

Bruksela, 9 listopada 2018 r.
(OR. en)

13920/18

LIMITE

ENT 201
IND 326
MI 799
ENV 722
TRANS 507
CODEC 1900

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0145(COD)

NOTA

Od:	Prezydencja / Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli
Nr poprz. dok.:	11666/18 REV 3
Nr dok. Kom.:	9006/18 + ADD 1
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/... oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 – Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 17 maja 2018 r. Komisja przekazała Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyżej wymieniony wniosek dotyczący rozporządzenia jako część trzeciego pakietu dotyczącego mobilności. Celem przedmiotowego wniosku jest zaostrzenie wymogów dotyczących elementów bezpieczeństwa pojazdów drogowych przez wprowadzenie szeregu zaawansowanych środków bezpieczeństwa jako standardowego wyposażenia odpowiednich kategorii pojazdów.

2. Konkretnie proponuje się dokonanie przeglądu przepisów w zakresie bezpieczeństwa pojazdów zawartych w rozporządzeniu (WE) 661/2009 w sprawie ogólnego bezpieczeństwa, w rozporządzeniu (WE) 78/2009 w sprawie bezpieczeństwa pieszych oraz w rozporządzeniu (WE) 79/2009 w sprawie bezpieczeństwa pojazdów napędzanych wodorem, aby zapewnić wdrożenie nowych elementów bezpieczeństwa o wysokim potencjale ratowania życia na drogach UE, jak np. nowych systemów zapobiegania wypadkom oraz usprawnionych środków bezpieczeństwa czynnego i biernego.
3. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w dniu 19 września¹.
4. Komitet Regionów nie przedstawił jeszcze opinii na temat wniosku Komisji.
5. W Parlamencie Europejskim główną odpowiedzialną za to dossier komisją jest Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (IMCO). R. von Thun und Hohenstein (PPE – PL) została wyznaczona na sprawozdawcę. Głosowanie na forum IMCO nad sprawozdaniem wstępnie zaplanowano na koniec lutego 2019 r.

II. PRACE PRZEPROWADZONE W RADZIE

6. W dniu 22 maja 2018 r. odbyło się pierwsze posiedzenie Grupy Roboczej ds. Harmonizacji Technicznej (pojazdy silnikowe). Na posiedzeniu tym Komisja przedstawiła wniosek wraz z oceną skutków dołączoną do wniosku. Skupiła się na pewnych aspektach, w odniesieniu do których delegacje poprosiły o dalsze wyjaśnienia. Na podstawie odpowiedzi na pytania zawarte w liście kontrolnej określono również pewne konkretne kwestie, które wymagają szczególnej uwagi oraz dogłębnej dyskusji. Delegacje ogólnie pozytywnie zareagowały zarówno na ocenę skutków, jak i na otrzymany wniosek.
7. Państwa członkowskie generalnie popierają ogólny cel wniosku, tj. zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i rannych na drogach UE. Wszystkie państwa członkowskie uznają, że aby przyczynić się do osiągnięcia tego celu, potrzebna jest zmiana obecnych ram prawnych.

¹ Dok. EESC INT/863.

8. Grupa Robocza ds. Harmonizacji Technicznej (pojazdy silnikowe) rozpoczęła analizę samego wniosku w czerwcu 2018 r. podczas prezydencji bułgarskiej. Podczas prezydencji austriackiej odbyło się osiem posiedzeń grupy roboczej. W wyniku intensywnych dyskusji na posiedzeniach, a także w związku z uwagami pisemnymi przekazywanymi przez państwa członkowskie powstały trzy kolejne zmienione wersje kompromisowej propozycji prezydencji.
9. Na szczęblu grupy roboczej tekst zmienionych wersji był analizowany, aby móc wyjaśnić i dostosować ramy zaproponowane przez Komisję. Podczas dyskusji wniosek podlegał modyfikacjom, tak aby można było uwzględnić uwagi zgłaszane przez państwa członkowskie, zapewniając tym samym odpowiednią równowagę między stanowiskami delegacji. Wiele przepisów o charakterze technicznym zostało zmienionych i, gdy była taka potrzeba, uzupełnionych, a kilka aktów delegowanych proponowanych przez Komisję zamieniono na akty wykonawcze.
10. Po posiedzeniu grupy roboczej w dniu 23 października 2018 r. prezydencja przygotowała zmieniony kompromisowy tekst wniosku, zamieszczony w załączniku do niniejszej noty, aby umożliwić wypracowanie podejścia ogólnego na kolejnym posiedzeniu Rady ds. Konkurencyjności, które odbędzie się w dniu 29 listopada 2018 r. W porównaniu z tekstem Komisji nowy tekst oznaczono wytluszczeniem/podkreśleniem, a fragmenty usunięte – symbolem [...].

III. NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY W TEKŚCIE

11. W wyniku dyskusji na szczęblu grupy roboczej:
- zmodyfikowano i uzupełniono pewne przepisy techniczne, w szczególności artykuł zawierający definicje, np. definicje „niechronionego uczestnika ruchu drogowego”, „inteligentnego dostosowania prędkości” oraz „systemu awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu”, czego ogólnym celem było także uwzględnienie definicji gwarantujących neutralność technologiczną;
 - wyjaśniono przepisy art. 6 dotyczące zaawansowanych układów pojazdów dla wszystkich kategorii pojazdów silnikowych;
 - określono wymogi dotyczące samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych, w szczególności w odniesieniu do systemu awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu oraz rejestratorów danych na temat zdarzeń;
 - wyjaśniono wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów zautomatyzowanych;

- przekształcono dużą liczbę aktów delegowanych w akty wykonawcze;
 - ograniczono mandat Komisji w odniesieniu do zmian załącznika II w celu aktualizacji odniesień do aktów regulacyjnych w drodze aktów delegowanych;
 - włączono nowy obowiązek składania Komisji sprawozdań na temat wdrażania środków i systemów bezpieczeństwa z myślą o przedstawieniu, stosownie do przypadku, nowego wniosku ustawodawczego;
 - zmieniono datę rozpoczęcia stosowania kilku środków bezpieczeństwa, w szczególności w odniesieniu do środka dotyczącego uderzenia czołowego częściowego (w zależności od maksymalnej masy pojazdu), do środka dotyczącego zderzenia tylnego dla pojazdów kategorii M1 i N1 oraz do środka dotyczącego powiększonej strefy zabezpieczenia przed uderzeniem głową w przypadku pieszych i rowerzystów dla pojazdów kategorii M1 i N1;
 - przyspieszono datę rozpoczęcia stosowania środków dotyczących pola widzenia z przodu w pojazdach kategorii M1;
 - określono, że system monitorowania ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich dotyczy pojazdów kategorii M1 o maksymalnej masie $\leq 3\,500$ kg i kategorii N1 (z różnymi datami rozpoczęcia stosowania).
12. W związku z powyższym prezydencja uważa, że należy przekazać pełny tekst wniosku Komitetowi Stałych Przedstawicieli, tak aby uzgodnił on tekst i przekazał go na posiedzenie Rady w dniu 29 listopada 2018 r. z myślą o uzgodnieniu podejścia ogólnego w sprawie wniosku.

IV. WNIOSEK

13. Kompromisowy tekst prezydencji przedstawiony w załączniku odzwierciedla nieustanne starania prezydencji i państw członkowskich, by w odniesieniu do powyższych najważniejszych kwestii znaleźć odpowiednią równowagę między różnymi interesami i celami.

Komitet Stałych Przedstawicieli jest zatem proszony o zatwierdzenie tekstu kompromisowego prezydencji i przekazanie go Radzie z myślą o uzgodnieniu podejścia ogólnego na posiedzeniu Rady ds. Konkurencyjności w dniu 29 listopada 2018 r.

2018/0145 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009

(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-Społecznego²,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

² Dz.U. C z , s. .

³ Dz.U. C z , s. .

