstwa w przypadku pojazdów posiadających więcej niż cztery osie, pod warunkiem że:

a) odstępstwa te są uzasadnione szczególną konstrukcją pojazdu; oraz

b) spełnione są wszystkie parametry hamowania związane z postojowymi, roboczymi i pomocniczymi układami hamulcowymi określone w odpowiednich aktach prawnych.

U_1 ABS nie jest obowiązkowy w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym.

V Alternatywnie można również stosować przepisy dyrektywy 97/68/WE.

V_1 Alternatywnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy dyrektywy 97/68/WE.

W_0 Modyfikacja długości układu wydechowego jest dopuszczalna bez dalszych badań, pod warunkiem że ciśnienie wsteczne zostaje zachowane na podobnym poziomie. Jeżeli wymagane jest ponowne przeprowadzenie badań, dozwolone jest przekroczenie obowiązującego limitu o dodatkowe 2dB(A).

W_1 Dopuszcza się modyfikację układu wydechowego bez konieczności przeprowadzenia dalszych badań w odniesieniu do emisji CO_2 z rury wydechowej i zużycia paliwa, pod warunkiem że urządzenia kontroli emisji, w tym ewentualne filtry cząstek stałych, pozostają w niezmienionym stanie. Nie wymaga się nowego badania na wyparowywanie dla zmodyfikowanego pojazdu, pod warunkiem że urządzenia kontroli emisji są pozostawione tak, jak zostały zamontowane przez producenta w pojeździe podstawowym.

Homologacja typu UE, wydawana dla najbardziej reprezentatywnego pojazdu podstawowego, pozostaje ważna niezależnie od zmiany masy odniesienia.

W_2 Modyfikację przebiegu i długości rury wlewowej, przewodów paliwowych i przewodów odprowadzających opary paliwa dopuszcza się bez przeprowadzania dalszych badań. Dopuszczalna jest zmiana usytuowania oryginalnego zbiornika paliwa pod warunkiem, że spełnione są wszystkie wymogi. Jednak przeprowadzanie dalszych badań zgodnie z załącznikiem 5 do regulaminu ONZ nr 34 nie jest wymagane.

W_3 Płaszczyzna wzdłużna przewidywanej pozycji wózka inwalidzkiego w położeniu podróżnym powinna być równoległa do wzdłużnej płaszczyzny pojazdu.

Właściciela pojazdu informuje się o fakcie, że w celu zapewnienia wytrzymałości na obciążenia wynikające z sił przekazywanych przez mechanizm mocujący w różnych warunkach jazdy zaleca się stosowanie wózka inwalidzkiego o konstrukcji spełniającej odpowiednie wymogi normy ISO 7176-19:2008.

Siedzenia pojazdu można dostosować bez dalszych badań pod warunkiem wykazania służbie technicznej, że ich kotwiczenia, mechanizmy i zagłówki zapewniają identyczny poziom skuteczności.

Nie stosuje się wymogów dotyczących przytrzymywania bagażu określonych w regulaminie ONZ nr 17.

W_4 W odniesieniu do urządzeń wspomagających załadunek w stanie spoczynku wymagana jest zgodność z odpowiednimi aktami prawnymi.

W_5 Każde miejsce przeznaczone dla wózka inwalidzkiego wyposaża się w kotwiczenia, do których przytwierdzany jest system mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku (ang. *wheelchair tie-down and occupant restraint system*, WTORS), i które spełniają dodatkowe przepisy dotyczące badania systemu mocowania wózka oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku określone w dodatku 3.

W_6 Każde miejsce przeznaczone dla wózka inwalidzkiego wyposaża się w pas przytrzymujący osobę na wózku, spełniający dodatkowe wymogi dotyczące badania systemu mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku określone w dodatku 3.

Jeżeli ze względu na przeróbkę punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa muszą zostać przesunięte poza granice tolerancji określone w pkt 7.7.1 regulaminu ONZ nr 16.06, służba techniczna sprawdza, czy przeróbka stanowi najmniej korzystny przypadek, czy też nie. Jeżeli tak jest, przeprowadza się badanie przewidziane w pkt 7.7.1 regulaminu ONZ nr 16.06. Nie ma potrzeby wydawania rozszerzenia homologacji typu UE. Badanie może być przeprowadzone przy użyciu komponentów, które nie przeszły testu kondycjonowania przewidzianego w regulaminie ONZ nr 16.06.

W_8 Do obliczeń przyjmuje się, że masa wózka inwalidzkiego wraz z użytkownikiem wynosi 160 kg. Masę koncentruje się w punkcie P zastępczego wózka inwalidzkiego znajdującego się w położeniu podróżnym określonym przez producenta.

Ewentualne ograniczenia liczby miejsc dla pasażerów wynikające z zastosowania jednego lub większej liczby wózków inwalidzkich odnotowuje się w przeznaczonej dla właściciela instrukcji obsługi pojazdu, na stronie 2 świadectwa homologacji typu UE oraz w świadectwie zgodności.

W_9 Dopuszczalna jest modyfikacja długości układu wydechowego bez konieczności ponownego przeprowadzania badań, pod warunkiem że parametry ciśnienia wstecznego tego układu pozostaną podobne.

Y Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe.

Z Wymogów dotyczących wystawania otwartych okien nie stosuje się do przedziału mieszkalnego.

Z_1 Żurawie samojezdne posiadające więcej niż sześć osi uznaje się za pojazdy terenowe (N3G), jeżeli co najmniej trzy osie są napędzane oraz jeżeli żurawie te spełniają przepisy załącznika I część A pkt 4.3 lit. b) ppkt (ii) oraz (iii), a także pkt 4.3 lit. c).

ZAŁĄCZNIK III

PROCEDURY POSTĘPOWANIA PODCZAS HOMOLOGACJI TYPU UE

1. Cele i zakres

1.1. W niniejszym załączniku określa się procedury prawidłowego przeprowadzania homologacji typu pojazdu zgodnie z art. 26, 27 i 28.

1.2. Załącznik ten zawiera również:

a) wykaz norm międzynarodowych mających zastosowanie do wyznaczania służb technicznych zgodnie z art. 68 i 70;

b) opis procedur postępowania w przypadku oceny umiejętności służb technicznych zgodnie z art. 73;

c) ogólne wymogi dotyczące sporządzania przez służby techniczne sprawozdań z badań.

2. Procedura homologacji typu

Po otrzymaniu wniosku o udzielenie homologacji typu pojazdu organ udzielający homologacji:

a) sprawdza, czy wszystkie homologacje typu UE wydane na podstawie aktów prawnych wymienionych w załączniku II mających zastosowanie do homologacji typu pojazdu obejmują typ pojazdu i spełniają odnośne wymogi;

b) upewnia się, że specyfikacje pojazdu i dane znajdują się w pakiecie informacyjnym i świadectwach homologacji typu UE wydanych zgodnie z odpowiednimi aktami prawnymi;

c) jeżeli jakiejś pozycji nie ma w pakiecie informacyjnym przewidzianym w jakimkolwiek akcie prawnym, potwierdza, że odpowiednia część lub cechy są zgodne z danymi szczegółowymi w folderze informacyjnym;

d) na wybranej próbce pojazdów, których typ ma być homologowany, przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie kontroli części i układów pojazdu w celu zweryfikowania, że pojazd lub pojazdy są wykonane zgodnie z odpowiednimi danymi zawartymi w poświadczonym pakiecie informacyjnym w odniesieniu do stosownych świadectw homologacji typu UE;

e) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie odpowiednich sprawdzeń dotyczących montażu oddzielnych zespołów technicznych;

f) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie niezbędnych sprawdzeńw zakresie obecności urządzeń przewidzianych w załączniku II część I przypisy wyjaśniające 1 i 2;

g) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie niezbędnych sprawdzeń w celu zapewnienia spełnienia wymogów określonych w załączniku II część I przypis wyjaśniający 5.

3. Zestawienie specyfikacji technicznych

Liczba pojazdów, jakie należy przedstawić, jest wystarczająca, by umożliwić odpowiednią kontrolę różnych zestawień, którym ma zostać udzielona homologacja typu, według następujących kryteriów:

Specyfikacje techniczne	Kategoria pojazdu									
	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
Silnik	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Skrzynia biegów	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Liczba osi	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Osie napędzane (liczba, pozycja i powiązanie kinematyczne)	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Osie kierowane (liczba i położenie)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rodzaje nadwozia	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Liczba drzwi	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kierunek ruchu drogowego	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Liczba siedzeń	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Poziom wyposażenia	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—

4. Przepisy szczegółowe

W przypadku braku świadectw homologacji przewidzianych w odpowiednich aktach prawnych organ udzielający homologacji:

a) nakazuje przeprowadzenie niezbędnych badań i sprawdzeń zgodnie z wymogami każdego z odpowiednich aktów prawnych;

b) sprawdza, czy pojazd jest zgodny z danymi zamieszczonymi w folderze informacyjnym oraz czy spełnia wymogi techniczne każdego z odpowiednich aktów prawnych;

c) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie odpowiednich sprawdzeń dotyczących montażu oddzielnych zespołów technicznych;

d) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie niezbędnych sprawdzeń w zakresie obecności urządzeń przewidzianych w załączniku II część I przypisy wyjaśniające 1 i 2 ;

e) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie niezbędnych sprawdzeń w celu zapewnienia spełnienia wymogów określonych w załączniku II część I przypis wyjaśniający 5 .

Dodatek 1

Normy, do których muszą się stosować służby techniczne, o których mowa w art. 68

1. Czynności związane z badaniami do celów homologacji typu, które należy wykonywać zgodnie z aktami prawnymi wymienionymi w załączniku II:

1.1. Kategoria A (badania przeprowadzane w obiektach własnych):

Norma EN ISO/IEC 17025:2005 w sprawie ogólnych wymogów dotyczących kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących.

Służba techniczna wyznaczona dla czynności kategorii A może ***również*** przeprowadzać ▌ badania przewidziane w aktach prawnych, w odniesieniu do których została wyznaczona, w obiektach producenta lub ***strony trzeciej***. W ***każdym przypadku pracownicy odpowiedzialni za wykorzystanie wiedzy zawodowej do stwierdzenia zgodności z aktami prawnymi, w odniesieniu do których została wyznaczona służba techniczna, muszą spełniać normę EN ISO/IEC 17020:2012.***

1.2. Kategoria B (nadzór nad badaniami, który obejmuje przygotowanie badań, jeżeli takie badania są przeprowadzane w obiektach producenta lub w obiektach ***strony trzeciej***):

Norma EN ISO/IEC 17020:2012 w sprawie ogólnych kryteriów działania różnych rodzajów jednostek inspekcyjnych.

Przed przeprowadzeniem lub nadzorowaniem jakiegokolwiek badania w obiektach producenta lub obiektach ***strony trzeciej*** służba techniczna sprawdza, czy obiekty badawcze i urządzenia pomiarowe spełniają stosowne wymogi normy ***EN ISO/IEC 17025:2005.***

2. Czynności związane ze zgodnością produkcji

2.1. Kategoria C (procedura oceny wstępnej i audytów nadzorczych systemu zarządzania jakością stosowanego przez producenta):

Norma EN ISO/IEC 17021:2011 w sprawie wymogów dla jednostek prowadzących audyt oraz certyfikację systemów zarządzania.

2.2. Kategoria D (kontrola lub badanie próbek produkcyjnych lub nadzór nad nimi):

Norma EN ISO/IEC 17020:2012 w sprawie ogólnych kryteriów działania różnych rodzajów jednostek inspekcyjnych.

Dodatek 2

Procedura oceny służb technicznych

1. Cel i zakres

1.1. Niniejszy dodatek określa warunki, zgodnie z którymi organ właściwy na mocy w art. 73 (zwany dalej „organem właściwym"), stosuje procedurę oceny służb technicznych.

1.2. Wymogi te stosuje się do wszystkich służb technicznych, niezależnie od ich statusu prawnego (niezależna organizacja, producent lub organ udzielający homologacji występujący jako służba techniczna).

2. Ocena

Przeprowadzanie oceny opiera się na następujących zasadach:

a) zasada niezależności stanowiąca podstawę dla bezstronności i obiektywności wniosków, oraz

b) podejście opierające się na faktach, gwarantujące wiarygodne i odtwarzalne wnioski.

Audytorzy muszą być godni zaufania i uczciwi. Muszą również przestrzegać zasad poufności i dyskrecji.

Ustalenia i wnioski przedstawiają oni w sposób prawdziwy i dokładny.

3. Wymogi w zakresie umiejętności audytorów

3.1. Oceny mogą być dokonywane wyłącznie przez audytorów, którzy posiadają niezbędną do tego celu wiedzę techniczną i administracyjną.

3.2. Audytorzy muszą przejść specjalistyczne szkolenie w zakresie działań oceniających. Ponadto muszą posiadać specjalistyczną wiedzę techniczną w dziedzinie, w której dana służba techniczna prowadzi działalność.