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/**858**⁴⁺ ustanowiono przepisy administracyjne i wymogi techniczne dotyczące homologacji typu nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej.
- (2) Niniejsze rozporządzenie stanowi akt regulacyjny do celów unijnej procedury homologacji typu określonej w rozporządzeniu (UE) 2018/**858**⁺. Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik II do tego rozporządzenia.
- (3) W ostatnich dziesięcioleciach rozwój sytuacji w zakresie bezpieczeństwa pojazdów znacznie przyczynił się do ogólnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w wypadkach drogowych. Jednak w ostatnich latach postępy w Unii uległy spowolnieniu ze względu na różne czynniki, takie jak czynniki strukturalne i behawioralne; jeżeli nie zostaną zaproponowane nowe inicjatywy w zakresie ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego, skutki dla bezpieczeństwa wynikające z obecnego podejścia nie będą już w stanie zrównoważyć skutków zwiększenia ruchu. W związku z tym niezbędna jest dalsza poprawa bezpieczeństwa pojazdów w ramach zintegrowanego podejścia do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także w celu lepszej ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego.
- (4) Postęp techniczny w obszarze zaawansowanych układów bezpieczeństwa pojazdów oferuje nowe możliwości zmniejszenia liczby ofiar wypadków. Aby zminimalizować liczbę ofiar śmiertelnych, należy wprowadzić niektóre odpowiednie nowe technologie.

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/**858** w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L **151** z **14.6.2018**, s. **1**).

⁺ Urząd Publikacji: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS 73/17 (2016/0014(COD)) oraz, w przypisie, numer, datę i odniesienie do publikacji tego rozporządzenia.

- (5) W kontekście rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009⁵ Komisja oceniła możliwość rozszerzenia zawartego w tym rozporządzeniu wymogu dotyczącego instalacji niektórych układów (np. zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego oraz systemów monitorowania ciśnienia w oponach) w niektórych kategoriach pojazdów, tak aby miał on zastosowanie do wszystkich kategorii pojazdów. Komisja oceniła również wykonalność techniczną i ekonomiczną oraz dojrzałość rynkową nowego wymogu dotyczącego zainstalowania innych zaawansowanych elementów bezpieczeństwa. W oparciu o tę ocenę, w grudniu 2016 r. Komisja opublikowała sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady zatytułowane „Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE”⁶. W dokumencie roboczym towarzyszącym temu sprawozdaniu określono i zaproponowano 19 potencjalnych środków regulacyjnych, które mogłyby przyczynić się do dalszego ograniczenia liczby wypadków drogowych oraz wynikających z nich ofiar śmiertelnych i obrażeń.
- (6) Systemy inteligentnego dostosowania prędkości, **awaryjnego** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, system monitorowania senności i uwagi kierowcy, **zaawansowany** [...] system **wykrywania** rozproszenia uwagi oraz system wykrywania obiektów przy cofaniu mają duży potencjał znacznego zmniejszenia liczby ofiar. Ponadto układy te opierają się na technologiach, które będą również wykorzystywane przy wprowadzeniu pojazdów podłączonych do sieci i zautomatyzowanych. W związku z tym na poziomie Unii należy ustanowić zharmonizowane przepisy i procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do tych układów oraz homologacji typu tych układów jako oddzielnych zespołów technicznych.

⁵ 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.

⁶ COM (2016) 787 final.

- (7) Wprowadzanie rejestratorów danych na temat zdarzeń [...] przechowujących szereg istotnych danych dotyczących pojazdu – **któremu towarzyszą wymogi dotyczące zakresu danych, dokładności, rozdzielczości, a także zbierania danych, ich przechowywania i wyszukiwalności** – w krótkim okresie poprzedzającym zdarzenie uruchamiające (np. aktywacja poduszki powietrznej), w jego trakcie i po jego zakończeniu, należy uznać za ważny krok w dążeniu do uzyskania dokładniejszych szczegółowych danych dotyczących wypadków. W związku z tym należy wprowadzić obowiązek wyposażenia pojazdów silnikowych w takie rejestratory. Należy również wprowadzić wymóg, aby rejestratory umożliwiały rejestrowanie i przechowywanie danych w taki sposób, aby mogły one być wykorzystywane przez państwa członkowskie **wyłącznie** do przeprowadzania analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oceny skuteczności konkretnych wprowadzonych środków.
- (8) Przetwarzanie danych osobowych, takich jak informacje na temat kierowcy przetwarzane w rejestratorach danych na temat zdarzeń (wypadków) lub informacje na temat kierowcy uzyskane przez system monitorowania senności i uwagi kierowcy lub zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi, powinno odbywać się zgodnie z prawodawstwem UE dotyczącym ochrony danych, w szczególności zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych⁷. Dodatkowo przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom⁸.
- (9) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 samochody dostawcze, sportowo-użytkowe (SUV) i wielozadaniowe (MPV) były wyłączone z wymogów bezpieczeństwa ze względu na wysokość foteli i charakterystykę masy pojazdu. Biorąc pod uwagę coraz większy stopień penetracji rynku przez takie pojazdy (wzrost z zaledwie 3 % w 1996 r. do 14 % w 2016 r.) oraz rozwój technologiczny w zakresie kontroli bezpieczeństwa elektrycznego w następstwie zderzenia, zwolnienia te są przestarzałe i nieuzasadnione. W związku z tym wyłączenia należy zlikwidować, a do tych pojazdów należy zastosować cały zakres wymogów dotyczących zaawansowanych układów pojazdu.