3.3. Bez uszczerbku dla pkt 3.1 i 3.2 ocenę, o której mowa w art. 73, przeprowadzają audytorzy niezwiązani z działalnością, którą oceniają.

4. Wniosek o wyznaczenie

4.1. Odpowiednio upoważniony przedstawiciel kandydującej służby technicznej składa właściwemu organowi formalny wniosek zawierający następujące informacje:

a) ogólna charakterystyka służby technicznej, w tym podmiot prawny, nazwa, adresy, status prawny oraz zasoby techniczne;

b) szczegółowe informacje na temat członków personelu odpowiedzialnych za badania oraz kadry kierowniczej, wraz z ich życiorysami oraz dokumentami określającymi ich poziom wykształcenia i umiejętności zawodowe;

c) służby techniczne, które stosują wirtualne metody testowania, udowadniają posiadanie umiejętności pracy w środowisku wspomaganym komputerowo;

d) ogólne informacje na temat służby technicznej, obejmujące jej działalność, powiązania w ramach większego podmiotu, jeżeli istnieje, i adresy wszystkich lokalizacji, które mają być objęte zakresem wyznaczenia;

e) umowa dotycząca spełnienia wymogów dotyczących wyznaczenia i innych obowiązków służby technicznej wynikających z odpowiednich aktów prawnych, w odniesieniu do których została wyznaczona;

f) opis usług oceny zgodności, jakie służba techniczna podejmuje w ramach odpowiednich aktów prawnych oraz wykaz aktów prawnych, których dotyczy wniosek tej służby technicznej o wyznaczenie, w tym, w stosownych przypadkach, zakres uprawnień;

g) kopia podręcznika zapewnienia jakości danej służby technicznej.

4.2. Właściwy organ sprawdza adekwatność informacji dostarczonych przez służbę techniczną.

4.3. Służba techniczna powiadamia właściwy organ o wszelkich zmianach informacji przekazanych zgodnie z pkt 4.1.

5. Przegląd zasobów

Właściwy organ dokonuje przeglądu swoich możliwości w zakresie przeprowadzania oceny służb technicznych pod względem swojej polityki wewnętrznej, kompetencji oraz dostępności odpowiednich audytorów i ekspertów.

6. Podwykonawstwo usług oceny

6.1. Właściwy organ może zlecić część oceny innemu właściwemu organowi lub zwrócić się o wsparcie do ekspertów technicznych zapewnianych przez inne właściwe organy. Podwykonawcy i eksperci muszą zostać zatwierdzeni przez kandydującą służbę techniczną.

6.2. W celu zakończenia pełnej oceny danej służby technicznej właściwy organ bierze pod uwagę świadectwa akredytacyjne o odpowiednim zakresie.

7. Przygotowanie do oceny

7.1. Zespół ds. oceny wspólnej jest oficjalnie wyznaczany przez właściwy organ. Właściwy organ zapewnia, aby każdy zespół ds. oceny wzajemnej dysponowałodpowiednią dla danego zadania wiedzą fachową. W szczególności cały zespół ds. oceny wzajemnej posiada:

a) wiedzę o odpowiednim zakresie zgodną ze szczegółowym zakresem, którego dotyczy wyznaczenie; oraz

b) wystarczającą orientację, by dokonać wiarygodnej oceny, czy kompetencje danej służby technicznej są wystarczające do przeprowadzania działań zgodnych z zakresem wyznaczenia.

7.2. Właściwy organ wyraźnie określa zadania przydzielone zespołowi ds. oceny wspólnej. Zadaniem zespołu ds. oceny wspólnej jest przegląd dokumentów otrzymanych od kandydującej służby technicznej oraz przeprowadzenie oceny na miejscu.

7.3. Właściwy organ uzgadnia ze służbą techniczną i wyznaczonym zespołem oceniającym datę oraz harmonogram oceny. Jednak to właściwy organ jest odpowiedzialny za wyznaczenie daty zgodnej z planem nadzoru i ponownej oceny.

7.4. Właściwy organ udzielający homologacji typu zapewnia, by zespół ds. oceny wspólnej miał do dyspozycji odpowiednie dokumenty określające kryteria, protokoły poprzednich ocen oraz odpowiednie dokumenty i protokoły służby technicznej.

8. Ocena na miejscu

Zespół ds. oceny wzajemnej przeprowadza ocenę danej służby technicznej w obiektach, w których prowadzi ona jedną z kluczowych działalności lub większą ich liczbę, a w stosownych przypadkach naocznie ocenia inne wybrane lokalizacje, w których dana służba techniczna prowadzi działalność.

9. Analiza wniosków i sprawozdanie z oceny

9.1. Zespół ds. oceny wspólnej analizuje wszystkie istotne informacje i dokumentację dowodową zebrane podczas przeglądu dokumentacji i protokołów oraz podczas oceny na miejscu. Analiza ta przygotowywana jest tak, by umożliwić zespołowi określenie zakresu kompetencji i zgodności danej służby technicznej z wymogami dotyczącymi wyznaczenia.

9.2. Właściwy organ stosuje takie procedury sprawozdawcze, które zapewniają spełnienie poniższych wymogów.

9.2.1. Przed opuszczeniem obiektów ocenianej służby technicznej organizowane jest spotkanie zespołu ds. oceny wspólnej z ocenianą służbą techniczną. Podczas tego spotkania zespół ds. oceny wspólnej przedstawia pisemne lub ustne sprawozdanie zawierające wnioski z przeprowadzonej analizy. Służbie technicznej zapewnia się wówczas możliwość zadania pytań dotyczących tych wyników i ewentualnie stwierdzonej niezgodności oraz jej podstaw.

9.2.2. Sprawozdanie pisemne na temat wyników oceny niezwłocznie przekazywane jest ocenianej służbie technicznej. Takie sprawozdanie z oceny zawiera uwagi dotyczące kompetencji i zgodności oraz określa wszelką ewentualną niezgodność, którą należy usunąć w celu osiągnięcia zgodności z wszystkimi wymogami dotyczącymi wyznaczenia.

9.2.3. Służbie technicznej zapewnia się możliwość ustosunkowania się do sprawozdania z oceny i przygotowania opisu konkretnych działań, już podjętych lub planowanych, w określonym terminie, w celu usunięcia wszelkiej niezgodności.

9.3. Właściwy organ zapewnia, by działania służby technicznej mające na celu usunięcie niezgodności były wystarczające i skuteczne. Jeżeli te działania służby technicznej okażą się niewystarczające, kierowana jest do niej prośba o uzupełnienie wyjaśnień. Ponadto można wymagać przedłożenia dowodów rzeczywistego wprowadzenia w życie podjętych działań lub można przeprowadzić kolejną ocenę w celu sprawdzenia skutecznego wprowadzenia w życie działań naprawczych.

9.4. Sprawozdanie z oceny zawiera co najmniej następujące elementy:

a) niepowtarzalne oznaczenie służby technicznej;

b) data(-y) oceny na miejscu;

c) nazwisko(-a) audytora(-ów) lub eksperta (-ów) dokonujących oceny;

d) niepowtarzalne oznaczenie wszystkich ocenianych obiektów;

e) wnioskowany zakres wyznaczenia poddany ocenie;

f) oświadczenie na temat adekwatności wewnętrznej organizacji i procedur przyjętych przez służbę techniczną potwierdzające jej kompetencje, jak zostało to ustalone na podstawie spełnienia przez nią wymogów dotyczących wyznaczenia;

g) informacje dotyczące rozwiązywania wszelkiej niezgodności;

h) zalecenie stwierdzające, czy wnioskodawca powinien zostać wyznaczony lub zatwierdzony jako służba techniczna, a jeżeli tak, określające zakres takiego wyznaczenia.

10. Przyznanie, zatwierdzenie lub rozszerzenie wyznaczenia

10.1. Właściwy organ bez zbędnej zwłoki podejmuje decyzję o przyznaniu, zatwierdzeniu lub rozszerzeniu wyznaczenia na podstawie sprawozdania(-ań) z oceny i wszelkich innych stosownych informacji.

10.2. Właściwy organ wydaje służbie technicznej świadectwo. Świadectwo to zawiera następujące elementy:

a) nazwa i logo właściwego organu;

b) niepowtarzalne oznaczenie wyznaczonej służby technicznej;

c) rzeczywista data wyznaczenia i data jego wygaśnięcia;

d) krótki opis lub odniesienie do zakresu wyznaczenia (odpowiednie akty prawne lub ich części);

e) oświadczenie zgodności i odniesienie do niniejszego rozporządzenia.

11. Ponowna ocena i nadzór

11.1. Ponowna ocena jest przeprowadzana w podobny sposób jak ocena wstępna, przy czym przy ponownej ocenie uwzględnia się doświadczenie nabyte przy poprzednich ocenach. Nadzór nad oceną na miejscu jest mniej rozległy niż ponowna ocena.

11.2. Właściwy organ opracowuje plan ponownej oceny i nadzoru dla każdej wyznaczonej służby technicznej, tak by reprezentatywne próbki zakresu wyznaczenia były oceniane regularnie.

Odstępy czasu między ocenami na miejscu, bez względu na to, czy chodzi o ponowną ocenę czy nadzór, są uzależnione od potwierdzonej powtarzalności wyników osiąganych przez daną służbę techniczną.

11.3. Jeżeli podczas przeprowadzania nadzoru lub ponownej oceny stwierdzono niezgodność, właściwy organ określa ścisłe terminy dla działań naprawczych, które należy podjąć.

11.4. Jeżeli działania naprawcze lub ulepszające nie zostały wprowadzone w uzgodnionym terminie lub zostały uznane za niewystarczające, właściwy organ przyjmuje odpowiednie środki, takie jak przeprowadzenie kolejnej oceny, zawieszenie lub wycofanie wyznaczenia dla jednej lub więcej działalności, w odniesieniu do których dana służba techniczna została wyznaczona.

11.5. Jeżeli właściwy organ podejmie decyzję o zawieszeniu lub wycofaniu wyznaczenia służby technicznej, powiadamia o swojej decyzji daną służbę techniczną listem poleconym. W każdym przypadku właściwy organ przyjmuje wszystkie środki niezbędne do zapewnienia kontynuacji działań już rozpoczętych przez tę służbę techniczną.

12. Dokumentacja dotycząca wyznaczonych służb technicznych

12.1. Właściwy organ zachowuje dokumentację dotyczącą służb technicznych, aby wykazać, że rzeczywiście spełniono wymogi wyznaczenia, w tym w odniesieniu do kompetencji.

12.2. Właściwy organ przechowuje dokumentację na temat służb technicznych w sposób zapewniający poufność.

12.3. Dokumentacja dotycząca służb technicznych zawiera co najmniej następujące elementy:

a) odpowiednia korespondencja;

b) sprawozdania i protokoły z oceny;

c) kopie świadectw wyznaczenia.

I

ZAŁĄCZNIK IV

PROCEDURY ZGODNOŚCI PRODUKCJI

1. Cele

1.1. Procedura zgodności produkcji ma na celu zapewnienie zgodności wszystkich produkowanych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych lub wyposażenia z homologowanym typem.

1.2. Procedura zgodności produkcji zawsze obejmuje ocenę systemów zarządzania jakością, określaną w pkt 2 jako „ocena wstępna”, oraz weryfikację przedmiotu homologacji typu i kontrole odnoszące się do produktów, określane w pkt 3 jako „ustalenia dotyczące zgodności produktów”.

2. Ocena wstępna

2.1. Przed udzieleniem homologacji typu organ udzielający homologacji weryfikuje, czy producent wprowadził odpowiednie ustalenia i procedury w celu zapewnienia, aby pojazdy, układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne lub części i wyposażenie były produkowane zgodne z homologowanym typem.

2.2. Wskazówki dotyczące przeprowadzenia tej oceny można znaleźć w normie EN ISO 19011:2011 „Wytyczne dotyczące audytowania systemów zarządzania”.

2.3. Zgodności z wymogami określonymi w pkt 2.1 weryfikuje się pod względem wymogów organu udzielającego homologacji w następujący sposób:

Organowi udzielającemu homologacji wystarcza ocena wstępna wraz z ustaleniami dotyczącymi zgodności produktów, o których mowa w pkt 3, z uwzględnieniem jednego z ustaleń, o których mowa w pkt 2.3.1–2.3.3, lub kombinacji tych ustaleń w całości lub częściowo, stosownie do przypadku.

2.3.1. Ocenę wstępną i weryfikację ustaleń dotyczących zgodności produktów przeprowadza organ udzielający homologacji lub organ wyznaczony w tym celu przez organ udzielający homologacji.