⁷ 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.

⁸ 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.

- (10) Dzięki rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 osiągnięto znaczne uproszczenie prawodawstwa unijnego poprzez zastąpienie 38 dyrektyw równoważnymi regulaminami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (regulaminy ONZ), które są obowiązkowe na mocy decyzji Rady 97/836/WE⁹. W celu dalszego uproszczenia należy zastąpić dalsze przepisy unijne istniejącymi regulaminami ONZ mającymi zastosowanie w Unii na zasadzie obowiązkowej. Ponadto Komisja powinna promować i wspierać trwające prace na szczeblu ONZ w celu ustanowienia, bez zbędnej zwłoki i zgodnie z najwyższymi dostępnymi normami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymogów technicznych w zakresie homologacji typu układów bezpieczeństwa pojazdów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.
- (11) 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. W związku z tym należy przekazać Komisji uprawnienie do zmiany wykazu regulaminów ONZ, które mają zastosowanie na zasadzie obowiązkowej, aby zapewnić jego aktualność.
- (12) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009¹⁰ określono wymogi w zakresie ochrony pieszych, rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu drogowego w postaci testów zgodności i wartości dopuszczalnych w zakresie homologacji pojazdów w odniesieniu do ich przedniej konstrukcji oraz homologacji przednich układów zabezpieczających (na przykład orurowania). Od czasu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 78/2009 opracowano dalsze wymogi techniczne i procedury badań w odniesieniu do pojazdów na poziomie Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu uwzględnienia postępu technicznego. Regulamin ONZ nr 127¹¹ ma obecnie zastosowanie również w Unii w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych.

⁹ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r., Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78.

¹⁰ 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.

¹¹ Regulamin nr 127 ustanawiający jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do bezpieczeństwa pieszych.

- (13) Po przyjęciu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009¹² opracowano dalsze wymogi techniczne i procedury badań dotyczące homologacji pojazdów napędzanych wodorem oraz instalacji wodorowych i komponentów na poziomie Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu uwzględnienia postępu technicznego. Regulamin ONZ nr 134¹³ ma obecnie zastosowanie również w Unii w odniesieniu do homologacji typu instalacji wodorowych w pojazdach silnikowych. Oprócz tych wymogów na szczeblu Unii [...] **należy również ustanowić** kryteria dotyczące jakości materiałów stosowanych w instalacjach sprężonego wodoru w pojazdach.
- (14) Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i uproszczenie, należy uchylić rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 i zastąpić je niniejszym rozporządzeniem.
- (15) W przeszłości przepisy unijne ograniczały całkowitą długość zestawu pojazdów ciężarowych, co doprowadziło do powstania typowego projektu kabiny znajdującej się nad silnikiem, ponieważ maksymalizuje on przestrzeń ładunkową. Jednakże wysoka pozycja kierowcy doprowadziła do zwiększenia martwego pola i gorszej bezpośredniej widoczności wokół kabiny. Jest to ważny czynnik w przypadku wypadków z udziałem samochodów ciężarowych i niechronionych uczestników ruchu drogowego. Liczba ofiar mogłaby znacznie się zmniejszyć dzięki poprawie bezpośredniej widoczności. W związku z tym należy wprowadzić wymogi w celu poprawy bezpośredniej widoczności.

¹² 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.

¹³ Regulamin ONZ nr 134 w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów silnikowych i ich części w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa związanych z działaniem pojazdów napędzanych wodorem.