2.3.1.1. Podczas rozpatrywania zakresu oceny wstępnej, którą należy przeprowadzić, organ udzielający homologacji może wziąć pod uwagę następujące informacje:

a) czy producent posiada świadectwo podobne do opisanego w pkt 2.3.3, ale które nie zostało zakwalifikowane lub uznane na podstawie tego punktu;

b) w przypadku homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego – oceny systemu jakości przeprowadzone przez producenta(-ów) pojazdu w obiektach producenta układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, zgodnie z jedną lub większą liczbą specyfikacji przemysłowych spełniających wymagania normy EN ISO 9001: ***2015*** lub ISO/TS16949:2009;

c) czy w jednym z państw członkowskich w ostatnim czasie cofnięto co najmniej jedną homologację typu posiadaną przez danego producenta z powodu niezadowalającej kontroli zgodności produkcji. W takim przypadku ocena wstępna dokonana przez organ udzielający homologacji nie ogranicza się do uznania certyfikacji systemu jakości producenta, ale obejmuje sprawdzenie, czy wdrożono wszystkie konieczne ulepszenia zapewniające skuteczną kontrolę, aby pojazdy, komponenty, układy lub oddzielne zespoły techniczne były produkowane zgodnie z homologowanym typem.

2.3.2. Ocena wstępna i weryfikacja ustaleń dotyczących zgodności produktów może zostać przeprowadzona przez organ udzielający homologacji innego państwa członkowskiego lub organ wyznaczony w tym celu przez organ udzielający homologacji.

2.3.2.1. W takim przypadku organ udzielający homologacji tego innego państwa członkowskiego przygotowuje poświadczenie zgodności, przedstawiające w zarysie obszary oraz zakłady produkcyjne objęte jego zakresem przez organ udzielający homologacji jako istotne dla homologacji typu produktu(-ów) oraz odnoszące się do aktów prawnych, zgodnie z którymi produkty te mają zostać homologowane.

2.3.2.2. Po otrzymaniu wniosku o wydanie poświadczenia zgodności od organu udzielającego homologacji państwa członkowskiego udzielającego homologacji typu organ udzielający homologacji innego państwa członkowskiego niezwłocznie przesyła to poświadczenie zgodności lub informuje ten organ udzielający homologacji, że nie jest w stanie wydać takiego oświadczenia.

2.3.2.3. Poświadczenie zgodności zawiera co najmniej następujące dane:

a)	Grupa lub spółka	(np. XYZ Automotive)
b)	Wyodrębniona jednostka	(np. oddział regionalny)
c)	Fabryki/zakłady	(np. fabryka silników 1 (w państwie A) – fabryka pojazdów 2 (w państwie B))
d)	Asortyment pojazdów/części	(np. wszystkie modele kategorii M_1)
e)	Oceniane obszary	(np. montaż silnika, tłoczenie i montaż karoserii, montaż pojazdu)
f)	Badane dokumenty	(np. podręcznik i procedury zapewnienia jakości przedsiębiorstwa i zakładu)
g)	Data dokonania oceny	(np. ocena przeprowadzona w dniach dd/mm/rrrr–dd/mm/rrrr)
h)	Planowane wizyty monitorujące	(np. mm/rrrr)

2.3.3. Organ udzielający homologacji może także uznać certyfikację producenta zgodnie z normami ISO 9001:2015 lub ISO/TS16949:2009 (zakres tej certyfikacji musi w takim przypadku obejmować produkty, który mają być homologowane) lub z równoważną normą certyfikacyjną jako spełniające wymogi dotyczące oceny wstępnej określone w pkt 2.3, pod warunkiem że zgodność produkcji jest rzeczywiście objęta systemem zarządzania jakością, a uzyskana przez producenta homologacja typu nie została cofnięta, o czym mowa w pkt 2.3.1.1 lit. c). Producent przedstawia szczegóły dotyczące certyfikacji i informuje organ udzielający homologacji o wszelkich zmianach jej ważności lub zakresu.

2.4. Do celów homologacji typu pojazdu nie trzeba dokonywać powtórnych ocen wstępnych przeprowadzanych dla udzielenia homologacji typu układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych pojazdu, ale uzupełnia się je o ocenę lokalizacji i działalności związanej z montażem całego pojazdu, które nie były objęte zakresem ocen wstępnych.

3. Ustalenia dotyczące zgodności produktów

3.1. Wszelkie pojazdy, układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne, części lub elementy wyposażenia homologowane na podstawie regulaminu ONZ załączonego do zrewidowanego porozumienia z 1958 r. oraz niniejszego rozporządzenia muszą być produkowane w sposób zgodny z homologowanym typem, poprzez spełnienie wymogów niniejszego załącznika, wspomnianego regulaminu ONZ oraz niniejszego rozporządzenia.

3.2. Przed udzieleniem homologacji typu na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz regulaminu ONZ załączonego do zrewidowanego porozumienia z 1958 r., organ udzielający homologacji weryfikuje, czy istnieją odpowiednie ustalenia dotyczące zgodności produktu i udokumentowane plany kontroli, które należy uzgodnić z producentem w przypadku każdej homologacji, w celu przeprowadzania w określonych odstępach czasu badań lub związanych z nimi sprawdzeń niezbędnych do weryfikacji trwałej zgodności z homologowanym typem, w tym, w stosownych przypadkach, badań określonych w niniejszym rozporządzeniu i wspomnianym regulaminie ONZ.

3.3. Posiadacz homologacji w szczególności:

3.3.1. zapewnia istnienie i stosowanie procedur dla skutecznej kontroli zgodności pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia z homologowanym typem;

3.3.2. ma dostęp do wyposażenia badawczego lub innego odpowiedniego wyposażenia niezbędnego do sprawdzenia zgodności z każdym homologowanym typem;

3.3.3. zapewnia, aby wyniki badań lub sprawdzeń zostały zapisane, a załączone dokumenty pozostały dostępne przez okres do 10 lat, który zostanie ustalony w porozumieniu z organem udzielającym homologacji;

3.3.4. dokonuje analizy wyników każdego typu badania lub kontroli w celu weryfikacji i zapewnienia stabilności właściwości produktu, uwzględniając zmienność produkcji przemysłowej;

3.3.5. zapewnia, aby dla każdego typu produktu przeprowadzane były co najmniej sprawdzenia wymienione w niniejszym rozporządzeniu oraz badania, które zalecane są w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku II;

3.3.6. zapewnia, aby dowolny zestaw próbek lub badanych elementów wykazujących brak zgodności podczas danego typu badania stanowił podstawę do dalszego pobierania próbek i ponownego przeprowadzenia badania. Podejmuje się wszelkie niezbędne kroki w celu przywrócenia procesu produkcji, aby zapewnić zgodność z homologowanym typem;

3.4. W przypadku homologacji typu krok po kroku, mieszanych lub wielostopniowych organ udzielający homologacji typu całego pojazdu może zażądać szczegółowych informacji dotyczących przestrzegania wymogów zgodności produkcji określonych w niniejszym załączniku od każdego organu udzielającego homologacji, który udzielił homologacji typu danego układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

3.5. Organ udzielający homologacji typu całego pojazdu, który uznał przekazane informacje, o których mowa w pkt 3.4, za niewystarczające i poinformował o tym pisemnie danego producenta i organ udzielający homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, wnioskuje o przeprowadzenie dodatkowych audytów lub sprawdzeń zgodności produkcji, które należy przeprowadzić w zakładzie(-ach) producenta(-ów) tych układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych. Wyniki tych dodatkowych audytów lub sprawdzeń zgodności produkcji są niezwłocznie udostępniane temu organowi udzielającemu homologacji.

3.6. Jeżeli zastosowanie mają pkt 3.4 i 3.5, a organ udzielający homologacji typu całego pojazdu uznaje wyniki dodatkowych audytów lub kontroli za niewystarczające, producent zapewnia możliwie szybkie przywrócenie zgodności produkcji w sposób zadowalający dla tego organu udzielającego homologacji oraz dla organu udzielającego homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

4. Ustalenia dotyczące stałej weryfikacji

4.1. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu, może w każdym momencie zweryfikować metody kontroli zgodności stosowane w każdym zakładzie produkcyjnym poprzez okresowe kontrole. Producent musi w tym celu umożliwić temu organowi dostęp do miejsc produkcji, kontroli, badania, składowania i dystrybucji oraz dostarcza wszystkie niezbędne informacje w odniesieniu do dokumentacji i zapisów dotyczących systemu zarządzania jakością.

4.1.1. Typowe ustalenia w przypadku takich audytów okresowych mają na celu monitorowanie stałej skuteczności procedur określonych w pkt 2 i 3 (ocena wstępna oraz ustalenia dotyczące zgodności produktów).

4.1.1.1. Czynności nadzoru przeprowadzone przez służby techniczne (wykwalifikowane lub uznane zgodnie z wymogiem pkt 2.3.3) są uznawane za spełniające wymóg pkt 4.1.1 w odniesieniu do procedur ustanowionych podczas oceny wstępnej.

4.1.1.2. Normalna częstotliwość weryfikacji dokonywanych przez organ udzielający homologacji (innych niż te, o których mowa w pkt 4.1.1.1) musi zapewnić, by odpowiednie kontrole przeprowadzane zgodnie z pkt 2 i 3 były poddawane przeglądowi w odstępach określonych na podstawie metod oceny ryzyka zgodnie z normą międzynarodową ISO 31000:2018 „Zarządzanie ryzykiem – Zasady i wytyczne”, a w każdym razie taka weryfikacja musi się odbywać co najmniej raz na trzy lata. Metody te muszą w szczególności uwzględniać wszelkie niezgodności zgłoszone przez inne państwa członkowskie w kontekście art. 54 ust. 1.

4.2. Podczas każdego przeglądu inspektorowi udostępnia się zapisy badań lub sprawdzeń oraz zapisy produkcji, w szczególności zapisy tych badań lub sprawdzeń, które są udokumentowane zgodnie z wymogami pkt 2.2.

4.3. Inspektor może pobrać próbki losowo w celu poddania ich badaniom w laboratorium producenta lub w obiektach służby technicznej. W takim przypadku przeprowadzane są jedynie badania fizyczne. Minimalną liczbę próbek można określić na podstawie wyników weryfikacji własnej producenta.

4.4. Inspektor, który uważa, że poziom kontroli jest niewystarczający lub że należy zweryfikować ważność badań przeprowadzanych zgodnie z pkt 4.2, wybiera próbki do wysłania służbie technicznej, aby przeprowadziła badania fizyczne zgodnie z wymogami w zakresie zgodności produkcji określonymi w aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

4.5. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli lub przeglądu monitorującego niezadowalających wyników, organ udzielający homologacji podejmuje wszelkie niezbędne kroki, aby zapewnić jak najszybsze przywrócenie zgodności produkcji przez producenta.

4.6. W przypadkach, w których zgodność z regulaminami ONZ jest wymagana w niniejszym rozporządzeniu, producent może wybrać stosowanie niniejszego załącznika jako równoważną alternatywę dla wymogów zgodności produkcji w odpowiednich regulaminach ONZ. Jeżeli jednak zastosowanie mają pkt 4.4 lub 4.5, wszystkie odrębne wymogi zgodności produkcji zawarte w regulaminach ONZ muszą zostać spełnione w sposób zadowalający dla organu udzielającego homologacji, dopóki nie uzna on, że zgodność produkcji została przywrócona.

ZAŁĄCZNIK V

ROCZNE LIMITY ILOŚCIOWE MAŁYCH SERII I ***KOŃCOWEJ PARTII PRODUKCJI***

A. ROCZNE LIMITY ILOŚCIOWE MAŁYCH SERII

1. Liczba jednostek jednego typu pojazdu, które mają zostać zarejestrowane, udostępnione na rynku lub dopuszczone w ciągu roku w Unii, nie może przekroczyć, na podstawie art. 41, dla danej kategorii pojazdu rocznych limitów ilościowych podanych w poniższej tabeli:

Kategoria	Jednostki
M_1	1***500***
M_2, M_3	0
N_1	***1500***
N_2, N_3	0 ***do daty rozpoczęcia stosowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 41 ust. 5.*** ***1500 po tej dacie***
O_1, O_2	0
O_3, O_4	0

2. Liczba jednostek jednego typu pojazdu, które mają zostać zarejestrowane, udostępnione na rynku lub dopuszczone w ciągu roku w państwie członkowskim, jest określana przez to państwo członkowskie, ale nie może przekroczyć, na podstawie art. 42, dla danej kategorii pojazdu rocznych limitów ilościowych podanych w poniższej tabeli:

Kategoria	Jednostki
M_1	***250***
M_2, M_3	250
N_1	▌ 250 ▌
N_2, N_3	250
O_1, O_2	500
O_3, O_4	250

B. LIMITY KOŃCOWEJ PARTII PRODUKCJI

Maksymalna liczba kompletnych i skompletowanych pojazdów dopuszczonych w każdym państwie członkowskim w ramach procedury „końcowa partia produkcji" jest ograniczana przez państwa członkowskie w jeden z następujących sposobów:

1. ***W przypadku kategorii M_1 maksymalna liczba pojazdów jednego typu lub większej liczby typów nie może przekroczyć 10 %, natomiast w przypadku wszystkich innych kategorii – 30 % pojazdów wszystkich danych typów dopuszczonych w tym państwie członkowskim w poprzednim roku.***
   Jeżeli liczba stanowiąca odpowiednio 10 % lub 30 % wynosi mniej niż 100, państwo członkowskie może zezwolić na dopuszczenie maksymalnie 100 pojazdów.

2. ***Pojazdy jakiegokolwiek jednego typu są ograniczone do pojazdów, którym w momencie produkcji pojazdu lub po jej dacie wydano ważne świadectwo zgodności, przy czym świadectwo to pozostało ważne przez co najmniej trzy miesiące po dacie wydania, ale następnie straciło swoją ważność z powodu wejścia w życie aktu prawnego.***

I

ZAŁĄCZNIK VI

WYKAZ CZĘŚCI LUB WYPOSAŻENIA, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ POWAŻNE ZAGROŻENIE DLA WŁAŚCIWEGO FUNKCJONOWANIA UKŁADÓW ISTOTNYCH DLA BEZPIECZEŃSTWA POJAZDU LUB JEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, WYMOGI DOTYCZĄCE OSIĄGÓW TAKICH CZĘŚCI I WYPOSAŻENIA, ODPOWIEDNIE PROCEDURY BADANIA ORAZ PRZEPISY DOTYCZĄCE OZNACZANIA I PAKOWANIA

I. Części lub wyposażenie mające znaczny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu

Nr pozycji	Opis pozycji	Wymogi dotyczące osiągów	Procedura badania	Wymogi dotyczące oznaczania	Wymogi dotyczące pakowania
1	[…]				
2					
3					

II. Części lub wyposażenie mające znaczny wpływ na oddziaływanie pojazdu na środowisko

Nr pozycji	Opis pozycji	Wymogi dotyczące osiągów	Procedura badania	Wymogi dotyczące oznaczania	Wymogi dotyczące pakowania
1	[…]				
2					
3					

ZAŁĄCZNIK VII

AKTY PRAWNE, W ODNIESIENIU DO KTÓRYCH PRODUCENT MOŻE ZOSTAĆ WYZNACZONY JAKO SŁUŻBA TECHNICZNA

1. Cele i zakres

1.1. Niniejszy załącznik zawiera wykaz aktów prawnych, w odniesieniu do których wewnętrzna służba techniczna producenta może zostać wyznaczony jako służba techniczna zgodnie z art. 72 ust. 1.

1.2. Załącznik ten zawiera również odpowiednie przepisy dotyczące wyznaczenia wewnętrznej służby technicznej producenta jako służby technicznej, które należy stosować w ramach homologacji typu pojazdów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych objętych załącznikiem II część I.

1.3. Załącznik ten nie ma jednak zastosowania do producentów, którzy występują o homologację typu UE pojazdów produkowanych w małych seriach, o której mowa w art. 41.

2. Wyznaczenie wewnętrznej służby technicznej producenta jako służby technicznej

2.1. Wewnętrzna służba technicznej producenta wyznaczona jako służba techniczna to producent wyznaczony przez organ udzielający homologacji typu jako laboratorium badawcze w celu prowadzenia badań homologacji w imieniu organu udzielającego homologacji.

Wyrażenie „prowadzenie badań” nie ogranicza się do pomiaru parametrów, lecz obejmuje również zapis wyników badań oraz złożenie organowi udzielającemu homologacji typu sprawozdania zawierającego istotne wnioski.

Obejmuje ono również kontrolowanie zgodności z tymi przepisami, które niekoniecznie wymagają przeprowadzania pomiarów. Ma to miejsce w przypadku oceny zgodności projektu z wymogami prawnymi.

3. Wykaz aktów prawnych i ograniczenia

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 28
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10
18A	Tabliczka znamionowa producenta oraz VIN	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011
20A	Montaż urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48
27A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolek i wskaźników	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 121
34A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 672/2010
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego
36A	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122 Z wyjątkiem zawartych w załączniku 8 przepisów dotyczących grzejników spalinowych i układów ogrzewania zasilanych LPG
37A	Osłony kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010
44A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012
45A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43 Ograniczenie do przepisów zawartych w załączniku 21
46A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 458/2011
48A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012
49A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55 Ograniczenie do przepisów zawartych w załączniku 5 (do pkt 8 włącznie) oraz w załączniku 7
61	Układ klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE

Dodatek

Wyznaczenie wewnętrznej służby technicznej producenta jako służby technicznej i podwykonawstwo

1. Informacje ogólne

1.1. Wyznaczenie i notyfikacja wewnętrznej służby technicznej producenta jako służby technicznej przebiegają zgodnie z art. 68–81, a wszelkie podwykonawstwo odbywa się zgodnie z niniejszym dodatkiem.

2. Podwykonawstwo

2.1. Zgodnie z art. 71 ust. 1 służba techniczna może wskazać podwykonawcę do prowadzenia badań w jego imieniu.

2.2. Do celów niniejszego dodatku:

„podwykonawca” oznacza albo jednostkę zależną służby technicznej, która została upoważniona przez tę służbę do prowadzenia działalności w zakresie badań w ramach jej własnej organizacji wewnętrznej, albo stronę trzecią prowadzącą działalność w zakresie badań na podstawie umowy z tą służbą techniczną.

2.3. Korzystanie z usług podwykonawcy nie zwalnia służby technicznej z obowiązku zapewnienia zgodności z przepisami art. 69, 70, 80 i 81, a zwłaszcza z tymi, które dotyczą umiejętności służb technicznych oraz zgodności z normą EN ISO/IEC 17025:2005.

2.4. Załącznik VII pkt 2 ma zastosowanie do podwykonawcy.

3. Sprawozdanie z badań

Sprawozdania z badań sporządzane są zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 30 ust. 3.

ZAŁĄCZNIK VIII

WARUNKI STOSOWANIA WIRTUALNYCH METOD BADANIA PRZEZ PRODUCENTA LUB SŁUŻBĘ TECHNICZNĄ

1. Cele i zakres

Niniejszy załącznik określa przepisy dotyczące badania wirtualnego zgodnie z art. 30 ust. 7.

2. Wykaz aktów prawnych

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58
6A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (stopnie służące do wsiadania, stopnie nadwozia i uchwyty)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012
6B	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 11
8A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46
12A	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 21
16A	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 26
20A	Montaż urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48
27A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego
32A	Pole widzenia do przodu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 125
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010
37A	Osłony kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010
42A	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 73
48A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012
49A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55
50B	Krótki sprzęg; montaż homologowanego typu krótkiego sprzęgu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 102
52A	Pojazdy kategorii M_2 i M_3	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 107
52B	Wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 66
57A	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 93

Dodatek 1

Ogólne warunki stosowania wirtualnych metod badania

1. Wzór badania wirtualnego

Jako podstawową strukturę opisu i przeprowadzenia wirtualnego badania stosuje się następujący schemat:

a) cel;

b) wzór struktury;

c) warunki brzegowe;

d) założenia dotyczące obciążenia;

e) obliczenie;

f) ocena;

g) dokumentacja.

2. Podstawy komputerowej symulacji i obliczania

2.1. Model matematyczny

Model matematyczny dostarczany jest przez producenta. Odzwierciedla on złożoność konstrukcji pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego poddawanych badaniu w związku z wymogami odpowiedniego aktu prawnego i jego warunków brzegowych.

Te same przepisy stosuje się do badania komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych oddzielnie od pojazdu.

2.2. Procedura walidacji modelu matematycznego

Model matematyczny walidowany jest poprzez porównanie z rzeczywistymi warunkami testowymi.

W tym celu przeprowadzane jest badanie fizyczne, aby porównać wyniki otrzymane po zastosowaniu modelu matematycznego z wynikami badania fizycznego. Należy wykazać porównywalność wyników obu badań. Producent lub służba techniczna sporządza sprawozdanie z walidacji i przedstawia je organowi udzielającemu homologacji.

Organ udzielający homologacji powiadamiany jest o wszelkich zmianach w modelu matematycznym lub w oprogramowaniu, które mogłyby unieważnić sprawozdanie z walidacji, i może domagać się przeprowadzenia nowej procedury walidacji.

Schemat przebiegu procedury walidacji przedstawiony jest w dodatku 3.

2.3. Dokumentacja

Producent dokumentuje i udostępnia służbie technicznej dane i narzędzia pomocnicze wykorzystywane do symulacji i obliczeń.

3. Narzędzia i wsparcie

Na wniosek służby technicznej producent dostarcza jej narzędzia niezbędne do przeprowadzania badania wirtualnego, w tym odpowiednie oprogramowanie, lub zapewnia służbie technicznej dostęp do nich.

Producent zapewnia również służbie technicznej odpowiednie wsparcie.

Zapewnienie służbie technicznej przez producenta dostępu i wsparcia nie zwalnia służby technicznej z obowiązków odnoszących się do umiejętności jej pracowników, uiszczania opłat licencyjnych oraz zachowania poufności.

Dodatek 2

Szczegółowe warunki stosowania wirtualnych metod badania

1. Wykaz aktów prawnych

	Odniesienie do aktu prawnego	Załącznik i punkty	Warunki szczegółowe
3B	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58	Pkt 2.3, 7.3 i 25.6 regulaminu ONZ nr 58.	Wymiary oraz opór stawiany siłom.
6A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	Część 1 i 2 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 130/2012.	Wymiary stopni służących do wsiadania, stopni nadwozia i uchwytów.
6B	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 11	Załącznik 3 do regulaminu ONZ nr 11. Pkt 2.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 11. Załącznik 5 do regulaminu ONZ nr 11.	Badania wytrzymałości na rozciąganie i wytrzymałości zamków na przyspieszenia.
8A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46	Pkt 15.2.4 regulaminu ONZ nr 46.	Zalecane pole widzenia lusterek wstecznych.
12A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 21	a) Pkt 5–5.7 regulaminu ONZ nr 21. b) Pkt 2.3 regulaminu ONZ nr 21.	a) Pomiar wszystkich promieni krzywizny oraz wszystkich elementów zewnętrznych z wyjątkiem tych wymogów, w których przypadku skontrolowanie zgodności z przepisami wymaga zastosowania siły. b) Określanie strefy uderzenia głową.

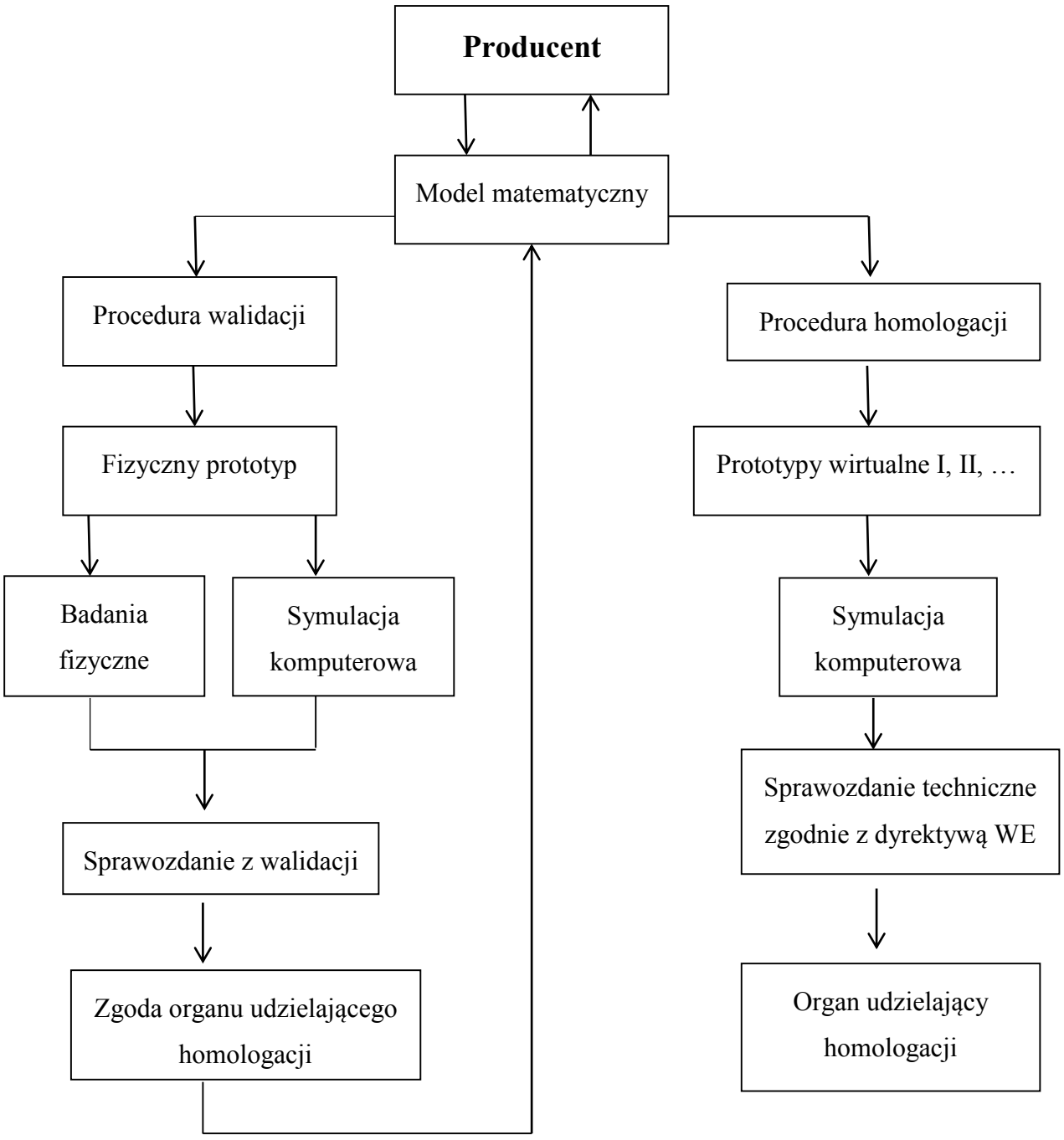
	Odniesienie do aktu prawnego	Załącznik i punkty	Warunki szczegółowe
16A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 26	Pkt 5.2.4 regulaminu ONZ nr 26. Wszystkie przepisy pkt 5 (wymogi ogólne) i 6 (wymogi szczegółowe) regulaminu ONZ nr 26.	Pomiar wszystkich promieni krzywizny oraz wszystkich elementów zewnętrznych z wyjątkiem tych wymogów, w których przypadku skontrolowanie zgodności z przepisami wymaga zastosowania siły.
20A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48	Pkt 6 (specyfikacje poszczególnych urządzeń) oraz załączniki 4, 5 i 6 do regulaminu ONZ nr 48.	Badanie zachowania na drodze, o którym mowa w pkt 6.22.9.2.2, przeprowadzane jest na prawdziwym pojeździe.
27A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010	Pkt 1.2 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 1005/2010.	Rozciągająca oraz ściskająca siła statyczna.
32A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 125	Pkt 5 (specyfikacje) regulaminu ONZ nr 125.	Przeszkody i pole widzenia.
35A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010	Pkt 1.1.2 i 1.1.3 załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 1008/2010.	Wyłącznie określanie obszaru wycierania.
37A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010	Pkt 2 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 1009/2010.	Weryfikacja wymogów dotyczących wymiarów.
42A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 73	Pkt 12.10 regulaminu ONZ nr 73.	Wytrzymałość na siłę poziomą oraz pomiar odchylenia.