- (16) [...]
- (17) Pojazdy zautomatyzowane i podłączone do sieci mogą wnieść ogromny wkład w ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, ponieważ szacuje się, że około 90 % wypadków drogowych jest wynikiem błędu ludzkiego. W miarę jak pojazdy zautomatyzowane będą stopniowo przejmować zadania kierowcy, na poziomie Unii należy przyjąć zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące układów pojazdów zautomatyzowanych **przy poszanowaniu zasady neutralności technologicznej.**
- (17a) Użytkownicy dróg, tacy jak piesi i rowerzyści, a także kierowcy pojazdów nieautomatyzowanych, którzy nie mogą otrzymywać elektronicznych informacji pojazd–pojazd na temat zachowania pojazdu zautomatyzowanego, powinni być informowani tradycyjnymi środkami, jak przewidziano w regulaminach ONZ lub innych aktach regulacyjnych możliwie najszybciej po ich wejściu w życie.**
- (18) Jazda w konwoju może potencjalnie zapewnić w przyszłości bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport. W oczekiwaniu na wprowadzenie technologii jazdy w konwoju oraz odpowiednich norm, potrzebne będą ramy regulacyjne zawierające zharmonizowane przepisy i procedury. W związku z tym należy przyznać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu ustanowienia zharmonizowanego formatu wymiany danych na potrzeby jazdy w konwoju pojazdów różnych marek zgodnie z prawodawstwem UE dotyczącym ochrony danych.
- (18a) Łączność i automatyzacja pojazdów zwiększają możliwość nieuprawnionego dostępu i modyfikacji oprogramowania; aby uwzględnić wynikające z tego potencjalne zagrożenia, regulaminy ONZ lub inne akty regulacyjne dotyczące cyberbezpieczeństwa powinny być obowiązkowo stosowane jak najszybciej po ich wejściu w życie.**

(18b) Modyfikacje oprogramowania mogą w znaczący sposób zmieniać funkcjonalności pojazdu. Należy ustanowić zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące modyfikacji oprogramowania zgodnie z procesami homologacji typu. W związku z tym regulaminy ONZ lub inne akty regulacyjne dotyczące procesów aktualizacji oprogramowania powinny być obowiązkowo stosowane jak najszybciej po ich wejściu w życie.

- (19) Unia powinna w dalszym ciągu wspierać rozwój wymogów technicznych dotyczących hałasu powodowanego przez opony, oporu toczenia i przyczepności opon na mokrej nawierzchni na poziomie ONZ. Wynika to z faktu, że regulamin ONZ nr 117 zawiera obecnie te szczegółowe przepisy. Proces dostosowywania wymogów dotyczących opon w celu uwzględnienia postępu technicznego powinien być kontynuowany na poziomie ONZ, w szczególności w celu zapewnienia, aby właściwości użytkowe opony były również oceniane pod koniec cyklu życia zużytej opony oraz aby promować koncepcję, że opony powinny spełniać wymogi w ciągu całego okresu eksploatacji i nie powinny być zastępowane przedwcześnie. Obowiązujące wymogi rozporządzenia (WE) nr 661/2009 dotyczące właściwości użytkowych opon należy zastąpić równoważnymi regulaminami ONZ.
- (20) W celu zapewnienia skuteczności niniejszego rozporządzenia Komisji należy zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów [...] **dotyczących zmian w załącznikach I i II**. 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 prawa¹⁴. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady 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.

¹⁴ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (21) Mając na względzie dostosowanie przepisów unijnych dotyczących procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą do ram prawnych wprowadzonych Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz w celu dalszego uproszczenia prawodawstwa Unii w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów, należy uchylić następujące rozporządzenia i zastąpić je aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia:
- rozporządzenie Komisji (WE) nr 631/2009¹⁵,
 - rozporządzenie Komisji (UE) nr 406/2010¹⁶,

¹⁵ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 631/2009 z dnia 22 lipca 2009 r. ustanawiające szczegółowe zasady wdrażania załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE, Dz.U. L 195 z 25.7.2009, s. 1.

¹⁶ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 406/2010 z dnia 26 kwietnia 2010 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 79/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, Dz.U. L 122 z 18.5.2010, s. 1.

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 672/2010¹⁷,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1003/2010¹⁸,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1005/2010¹⁹,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1008/2010²⁰,

¹⁷ 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 ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, Dz.U. L 196 z 28.7.2010, s. 5.