	Odniesienie do aktu prawnego	Załącznik i punkty	Warunki szczegółowe
48A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	a) Część B pkt 7 i 8 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012. b) Część C pkt 6 i 7 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012.	a) Sprawdzenie zgodności z wymogami w zakresie zwrotności, w tym zwrotności pojazdów wyposażonych w osie podnoszone lub przenoszące obciążenie. b) Pomiar maksymalnego tylnego wychylenia.
49A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61	Załączniki 5 i 6 do regulaminu ONZ nr 61.	Pomiar wszystkich promieni krzywizny oraz wszystkich elementów zewnętrznych z wyjątkiem tych wymogów, w których przypadku skontrolowanie zgodności z przepisami wymaga zastosowania siły.
50A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55	a) Załącznik 5 „Wymagania dotyczące mechanicznych urządzeń sprzęgających” do regulaminu ONZ nr 55. b) Pkt 1.1 załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 55. c) Pkt 3 załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 55.	a) Włącznie z wszystkimi przepisami zawartymi w pkt 1–8. b) Badania wytrzymałościowe mechanicznych urządzeń sprzęgających o prostej konstrukcji można zastąpić badaniem wirtualnym. c) Wyłącznie pkt 3.6.1 (badanie wytrzymałościowe), 3.6.2 (wytrzymałość na wyboczenie) oraz 3.6.3 (wytrzymałość na moment zginający).
52A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 107	Załącznik 3 do regulaminu ONZ nr 107.	Punkt 7.4.5. (metoda obliczania).
52B	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	Załącznik 9 do regulaminu ONZ nr 66.	Symulacja komputerowa badania metodą przewracania kompletnego

	Odniesienie do aktu prawnego	Załącznik i punkty	Warunki szczegółowe
	Regulamin ONZ nr 66		pojazdu jako równoważna metoda homologacji.
57A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 93	Pkt 3 załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 93.	Wytrzymałość na siłę poziomą oraz pomiar odchylenia.

Dodatek 3

Procedura walidacji



ZAŁĄCZNIK IX

PROCEDURY POSTĘPOWANIA PODCZAS WIELOSTOPNIOWEJ HOMOLOGACJI TYPU

1. Obowiązki producentów

1.1. Właściwe funkcjonowanie wielostopniowej homologacji typu wymaga współpracy wszystkich zainteresowanych producentów. W tym celu organy udzielające homologacji muszą przed udzieleniem homologacji typu na pierwszym i kolejnych jej etapach zapewnić istnienie właściwych ustaleń pomiędzy odpowiednimi producentami zapewniających przekazywanie oraz wymianę dokumentów i informacji, tak aby skompletowany typ pojazdu spełniał wymogi techniczne wszystkich odpowiednich aktów prawnych wymienionych w załączniku II. Takie informacje muszą zawierać szczegóły dotyczące homologacji typu odpowiedniego układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego oraz części pojazdu, które tworzą część pojazdu niekompletnego, ale nie otrzymały jeszcze homologacji typu.

1.2. Każdy producent uczestniczący w procedurze wielostopniowej homologacji typu jest odpowiedzialny za homologację oraz zgodność produkcji wszystkich układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które są przez tego producenta wytwarzane lub dodawane do poprzedniego etapu produkcji. Producent na kolejnym etapie nie jest odpowiedzialny za obiekty, które były homologowane na wcześniejszych etapach, z wyjątkiem przypadków, w których producent ten dokonuje zmiany odpowiednich części w stopniu, który unieważnia udzieloną wcześniej homologację typu.

2. Obowiązki organów udzielających homologacji

2.1. Organ udzielający homologacji:

a) sprawdza, czy wszystkie świadectwa homologacji typu UE wydane na podstawie aktów prawnych mających zastosowanie do homologacji typu pojazdu obejmują dany typ pojazdu w jego stanie skompletowania i odpowiadają wymogom;

b) zapewnia, aby wszystkie odpowiednie dane, uwzględniając stan kompletacji pojazdu, były zawarte w folderze informacyjnym;

c) odwołując się do dokumentacji, upewnia się, czy specyfikacja(-e) i dane dotyczące pojazdu zawarte w folderze informacyjnym znajdują się w pakietach informacyjnych i świadectwach homologacji typu UE wydanych zgodnie z odpowiednimi aktami prawnymi; a w przypadku kompletnego pojazdu, jeżeli numer pozycji z folderu informacyjnego nie znajduje się w pakiecie informacyjnym któregokolwiek aktu prawnego, potwierdza, że odpowiednia część lub właściwość są zgodne z danymi szczegółowymi zawartymi w folderze informacyjnym;

d) na wybranej próbce pojazdów należących do typu, który ma być przedmiotem homologacji, przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie kontroli części i układów pojazdu w celu sprawdzenia, czy pojazd(-y) jest (są) skonstruowany(-e) zgodnie z odpowiednimi danymi, zawartymi w uwierzytelnionym folderze informacyjnym zgodnie z wszystkimi odpowiednimi aktami prawnymi; oraz

e) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie odpowiednich sprawdzeń dotyczących montażu oddzielnych zespołów technicznych.

2.2. Liczba pojazdów, które należy kontrolować do celów pkt 2.1 lit. d), musi być wystarczająca, aby umożliwiać właściwą kontrolę różnych kombinacji, które mają otrzymać homologację typu UE, zgodnie ze stanem kompletacji pojazdu pod względem następujących kryteriów:

– silnik;

– skrzynia biegów;

– osie napędzane (liczba, pozycja, powiązanie kinematyczne);

– osie kierowane (liczba i położenie);

– rodzaje nadwozia;

– liczba drzwi;

– kierunek ruchu drogowego;

– liczba siedzeń;

– poziom wyposażenia.

3. Obowiązujące wymogi

3.1. Wielostopniowe homologacje typu UE są udzielane na podstawie stanu kompletacji typu pojazdu i muszą zawierać wszystkie homologacje typu udzielone na wcześniejszych etapach.

3.2. W przypadku homologacji typu całego pojazdu niniejsze rozporządzenie (w szczególności wymogi załącznika I i poszczególne akty prawne wymienione w załączniku II) stosuje się w taki sam sposób, jak gdyby homologacja była udzielana (lub rozszerzana) producentowi pojazdu podstawowego.

3.2.1. Jeżeli typ układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego nie został zmodyfikowany, to homologacja typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego udzielona na wcześniejszych etapach pozostaje ważna do dnia wygaśnięcia pierwszej rejestracji określonego w danym akcie prawnym.

3.2.2. Jeżeli typ układu został zmodyfikowany na kolejnym etapie kompletacji pojazdu w takim stopniu, że musi on zostać ponownie zbadany do celów homologacji typu, ponowne badanie ogranicza się jedynie do tych części układu, które zostały zmodyfikowane lub na które zmiany miały wpływ.

3.2.3. Jeżeli typ pojazdu lub układu został zmodyfikowany przez innego producenta na kolejnym etapie kompletacji pojazdu w takim stopniu, że – z wyjątkiem nazwy producenta – pojazd lub układ można wciąż uznawać za ten sam typ, wymóg mający zastosowanie do istniejących typów można wciąż stosować, dopóki nie upłynie data pierwszej rejestracji podana w odpowiednim akcie prawnym.

3.2.4. Zmiana kategorii pojazdu prowadzi do stosowania odpowiednich wymogów w odniesieniu do nowej kategorii pojazdu. Świadectwa homologacji typu UE z poprzedniej kategorii są akceptowane, pod warunkiem że pojazd spełnia takie same lub bardziej rygorystyczne wymogi niż wymogi mające zastosowanie do nowej kategorii.

3.3. Homologacja typu całego pojazdu udzielona producentowi na kolejnym etapie stanu kompletacji pojazdu nie musi być – z zastrzeżeniem zgody organu udzielającego homologacji – rozszerzana ani zmieniana, jeżeli rozszerzenie wydane na rzecz pojazdu na poprzednim etapie nie ma wpływu na kolejny etap ani na dane techniczne pojazdu. Numer homologacji typu obejmujący rozszerzenie na rzecz pojazdu na poprzednim(-ch) etapie(-ach) kopiuje się jednak w świadectwie zgodności pojazdu na kolejnym etapie.

3.4. W przypadku gdy przestrzeń ładunkowa kompletnego lub skompletowanego pojazdu kategorii N lub O zostanie zmodyfikowana przez innego producenta w celu dodania usuwalnego osprzętu służącego do przechowywania i zabezpieczania ładunku (na przykład wykładziny przestrzeni ładunkowej, regałów towarowych i bagażników dachowych), elementy takie można traktować jako część masy użytecznej, a homologacja typu nie jest potrzebna, jeżeli spełnione są oba z następujących warunków:

a) modyfikacje nie wpływają na homologację typu pojazdu w żaden inny sposób niż poprzez zwiększenie rzeczywistej masy pojazdu;

b) dodany osprzęt można usunąć bez użycia specjalnych narzędzi.

4. Identyfikacja pojazdu

4.1. Numer VIN przewidziany w rozporządzeniu (UE) nr 19/2011 należy zachować podczas wszystkich kolejnych etapów homologacji typu w celu zapewnienia identyfikowalności procesu.

4.2. W drugim i na kolejnych etapach poza tabliczką znamionową przewidzianą w rozporządzeniu (UE) nr 19/2011 każdy producent przymocowuje do pojazdu dodatkową tabliczkę, której wzór przedstawiono w dodatku do niniejszego załącznika. Tabliczka ta musi być przymocowana w sposób trwały w miejscu widocznym i łatwo dostępnym na części niepodlegającej wymianie podczas użytkowania. Tabliczka musi pokazywać w sposób czytelny i trwały następujące informacje w podanej kolejności:

– nazwę producenta;

– sekcję 1, 3 i 4 numeru homologacji typu UE;

– etap homologacji;

– numer VIN pojazdu podstawowego;

– maksymalną masę całkowitą pojazdu, jeżeli jej wartość uległa zmianie na aktualnym etapie homologacji;

– maksymalną masę całkowitą zespołu pojazdów (jeżeli jej wartość uległa zmianie na aktualnym etapie homologacji oraz jeżeli pojazd jest przeznaczony do ciągnięcia przyczepy). Podaje się „0”, jeżeli pojazd nie jest przeznaczony do ciągnięcia przyczepy;

– maksymalne masy przypadające na każdą z osi, podane w kolejności od przodu do tyłu, jeżeli ich wartość uległa zmianie na aktualnym etapie homologacji;

– w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną, maksymalną masę w punkcie sprzęgu, jeżeli jej wartość uległa zmianie na aktualnym etapie homologacji.

O ile w pkt. 4.1 i w niniejszym punkcie nie przewidziano inaczej, dodatkowa tabliczka spełnia wymogi określone w załącznikach I i II do rozporządzenia (UE) nr 19/2011.

Dodatek

WZÓR DODATKOWEJ TABLICZKI PRODUCENTA

Poniższy wzór podano jedynie jako przykład.

NAZWA PRODUCENTA (etap 3)
e2*201X/XX*2609
Etap 3:
WD9VD58D98D234560
1500 kg
2500 kg
1 – 700 kg
2 – 810 kg

ZAŁĄCZNIK X

DOSTĘP DO INFORMACJI Z OBD POJAZDU ORAZ INFORMACJI DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I KONSERWACJI POJAZDU

1. Wprowadzenie

Niniejszy załącznik określa wymogi techniczne w zakresie dostępu do informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów.

2. Dostęp do ***informacji*** z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu

2.1. Producent wprowadza konieczne rozwiązania i procedury, zgodnie z art. 61, aby zapewnić łatwy i szybki dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu na stronach internetowych, wykorzystując znormalizowany format, w sposób niedyskryminacyjny względem treści i dostępu oferowanych autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi.

2.2. Organ udzielający homologacji udziela homologacji typu wyłącznie po otrzymaniu od producenta świadectwa w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu.

2.3. Świadectwo w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu służy jako dowód zapewnienia zgodności z art. 64.

2.4. Świadectwo w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu sporządza się zgodnie ze wzorem podanym w dodatku 1.

2.5. Informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu obejmują:

2.5.1. jednoznaczną identyfikację pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, za które odpowiada producent;

2.5.2. podręczniki serwisowe, w tym dokumentację czynności związanych z obsługą techniczną i konserwacją;

2.5.3. instrukcje techniczne;

2.5.4. informacje dotyczące komponentu i diagnostyki (takie jak minimalne i maksymalne teoretyczne wartości pomiarów);

2.5.5. schematy instalacji elektrycznej;

2.5.6. kody diagnostyczne, w tym kody własne producenta;

2.5.7. numer identyfikacyjny kalibracji oprogramowania odnoszący się do typu pojazdu;

2.5.8. informacje dotyczące zastrzeżonych narzędzi i wyposażenia oraz informacje przekazywane za pomocą tych narzędzi i wyposażenia;

2.5.9. dane techniczne i dwukierunkowe dane dotyczące monitorowania i badań;

2.5.10. standardowe jednostki robocze lub czas realizacji prac w zakresie naprawy i konserwacji, jeżeli informacje takie udostępnia się autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi producenta albo w sposób bezpośredni, albo przez stronę trzecią;

2.5.11. w przypadku wielostopniowej homologacji typu informacje wymagane zgodnie z pkt. 3 oraz wszystkie inne informacje niezbędne do spełnienia wymogów określonych w art. 61.

2.6. Producent udostępnia zainteresowanym stronom następujące informacje:

2.6.1. odpowiednie informacje pozwalające na opracowanie komponentów zamiennych, które są niezbędne do poprawnego działania układu OBD;

2.6.2. informacje pozwalające na opracowanie standardowych narzędzi diagnostycznych.

2.7. Do celów pkt 2.6.1 opracowanie komponentów zamiennych nie może być ograniczone:

2.7.1. niedostępnością istotnych informacji;

2.7.2. wymogami technicznymi dotyczącymi strategii wskazywania nieprawidłowego działania, jeżeli przekroczono wartości progowe układu OBD lub jeżeli układ OBD nie jest w stanie spełnić podstawowych wymogów OBD w zakresie monitorowania określonych w niniejszym rozporządzeniu;

2.7.3. szczególnymi zmianami w przetwarzaniu informacji z OBD, pozwalającymi na oddzielne traktowanie działania pojazdu zasilanego benzyną lub gazem;

2.7.4. homologacją typu dla pojazdów zasilanych gazem, które posiadają ograniczoną liczbę małych nieprawidłowości.

2.8. ***Do*** celów pkt 2.6.2, jeżeli producenci korzystają z narzędzi diagnostycznych i badawczych zgodnie z normą ISO 22900 „Modułowy interfejs komunikacyjny pojazdu (MVCI)" i normą ISO 22901 „Otwarty format wymiany danych diagnostycznych (ODX)" w swoich sieciach franczyzowych, pliki ODX są udostępniane niezależnym podmiotom za pośrednictwem stron internetowych producenta.

2.9. Na potrzeby OBD pojazdu, diagnostyki, naprawy i konserwacji bezpośredni strumień danych o pojeździe udostępniany jest poprzez port szeregowy znormalizowanego łącza danych określony w pkt 6.5.1.4 dodatku 1 załącznika 11 do regulaminu ONZ nr 83 oraz w ust. 4.7.3 załącznika 9B do regulaminu ONZ nr 49.

Podczas ruchu pojazdu dane są udostępniane wyłącznie w trybie „tylko do odczytu".

3. Wielostopniowa homologacja typu

3.1. W przypadku wielostopniowej homologacji typu producent ostateczny jest odpowiedzialny za udostępnienie informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu w odniesieniu do własnego(-ych) etapu(-ów) produkcji oraz odesłania do wcześniejszego etapu lub etapów.

3.2. Ponadto producent ostateczny na swojej stronie internetowej udostępnia niezależnym podmiotom następujące informacje:

3.2.1. adresy stron internetowych producentów odpowiedzialnych za wcześniejsze etapy;

3.2.2. nazwę i adres wszystkich producentów odpowiedzialnych za wcześniejsze etapy;

3.2.3. numery homologacji typu na wcześniejszych etapach;

3.2.4. numer silnika.

3.3. Każdy producent odpowiedzialny za określony etap lub etapy homologacji typu jest odpowiedzialny za udostępnienie na swojej stronie internetowej informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu w odniesieniu do etapu lub etapów homologacji typu, za które jest odpowiedzialny, oraz odesłania do wcześniejszego etapu lub wcześniejszych etapów.

3.4. Producent odpowiedzialny za określony etap lub etapy homologacji typu udostępnia następujące informacje producentowi odpowiedzialnemu za następny etap:

3.4.1. świadectwo zgodności dotyczące etapu lub etapów, za które jest odpowiedzialny;

3.4.2. świadectwo w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu, wraz z załącznikami do niego;

3.4.3. numer homologacji typu odpowiadający etapowi lub etapom, za które jest odpowiedzialny;

3.4.4. dokumenty, o których mowa w pkt 3.4.1, 3.4.2 i 3.4.3, dostarczone przez producentów zaangażowanych na wcześniejszych etapach.

3.5. Każdy producent upoważnia producenta odpowiedzialnego za następny etap do przekazania dostarczonych dokumentów producentom odpowiedzialnym za kolejne etapy i ostatni etap.

3.6. Ponadto na podstawie umowy producent odpowiedzialny za określony etap lub etapy homologacji typu:

3.6.1. udostępnia producentowi odpowiedzialnemu za następny etap informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu oraz informacje dotyczące interfejsu odpowiadające etapowi lub etapom, za które jest odpowiedzialny;

3.6.2. udostępnia na wniosek producenta odpowiedzialnego za kolejny etap homologacji typu informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu oraz informacje dotyczące interfejsu odpowiadające etapowi lub etapom, za które jest odpowiedzialny.

3.7. Producent, w tym producent ostateczny, może nakładać opłaty wyłącznie zgodnie z art. 63 w odniesieniu do etapu lub etapów, za które jest odpowiedzialny.

Producent, w tym producent ostateczny, nie może wprowadzać opłat za udzielanie informacji dotyczących adresu stron internetowych lub danych kontaktowych innych producentów.

4. Dostosowania na życzenie klienta

4.1. W drodze odstępstwa od pkt 2, jeżeli liczba układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych odpowiednio dostosowywanych na życzenie klienta jest niższa niż 250 jednostek wyprodukowanych na całym świecie, zapewnia się łatwy i szybki dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji związanych z dostosowaniem na życzenie klienta, w sposób niedyskryminacyjny względem treści i dostępu oferowanych autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi.

Dla celów obsługi i przeprogramowywania sterowników elektronicznych związanych z dostosowaniem na życzenie klienta producent udostępnia niezależnym podmiotom odpowiednie zastrzeżone specjalistyczne narzędzia diagnostyczne lub wyposażenie do badań tak samo jak autoryzowanym stacjom obsługi.

Dostosowania na życzenie klienta wymieniane są podczas udzielania homologacji typu na stronie internetowej producenta zawierającej informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów oraz w świadectwie w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu.

4.2. Producenci udostępniają niezależnym podmiotom poprzez sprzedaż lub wynajem zastrzeżone specjalistyczne narzędzia diagnostyczne lub wyposażenie do badań do obsługi dostosowanych dla klienta układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.

4.3. Podczas ubiegania się o homologację typu producent wymienia w świadectwie w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów dostosowania na życzenie klienta, dla których skorzystał z odstępstwa w odniesieniu do wynikającego z pkt 2 obowiązku udostępniania informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu przy wykorzystaniu znormalizowanego formatu oraz wszelkich związanych z nimi sterowników elektronicznych.

Dostosowania na życzenie klienta oraz wszelkie związane z nimi sterowniki elektroniczne wymieniane są również na stronie internetowej producenta zawierającej informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów.

5. Drobni producenci

5.1. W drodze odstępstwa od pkt 2 producenci, których roczna światowa produkcja typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego objętych niniejszym rozporządzeniem wynosi mniej niż 1000 jednostek w przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1 lub mniej niż 250 jednostek w przypadku pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2, N_3 i O, zapewniają łatwy i szybki dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu, w sposób niedyskryminacyjny względem treści i dostępu oferowanych autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi.

5.2. Pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne, o których mowa w pkt 5.1, są wymieniane na stronie internetowej producenta zawierającej informacje dotyczące naprawy i konserwacji.

5.3. Organ udzielający homologacji informuje Komisję o każdej homologacji typu udzielonej drobnym producentom.

6. Wymogi

6.1. Informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu dostępne na stronach internetowych muszą być zgodne z odpowiednią wspólną normą, o której mowa w art. 61.

Osoby wnioskujące o prawo do kopiowania lub ponownej publikacji informacji muszą się zwracać bezpośrednio do właściwego producenta. Informacje dotyczące materiałów szkoleniowych muszą być również dostępne, jednak mogą być udostępniane innymi kanałami niż strony internetowe.

Informacje o wszystkich częściach pojazdu, w które jest on wyposażony przez producenta pojazdu zgodnie z numerem VIN i wszelkimi dodatkowymi kryteriami, takimi jak rozstaw osi, moc wyjściowa silnika, wyposażenie lub opcje, i które można wymienić na części zamienne oferowane przez producenta pojazdu autoryzowanym stacjom obsługi lub punktom sprzedaży lub osobom trzecim przy pomocy odniesienia do numeru części z oryginalnego wyposażenia, udostępnia się w ***formie możliwych do maszynowego odczytu i przetworzenia elektronicznego zbiorów danych*** w bazie danych łatwo dostępnej dla niezależnych podmiotów.

Wspomniana baza danych zawiera numery VIN, numery części z oryginalnego wyposażenia, nazwy części z oryginalnego wyposażenia, informacje na temat okresu ważności (daty ważności: od–do), informacje na temat montażu oraz, w stosownych przypadkach, cechy dotyczące budowy.

Informacje w bazie danych są regularnie aktualizowane. W aktualizacjach uwzględnia się w szczególności wszystkie zmiany wprowadzone w poszczególnych pojazdach po ich wyprodukowaniu, jeżeli informacje takie są dostępne autoryzowanym punktom sprzedaży.

6.2. Dostęp do informacji o zabezpieczeniach pojazdu zastosowanych przez autoryzowane punkty sprzedaży i naprawy jest otwarty dla niezależnych podmiotów z zastrzeżeniem ochrony technologii zabezpieczeń zgodnie z następującymi wymogami:

6.2.1. sposób wymiany danych musi zapewniać ich poufność, integralność i ochronę przed powielaniem;

6.2.2. stosuje się standardowy protokół https//ssl-tls (RFC4346);

6.2.3. do celów wzajemnego ustalania autentyczności niezależnych podmiotów i producentów stosuje się certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z normą międzynarodową ISO 20828;

6.2.4. prywatny klucz niezależnych podmiotów chroniony jest za pomocą bezpiecznego sprzętu komputerowego.

6.3. Forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach, o którym mowa w art. 66, określa parametry dla spełnienia wymogów, o których mowa w pkt 6.2, zgodnie z aktualnym stanem wiedzy. W tym celu niezależne podmioty uzyskują akredytację i autoryzację w oparciu o dokumenty wykazujące, że prowadzą legalną działalność gospodarczą i nie były skazane za ***powiązaną z nią*** działalność przestępczą.

6.4. ***Przeprogramowania*** sterowników dokonuje się zgodnie z normą międzynarodową ISO 22900-2, albo SAE J2534, albo TMC RP1210B, stosując niezastrzeżony sprzęt komputerowy. ▌

W celu zatwierdzania zgodności aplikacji producenta i interfejsów komunikacyjnych pojazdów (VCI) zgodnych z normami międzynarodowymi ISO 22900-2 lub SAE J2534 lub TMC RP1210B producent oferuje albo zatwierdzanie niezależnie stworzonych VCI, albo informacje oraz wynajem sprzętu komputerowego niezbędnego producentowi VCI do samodzielnego dokonania takiego zatwierdzenia.