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1009/2010²¹,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011²²,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 109/2011²³,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011²⁴,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 65/2012²⁵,

²¹ 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.

²² 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.

²³ 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 przeciwbryzgowych kół, Dz.U. L 34 z 9.2.2011, s. 2.

²⁴ 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 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.

²⁵ 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.

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 130/2012²⁶,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 347/2012²⁷,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 351/2012²⁸,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012²⁹,
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/166³⁰.

-
- ²⁶ 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.
- ²⁷ 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.
- ²⁸ 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.
- ²⁹ 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.
- ³⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/166 z dnia 3 lutego 2015 r. uzupełniające i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do włączenia szczególnych procedur, metod oceny i wymogów technicznych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 109/2011 i (UE) nr 458/2011, Dz.U. L 28 z 4.2.2015, s. 3.

- (22) Biorąc pod uwagę, że homologacje udzielone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 78/2009, rozporządzeniem (WE) nr 79/2009, rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 i środkami wykonawczymi do nich powinny być uznawane za równoważne, chyba że odpowiednie wymogi zostały zmienione niniejszym rozporządzeniem lub do czasu, gdy zostaną one zmienione przez przepisy wykonawcze, przepisy przejściowe powinny zapewnić, aby homologacje te nie zostały unieważnione.
- (23) Jeżeli chodzi o daty odmowy udzielenia homologacji typu UE, odmowy rejestracji pojazdu oraz zakazu wprowadzenia do obrotu lub dopuszczenia komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, daty te należy określić dla każdej pozycji regulowanej.
- (24) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie zharmonizowanych wymogów technicznych w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej pojazdów silnikowych i ich przyczep, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na jego zakres i skutki możliwe jest lepsze jego 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.
- (25) Szczegółowe wymogi techniczne i [...] **odpowiednie** procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych należy określić w aktach [...] **wykonawczych** przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Ponadto producenci powinni mieć wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów [...] **wykonawczych** przyjętych na jego podstawie. W związku z tym stosowanie niniejszego rozporządzenia należy odroczyć,

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

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

* **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).**

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu określa się wymagania:

1. w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych dla tych pojazdów w odniesieniu do ich ogólnej charakterystyki i bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego;
2. w zakresie homologacji typu pojazdów pod względem systemów monitorowania ciśnienia w oponach, w odniesieniu do ich bezpieczeństwa, efektywności paliwowej i emisji CO₂; oraz
3. w zakresie homologacji typu nowo wyprodukowanych opon w odniesieniu do ich bezpieczeństwa oraz efektywności środowiskowej.

Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M, N i O zdefiniowanych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/**858** oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych do tych pojazdów, z zastrzeżeniem art. 4–11 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje zawarte w art. 3 rozporządzenia (UE) 2018/**858**.

Dodatkowo zastosowanie mają następujące definicje:

- (1) „niechroniony uczestnik ruchu drogowego” oznacza użytkownika drogi korzystającego z dwu- **lub trzy**kołowego pojazdu z napędem lub niezmotoryzowanego uczestnika ruchu drogowego, takiego jak rowerzysta lub pieszy;
- (2) „system monitorowania ciśnienia w oponach” oznacza zamontowany w pojeździe układ, który jest w stanie oceniać ciśnienie w oponach lub zmiany ciśnienia z upływem czasu i przekazywać odpowiednie informacje użytkownikowi podczas jazdy;
- (3) „inteligentne dostosowanie prędkości” oznacza układ wspomagania kierowcy w [...] **zachowaniu** prędkości odpowiedniej dla środowiska drogowego poprzez przekazywanie [...] **specjalnych odpowiednich informacji zwrotnych** [...];
- (4) „ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon” oznaczają znormalizowany interfejs ułatwiający montaż w pojazdach silnikowych alkomatów blokujących zapłon pochodzących z rynku wtórnego;
- (5) „monitorowanie senności i uwagi kierowcy” oznacza układ oceniający czujność kierowcy poprzez analizę układów pojazdu i w razie potrzeby ostrzegający kierowcę;
- (6) „zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi” oznacza układ, który jest w stanie rozpoznać poziom uwagi wzrokowej, jaki kierowca poświęca sytuacji na drodze i w razie potrzeby ostrzegający kierowcę;