Opłaty za takie zatwierdzanie lub informacje i sprzęt komputerowy podlegają warunkom określonym w art. 63 ust. 1.

6.5. Wymogi pkt 6.4 nie mają zastosowania w przypadku przeprogramowania urządzeń ograniczenia prędkości i urządzeń rejestrujących.

6.6. Wszystkie diagnostyczne kody błędów odnoszące się do emisji muszą być zgodne z załącznikiem XI do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 i załącznikiem X do rozporządzenia (UE) nr 582/2011.

6.7. W odniesieniu do uzyskania dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu innych niż informacje dotyczące zabezpieczonych obszarów pojazdu wymogi rejestracyjne w zakresie korzystania ze strony internetowej producenta przez niezależne podmioty dotyczą jedynie dostarczenia informacji niezbędnych do potwierdzenia sposobu uiszczenia zapłaty za informacje. W przypadku informacji dotyczących zabezpieczonych obszarów pojazdu niezależny podmiot przedkłada certyfikat zgodny z normą międzynarodową ISO 20828 w celu identyfikacji siebie i organizacji, do której należy, po czym w odpowiedzi producent przedkłada własny certyfikat zgodny z normą międzynarodową ISO 20828 w celu potwierdzenia niezależnemu podmiotowi, że zwrócił się do odpowiedniego oddziału właściwego producenta. Obie strony przechowują zapis takich transakcji określający pojazdy i zmiany, jakich w nich dokonano na mocy niniejszego przepisu.

6.8. Na swoich stronach internetowych zawierających informacje o naprawie producenci podają numery homologacji typu dla każdego modelu.

6.9. Jeżeli informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu, które są dostępne na stronie internetowej producenta, nie zawierają określonych istotnych informacji umożliwiających odpowiednie projektowanie i produkcję dodatkowych układów zasilania paliwami alternatywnymi, wówczas zainteresowany producent dodatkowych układów zasilania paliwami alternatywnymi musi mieć możliwość dostępu do wymaganych informacji zwracając się z takim wnioskiem bezpośrednio do producenta. Dane kontaktowe do tego celu muszą być wyraźnie podane na stronie internetowej producenta i informacje należy dostarczyć w ciągu 30 dni. Informacje takie należy dostarczać tylko dla dodatkowych układów zasilania paliwami alternatywnymi objętych regulaminem ONZ nr 115 lub komponentów zmodyfikowanych układów napędowych wykorzystujących paliwa alternatywne, które stanowią część układów objętych regulaminem ONZ nr 115. Ponadto informacje takie należy przedstawić wyłącznie na wniosek wyraźnie określający dokładną specyfikację modelu pojazdu, w odniesieniu do którego wymagane są informacje, i wyraźnie potwierdzający, że informacje są wymagane do opracowania dodatkowych układów zasilania paliwami alternatywnymi lub komponentów zmodyfikowanych układów napędowych wykorzystujących paliwa alternatywne objętych regulaminem ONZ nr 115.

7. Wymogi w zakresie homologacji typu

7.1. Aby uzyskać homologację typu, producent przedstawia wypełnione świadectwo, którego wzór przedstawiono w dodatku 1.

7.2. Jeżeli informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu nie są dostępne lub nie spełniają wymogów niniejszego załącznika, producent dostarcza te informacje w terminie sześciu miesięcy od daty udzielenia homologacji typu.

7.3. Obowiązek dostarczenia informacji w terminie, o którym mowa w pkt 7.2, ma zastosowanie wyłącznie w sytuacjach, gdy po uzyskaniu homologacji typu pojazd jest wprowadzany do obrotu.

W sytuacji gdy pojazd jest wprowadzany do obrotu później niż sześć miesięcy od daty udzielenia homologacji typu, informacje są dostarczane w terminie wprowadzenia pojazdu do obrotu.

7.4. W oparciu o wypełnione świadectwo w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu organ udzielający homologacji może założyć, że producent wprowadził wystarczające rozwiązania i procedury w zakresie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu, pod warunkiem że nie złożono żadnej skargi, a producent dostarczył świadectwo w terminie, o którym mowa w pkt 7.2.

Dodatek 1

Świadectwo producenta w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu

(Producent): ….

(Adres producenta): ….

poświadcza, że

umożliwia dostęp doinformacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu zgodnie z przepisami:

art. 61 rozporządzenia (UE) 2018/...[50*] i załącznika X do tego rozporządzenia.

w odniesieniu do typów pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych wymienionych w załączniku do niniejszego świadectwa.

Stosuje się następujące odstępstwa: Dostosowania na życzenie klienta (*) — produkcja małoseryjna (*) —.

Adresy głównych stron internetowych, poprzez które można uzyskać odpowiednie informacje i których zgodność z powyższymi przepisami niniejszym poświadcza się, wymienione są w załączniku do niniejszego świadectwa razem z danymi kontaktowymi przedstawiciela producenta, który podpisał niniejsze świadectwo.

---

50 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/... z dnia ... 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 and (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L ...).

* Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS 73/17 (2016/0014)(COD) oraz wstawić numer, datę i odniesienie do Dziennika Urzędowego tego rozporządzenia w przypisie.

W stosownych przypadkach: producent niniejszym poświadcza również, że spełnił obowiązek przewidziany w art. 62 rozporządzenia (UE) 2018/...*, polegający na udostępnieniu odpowiednich informacji dotyczących poprzednich homologacji tych typów pojazdu nie później niż w terminie sześciu miesięcy od daty udzielenia homologacji typu.

Sporządzono w … [miejscowość]

W dniu … [data]

[podpis] [stanowisko]

Załączniki:

— Załącznik A: Adresy stron internetowych;

— Załącznik B: Dane kontaktowe;,

— Załącznik C pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

Nota wyjaśniająca:

(*) Niepotrzebne skreślić

* Dz.U.: proszę wstawić nr urzędowy dla dokumentu w PE-CONS 73/2017 (COD 2016/0014).

ZAŁĄCZNIK A

Adresy stron internetowych, o których mowa w niniejszym świadectwie:

_____

ZAŁĄCZNIK B

Dane kontaktowe przedstawiciela producenta, o którym mowa w niniejszym świadectwie:

_____

ZAŁĄCZNIK C

Typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego

Dodatek 2

Informacje z OBD pojazdu

1. Producent pojazdu dostarcza informacje wymagane na podstawie niniejszego dodatku w celu umożliwienia produkcji części zamiennych lub serwisowych kompatybilnych z pokładowym układem diagnostycznym OBD oraz narzędzi diagnostycznych i wyposażenia badawczego.

2. Następujące informacje są udostępniane na żądanie w sposób niedyskryminujący każdemu zainteresowanemu producentowi komponentów, narzędzi diagnostycznych lub wyposażenia badawczego:

   2.1. opis typu i liczba cykli kondycjonowania zastosowanych do pierwotnej homologacji typu pojazdu;

   2.2. opis typu cyklu demonstracyjnego układu OBD, wykorzystywanego przy pierwotnej homologacji typu pojazdu dla komponentu monitorowanego przez układ OBD;

2.3. kompleksowy dokument opisujący wszystkie komponenty, do których podłączono czujniki, wraz ze strategią wykrywania usterek i aktywacji wskaźnika nieprawidłowego działania (ustalona liczba cykli jazdy lub metoda statystyczna), obejmujący wykaz odpowiednich wtórnych odczytanych parametrów dla każdego komponentu monitorowanego przez układ OBD oraz wykaz wszystkich kodów wyjściowych układu OBD i wykorzystywanych formatów (wraz z wyjaśnieniem dla każdego kodu i formatu), powiązanych z poszczególnymi komponentami mechanizmu napędowego związanymi z emisją i poszczególnymi komponentami niezwiązanymi z emisją, jeżeli monitorowanie komponentów wykorzystywane jest do aktywacji wskaźnika nieprawidłowego działania. W szczególności w przypadku typów pojazdów, które wykorzystują łącze komunikacyjne zgodnie z ISO 15765-4 „Pojazdy drogowe, diagnostyka w lokalnej sieci sterującej (CAN) – część 4: wymagania dla systemów związanych z emisją zanieczyszczeń", należy dostarczyć wyczerpujące wyjaśnienie danych z serwisu $ 05 Test ID $ 21 do FF i danych z serwisu $ 06 oraz wyczerpujące wyjaśnienie danych z serwisu $ 06 Test ID $ 00 do FF dla każdego monitora układu OBD wspomaganego identyfikatorem (ID).

W przypadku stosowania innych standardowych protokołów komunikacji należy przedstawić podobne, obszerne wyjaśnienia.

Informacji tych można udzielić w formie tabeli z następującymi nagłówkami kolumn i wierszy:

Kod usterki części; Strategia monitorowania; Kryteria wykrywania usterki; Kryteria aktywacji wskaźników nieprawidłowego działania; Parametry wtórne; Kondycjonowanie – badanie demonstracyjne.

Czujnik tlenu katalizatora P0420; sygnały 1 i 2; Różnica pomiędzy czujnikiem 1- a czujnikiem 2-sygnałowym; Prędkość obrotowa silnika w trzecim cyklu; Obciążenie silnika; Tryb A/F; Temperatura katalizatora; Dwa cykle typu 1 – typ 1.

3. Informacje wymagane do produkcji narzędzi diagnostycznych

W celu ułatwienia dostępu do standardowych narzędzi diagnostycznych dla warsztatów naprawczych obsługujących wiele marek producenci pojazdów udostępniają informacje określone w pkt 3.1, 3.2 i 3.3 poprzez strony internetowe zawierające informacje o naprawie pojazdów. Informacje te obejmują wszystkie funkcje narzędzia diagnostycznego oraz wszystkie łącza do informacji o naprawie i instrukcji rozwiązywania problemów. Dostęp do tych informacji może być uzależniony od uiszczenia uzasadnionej opłaty.

3.1. Informacje o protokole komunikacyjnym

Następujące informacje są wymagane w odniesieniu do marki pojazdu, modelu i wariantu lub innej możliwej do wykorzystania definicji, takiej jak numer VIN lub identyfikacja pojazdu i układów:

3.1.1. każdy dodatkowy system informacji o protokole konieczny dla przeprowadzenia pełnej diagnostyki będącej uzupełnieniem norm określonych w pkt 4.7.3 załącznika 9B do regulaminu ONZ nr 49 oraz w pkt 6.5.1.4 załącznika 11 do regulaminu ONZ nr 83, obejmujący dodatkowe informacje o protokołach sprzętu i oprogramowania, identyfikację parametrów, funkcje przesyłu, wymogi utrzymania aktywności lub warunki błędu;

3.1.2. szczegółowe informacje dotyczące sposobu uzyskania i interpretacji wszystkich kodów usterki niezgodnych z normami określonymi w pkt 4.7.3 załącznika 9B do regulaminu ONZ nr 49 oraz w pkt 6.5.1.4 załącznika 11 do regulaminu ONZ nr 83;

3.1.3. wykaz wszystkich dostępnych parametrów bieżących danych, w tym informacji o skalowaniu i dostępie;

3.1.4. wykaz wszystkich dostępnych badań funkcjonalnych, w tym aktywacji urządzenia lub sterowania nim, i sposobów przeprowadzania tych badań;

3.1.5. szczegółowe wskazówki dotyczące uzyskiwania wszystkich informacji o komponentach i statusie, znaczników czasowych, oczekujących diagnostycznych kodów błędu i ramek zamrożonych;

3.1.6. zmiana adaptacyjnych parametrów uczenia, kodowania wariantów i ustawień komponentów zamiennych oraz preferencji klienta;

3.1.7. identyfikacja sterownika elektronicznego (ECU) i kodowanie wariantów;

3.1.8. szczegółowe informacje dotyczące resetowania lampek kontrolnych;

3.1.9. umiejscowienie złącza diagnostycznego i szczegółowe informacje dotyczące złącza;

3.1.10. identyfikacja kodu silnika.

3.2. Badanie i diagnostyka komponentów monitorowanych przez układ OBD

Wymagane są następujące informacje:

3.2.1. opis badań mających na celu potwierdzenie funkcjonalności, przeprowadzanych na komponencie lub na wiązce;

3.2.2. informacje dotyczące procedury badania obejmujące parametry badania i informacje o komponentach;

3.2.3. szczegółowe informacje o połączeniu obejmujące najniższą i najwyższą wartość wejścia i wyjścia oraz wartości dotyczące jazdy i ładowania;

3.2.4. wartości spodziewane w niektórych warunkach jazdy, również na biegu jałowym;

3.2.5. wartości elektryczne dla komponentu w stanie statycznym i dynamicznym;

3.2.6. wartości w trybie błędu dla każdego z podanych powyżej przypadków;

3.2.7. sekwencje diagnostyki w trybie błędu obejmujące drzewa błędu i wspomaganą eliminację niewłaściwych diagnoz.