- (7) „awaryjny sygnał stopu” oznacza [...] **funkcję sygnalizacji świetlnej** informującą innych użytkowników drogi znajdujących się za pojazdem, że w wyniku zaistniałych warunków drogowych na pojazd działa duża siła opóźnienia;
- (8) „wykrywanie obiektów przy cofaniu” oznacza [...] system, który informuje kierowcę o osobach i przedmiotach znajdujących się z tyłu pojazdu i którego głównym celem jest zapobieganie zderzeniom podczas cofania;
- (9) „system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu” oznacza układ uprzedzający kierowcę o zboczeniu pojazdu z jego pasa ruchu;
- (10) „zaawansowany system hamowania awaryjnego” oznacza układ, który może automatycznie wykrywać możliwość zderzenia i uruchamiać układ hamulcowy pojazdu, aby zmniejszyć prędkość pojazdu w celu uniknięcia zderzenia lub ograniczenia jego skutków;
- (11) „system **awaryjnego** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu” oznacza układ [...] **wspomagający kierowcę w utrzymaniu bezpiecznej** pozycji pojazdu względem granicy pasa ruchu **lub drogi** [...], przynajmniej w momencie gdy następuje lub ma nastąpić zmiana pasa ruchu i istnieje zagrożenie zderzeniem;
- (12) „główny wyłącznik pojazdu” oznacza urządzenie, za pomocą którego układ elektroniczny pojazdu zostaje włączony do normalnego trybu pracy ze stanu wyłączenia, na przykład gdy pojazd jest zaparkowany bez obecności kierowcy;
- (13) „rejestrator danych na temat zdarzeń [...]” oznacza układ rejestrujący i przechowujący krytyczne parametry i informacje związane ze zderzeniami przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i po zderzeniu;

- (14) „przedni układ zabezpieczający” oznacza oddzielną konstrukcję lub konstrukcje, takie jak orurowanie lub dodatkowy zderzak, poza zderzakiem znajdującym się w fabrycznym wyposażeniu, mające służyć ochronie zewnętrznej powierzchni pojazdu przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem, z wyjątkiem konstrukcji o masie mniejszej niż 0,5 kg, przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów pojazdu;
- (15) „zderzak” oznacza jakikolwiek przedni, nisko umiejscowiony, zewnętrzny element pojazdu, w tym jego mocowanie, który służy ochronie pojazdu w przypadku czołowego zderzenia z innym pojazdem przy niskiej prędkości; nie obejmuje on jednak żadnego przedniego układu zabezpieczającego;
- (16) „pojazd napędzany wodorem” oznacza każdy pojazd silnikowy wykorzystujący wodór jako paliwo napędzające pojazd;
- (17) „instalacja wodorowa” oznacza zestaw komponentów wodorowych i elementów łączących zamocowanych w pojeździe napędzanym wodorem, z wyłączeniem wodorowego układu napędowego lub pomocniczej jednostki mocy;
- (18) „wodorowy układ napędowy” oznacza [...] **przetwornik energii** wykorzystywany do napędzania pojazdu;
- (19) „komponent wodorowy” oznacza zbiorniki wodoru i wszystkie inne części pojazdu napędzanego wodorem, które bezpośrednio stykają się z wodorem lub stanowią część instalacji wodorowej;
- (20) „zbiornik wodoru” oznacza komponent wchodzący w skład instalacji wodorowej, która przechowuje pierwotną objętość paliwa wodorowego;
- (21) „pojazd zautomatyzowany” oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez dłuższy czas bez ciągłego nadzoru człowieka;

- (22) „system monitorowania dostępności kierowcy” oznacza układ służący do oceny, czy kierowca jest w stanie przejąć od zautomatyzowanego pojazdu funkcję kierowania pojazdem w szczególnych sytuacjach, jeśli będzie to stosowne;
- (23) „jazda w konwoju” oznacza połączenie dwóch lub większej liczby pojazdów w kolumnie przy zastosowaniu technologii łączności i zautomatyzowanych systemów wspomagania jazdy, które umożliwiają pojazdom automatyczne utrzymanie ustalonej niewielkiej odległości od siebie, gdy są połączone na niektórych częściach trasy, oraz na dostosowanie się do zmian w ruchu pojazdu prowadzącego bez żadnych działań ze strony kierowców lub przy tylko nieznacznych działaniach;
- (24) „masa maksymalna” oznacza maksymalną masę całkowitą zadeklarowaną przez producenta;
- (25) „słupek A” oznacza najdalej do przodu i na zewnątrz wysunięty wspornik dachu rozciągający się od podwozia do dachu pojazdu;
- (26) [...]
- (27) [...]