3.3. Dane wymagane do przeprowadzenia naprawy

Wymagane są następujące informacje:

3.3.1. inicjalizacja ECU i komponentu (w przypadku montowania elementów zamiennych);

3.3.2. inicjalizacja nowych lub zamiennych sterowników ECU, w razie potrzeby przy wykorzystaniu technik (prze-)programowania przesyłowego.

ZAŁĄCZNIK XI

TABELA KORELACJI

1. Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 2	art. 86 ust. 1 pkt 2
art. 3 pkt 14 i 15	art. 3 pkt 48 i 45
art. 6	art. 61
art. 7	art. 63
art. 8	–
art. 9	–
art. 13 ust. 2 lit. e)	art. 86 ust. 1 pkt 5

2. Rozporządzenie (WE) nr 595/2009

Rozporządzenie(WE) nr 595/2009	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 akapit drugi	art. 87 ust. 1 pkt 2
art. 3 pkt 11 i 13	art. 3 pkt 45 i 48
art. 6	art. 61
art. 11 ust. 2 lit. e)	art. 84 ust. 3 lit. a)

3. Dyrektywa 2007/46/WE

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1 ust. 1
–	art. 1 ust. 2
art. 2	art. 2
art. 3 pkt 1	–
art. 3 pkt 2	–
art. 3 pkt 3	art. 3 pkt 1
art. 3 pkt 4	art. 3 pkt 3
art. 3 pkt 5	art. 3 pkt 2
art. 3 pkt 6	art. 3 pkt 6
art. 3 pkt 7	art. 3 pkt 8
art. 3 pkt 8	art. 3 pkt 9
art. 3 pkt 9	art. 3 pkt 10
art. 3 pkt 10	art. 3 pkt 11
art. 3 pkt 11	art. 3 pkt 16
art. 3 pkt 12	art. 3 pkt 17
art. 3 pkt 13	art. 3 pkt 15
art. 3 pkt 14	–
art. 3 pkt 15	–

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 3 pkt 16	–
art. 3 pkt 17	art. 3 pkt 32
art. 3 pkt 18	art. 3 pkt 42
art. 3 pkt 19	art. 3 pkt 25
art. 3 pkt 20	art. 3 pkt 26
art. 3 pkt 21	art. 3 pkt 27
art. 3 pkt 22	art. 3 pkt 28
art. 3 pkt 23	art. 3 pkt 18
art. 3 pkt 24	art. 3 pkt 19
art. 3 pkt 25	art. 3 pkt 20
art. 3 pkt 26	–
art. 3 pkt 27	art. 3 pkt 40
art. 3 pkt 28	art. 3 pkt 41
art. 3 pkt 29	art. 3 pkt 36
art. 3 pkt 30	–
art. 3 pkt 31	art. 3 pkt 38
art. 3 pkt 32	art. 3 pkt 54
art. 3 pkt 33	art. 3 pkt 4
art. 3 pkt 34	–
art. 3 pkt 35	–
art. 3 pkt 36	art. 3 pkt 5
art. 3 pkt 37-40	–

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
–	art. 3 pkt 7
–	art. 3 pkt 12, 13 i 14
–	art. 3 pkt 21-23
–	art. 3 pkt 29, 30, 31, 33 i 35
–	art. 3 pkt 37
–	art. 3 pkt 39
–	art. 3 pkt 42-53
–	art. 3 pkt 55-58
–	art. 5 ust. 2 i 3
–	art. 6 ust. 1 akapit 3, ust. 2 i 3
–	art. 7 ust. 2, 3 i 4
art. 4 ust. 1	–
art. 4 ust. 2	art. 7 ust. 1
art. 4 ust. 3 akapit pierwszy	art. 6 ust. 4
art. 4 ust. 3 akapit drugi	art. 6 ust. 5 akapit pierwszy
art. 4 ust. 4	art. 6 ust. 1 akapity pierwszy i drugi
–	art. 6 ust. 5 akapit drugi i ust. 6-10
–	art. 8
–	art. 9
–	Art. 10
–	art. 11

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
	art. 12
Art. 5 ust. 1	Art. 13 ust. 1 i 2 akapit pierwszy
art. 5 ust. 2 akapit pierwszy	art. 13 ust. 2 akapit drugi
art. 5 ust. 2 akapit drugi	art. 13 ust. 3
art. 5 ust. 3	art. 13 ust. 4 zdanie pierwsze
–	art. 13 ust. 4 zdanie drugie i ust. 5-10
–	art. 14
–	art. 15
–	art. 16
–	art. 17
–	art. 18
–	art. 19
–	art. 20
–	art. 21
art. 6 ust 1	art. 22 ust. 1
–	art. 22 ust. 2-4
art. 6 ust. 2	art. 25 ust. 1
art. 6 ust. 3	–
art. 6 ust. 4	art. 25 ust. 2

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 6 ust. 5	art. 22 ust. 5 i 6 oraz art. 25 ust. 4
art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 3	art. 23
art. 6 ust. 7 i art. 7 ust. 3	art. 25 ust. 4
art. 6 ust. 8 i art. 7 ust. 4	art. 30 ust. 4
art. 7 ust. 2	art. 24
art. 8 ust. 1 i 2	art. 26 ust. 1 i 3
–	art. 26 ust. 2 i 4
art. 8 ust. 3	art. 26 ust. 5
art. 8 ust. 4	art. 28 ust. 2
art. 8 ust. 5-8	art. 27 ust. 1 i 2
–	art. 27 ust. 3
art. 9 ust. 1	art. 5 ust. 1
art. 9 ust. 2	art. 22 ust. 3
	Art. 28 ust. 1 i 3
art. 9 ust. 3	art. 28 ust. 4
art. 9 ust. 4	art. 28 ust. 5
art. 9 ust. 5	–
art. 9 ust. 6 i 7	art. 28 ust. 6 i 7
art. 10 ust. 1 i 2	art. 29 ust. 1
art. 10 ust. 3	art. 29 ust. 2

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 10 ust. 4	art. 29 ust. 3
art. 11	art. 30 ust. 1, 2 i 5-8
art. 12 ust. 1	art. 31 ust. 1
–	art. 31 ust. 2
art. 12 ust. 2 akapit pierwszy	art. 31 ust. 3
art. 12 ust. 2 akapit drugi	art. 31 ust. 4
–	art. 31 ust. 5, 6 i 8
art. 12 ust. 3	art. 31 ust. 7
–	art. 32
art. 13 ust. 1	art. 33 ust. 1
art. 13 ust. 2	art. 33 ust. 2
art. 13 ust. 3	art. 33 ust. 3 i 4
	Art. 33 ust. 5
art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1	art. 34 ust. 1
art. 14 ust. 2 i art. 15 ust. 2	art. 34 ust. 2
art. 14 ust. 3 i art. 15 ust. 3	art. 34 ust. 3
art. 14 ust. 4	art. 34 ust. 4
art. 16 ust. 1 i 2	art. 27 ust. 1
art. 16 ust. 3	art. 27 ust. 2

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 17 ust. 1-4	art. 35 ust. 2-5
art. 18 ust. 1 i 3	art. 36 ust. 1 i 4
–	art. 36 ust. 2
art. 18 ust.2	art. 36 ust. 5
–	art. 36 ust. 6 i 7
art. 18 ust. 4	art. 36 ust. 8 i 9
art. 18 ust. 5 i 6	art. 36 ust. 4
art. 18 ust. 7	art. 37 ust. 2
art. 18 ust. 8	art. 36 ust. 3
–	art. 37 ust. 1 i 3-90
–	art. 38 ust. 1
art. 19 ust. 1 i 2	art. 38 ust. 2
art. 19 ust. 3	art. 38 ust. 3
art. 20 ust. 1	art. 39 ust. 1
art. 20 ust. 2 wprowadzenie	art. 39 ust. 4
art. 20 ust. 2) lit. a)-c)	art. 39 ust. 2
art. 20 ust. 3	art. 39 ust. 5
art. 20 ust. 4 akapit pierwszy	art. 39 ust. 3
art. 20 ust. 4 akapit drugi	art. 39 ust. 6

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 20 ust. 4 akapit trzeci	art. 39 ust. 7
art. 20 ust. 5	–
art. 21	art. 40
art. 22	art. 41
art. 23 ust. 1	art. 42 ust. 1
art. 23 ust. 2 i 3	art. 42 ust. 2
art. 23 ust. 4	art. 42 ust. 3
art. 23 ust. 5	art. 42 ust. 4
–	art. 42 ust. 5
art. 23 ust. 6 akapit pierwszy	art. 43 ust. 1 i 2
art. 23 ust. 6 akapit drugi	art. 43 ust. 3
art. 23 ust. 6 akapit trzeci	art. 43 ust. 4
art. 23 ust. 7	art. 43 ust. 5
–	art. 44
art. 24	art. 45 i 46
art. 25	art. 47
art. 26 ust. 1	art. 48 ust. 1
art. 26 ust. 2	–
art. 26 ust. 3	art. 48 ust. 2
art. 27	art. 49
art. 28	art. 50
–	art. 51

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 29 ust. 1 akapit pierwszy	art. 52 ust. 1 i 3
–	art. 52 ust. 2
–	art. 52 ust. 4
art. 29 ust. 1 akapit drugi	art. 53 ust. 1 i 2
–	art. 53 ust. 3 i 4
art. 29 ust. 2	art. 53 ust. 5 akapit pierwszy
–	art. 53 ust. 5 akapit drugi, ust. 6-8
art. 29 ust. 3	art. 53 ust. 7
art. 29 ust. 4	–
art. 30 ust. 1	art. 53 ust. 1
art. 30 ust. 2 akapit pierwszy	art. 53 ust. 2
art. 30 ust. 2 akapit drugi	–
art. 30 ust. 3	art. 54 ust. 1
art. 30 ust. 4	art. 54 ust. 2, 3 i 4 akapit pierwszy
art. 30 ust. 5	art. 54 ust. 4 akapit drugi

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 30 ust. 6	art. 54 ust. 5
art. 31 ust. 1-4	art. 55
art. 31 ust. 5 akapit pierwszy	art. 56 ust. 1
art. 31 ust. 5 akapity drugi i trzeci	art. 56 ust. 2
art. 31 ust. 6 i 7	–
art. 31 ust. 8	art. 56 ust. 3
art. 31 ust. 9	art. 56 ust. 4
–	art. 56 ust. 5
art. 31 ust. 10	art. 56 ust. 6
art. 31 ust. 11	–
art. 31 ust. 12 akapit pierwszy	art. 56 ust. 7
art. 31 ust. 12 akapit drugi	–
art. 31 ust. 13	–
art. 32	art. 53
art. 33	–
art. 34 ust. 1	art. 57 ust. 1
art. 34 ust. 2	art. 57 ust. 2
art. 34 ust. 3 i 4	–

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 35	art. 58
art. 36	–
art. 37	art. 59
art. 38	art. 60
–	art. 62
–	art. 64
–	art. 65
–	art. 66
–	art. 67
art. 39	art. 82
art. 40	art. 83
art. 41 ust. 1 i 3	art. 68 ust. 1
art. 41 ust. 2	art. 80 ust. 1
art. 41 ust. 4	art. 70
art. 41 ust. 5	art. 68 ust. 2
–	Art. 69 ust. 3 i 4
art. 41 ust. 6	art. 72 ust. 1
art. 41 ust. 7	art. 72 ust. 2 i 3
art. 41 ust. 8	art. 68 ust. 5

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
–	art. 69
–	art. 71
art. 42	art. 73
art. 43 ust. 1 i 3	art. 74 ust. 1
art. 43 ust. 2	art. 74 ust. 2
art. 43 ust. 4	art. 75
art. 43 ust. 5	art. 74 ust. 3
–	art. 76
–	art. 77
–	art. 78
–	art. 79
–	art. 80 ust. 2 i 3
–	art. 81
art. 44	art. 89
art. 45	art. 91

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 46	art. 84
–	art. 85
art. 47	art. 90
art. 48	–
art. 49	art. 88
–	art. 86
–	art. 87
art. 50	art. 91
art. 51	–
załączniki I i III	art. 24 ust. 4
załącznik II, część A, pkt 1.-1.3.4.	art. 4
załącznik II, część A, pkt 2.-6.2, część B, część C, dodatki 1 i 2	załącznik I
załącznik IV	załącznik II częśći I i II
załącznik V, dodatki 1 i 2	załącznik III
załącznik V, dodatek 3	art. 30 ust. 3
Załączniki VI, VII i VIII	art. 28 ust. 3
załącznik IX	art. 36 ust. 3
załącznik X	załącznik IV

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
załącznik XI	załącznik IV, część III
załącznik XII	załącznik V
załącznik XIII	załącznik VI
załącznik XIV	–
załącznik XV	załącznik VII
załącznik XVI	załącznik VIII
załącznik XVII	załącznik IX
–	załącznik X
załącznik XIX	–
załącznik XX	–
załącznik XXI	załącznik XI