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

Artykuł 4

Ogólne obowiązki i wymogi techniczne

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy wprowadzone do obrotu, zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu oraz wszystkie nowe układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne wprowadzane do obrotu lub dopuszczone posiadają homologację typu zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia i aktów [...] **wykonawczych** przyjętych na jego podstawie.
2. Homologację typu zgodnie z regulaminami ONZ wymienionymi w załączniku I uznaje się za homologację typu UE zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia i aktów [...] **wykonawczych** przyjętych na jego podstawie.
3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika I, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne poprzez wprowadzenie i aktualizację odniesień do regulaminów ONZ oraz odpowiednich serii poprawek, które stosuje się obowiązkowo.
4. Producenci zapewniają, aby pojazdy były projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko obrażeń osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego.

5. Producenci zapewniają również, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne były zgodne z odpowiednimi wymogami wymienionymi w załączniku II ze skutkiem od dat określonych w tym załączniku oraz ze szczegółowymi wymogami technicznymi i procedurami badań określonymi w aktach [...] **wykonawczych**, w tym z wymogami odnoszącymi się do:

- a) urządzeń przytrzymujących, badań zderzenia, integralności układu paliwowego oraz bezpieczeństwa elektrycznego wysokiego napięcia;
- b) pieszych, rowerzystów, widzialności i widoczności;
- c) podwozia pojazdu, hamowania, opon i układu kierowniczego;
- d) przyrządów pokładowych, układu elektrycznego, oświetlenia pojazdu i zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem, w tym cyberatakami;
- e) zachowania kierowcy i układów;
- f) ogólnej budowy i właściwości pojazdu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12a ust. 2.

6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika II, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne, w szczególności w odniesieniu do kwestii wymienionych w ust. 5 lit. a)–f) niniejszego artykułu oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu ogólnego bezpieczeństwa pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz wysokiego poziomu ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego **poprzez wprowadzenie i aktualizację odniesień do regulaminów ONZ oraz aktów wykonawczych.**

7. Aby zapewnić wysoki poziom ogólnego bezpieczeństwa pojazdów oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów [...] **wykonawczych** [...] w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do wymogów wymienionych w załączniku II. **Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12a ust. 2.**

Artykuł 5

Przepisy szczegółowe dotyczące systemów monitorowania ciśnienia w oponach i opon

1. Pojazdy muszą być wyposażone w precyzyjny system monitorowania ciśnienia w oponach, który jest w stanie uprzedzać kierowcę wewnątrz pojazdu o wystąpieniu spadku ciśnienia w oponie [...].
2. Systemy monitorowania ciśnienia w oponach są zaprojektowane w taki sposób, aby uniknąć zresetowania lub ponownej kalibracji przy niskim ciśnieniu opon.
3. Wszystkie opony wprowadzone do obrotu muszą spełniać wymogi w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej określone w odpowiednich aktach regulacyjnych wymienionych w załączniku II.
4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów [...] **wykonawczych** [...] w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:
 - a) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do ich systemów monitorowania ciśnienia w oponach;
 - b) homologacji typu opon, włącznie z wymogami technicznymi dotyczącymi ich montażu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12a ust. 2.

Artykuł 6

Zaawansowane układy pojazdów dla wszystkich kategorii pojazdów silnikowych

1. Pojazdy silnikowe muszą być wyposażone w następujące zaawansowane układy pojazdów:
 - a) inteligentne dostosowanie prędkości;
 - b) ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon;
 - c) monitorowanie senności i uwagi kierowcy;
 - d) zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi;
 - e) awaryjny sygnał stopu;
 - f) wykrywanie obiektów przy cofaniu.
2. Systemy inteligentnego dostosowania prędkości muszą być zgodne z następującymi minimalnymi specyfikacjami:
 - a) kierowca musi mieć możliwość **dowiedzenia się** [...] dzięki [...] specjalnym **odpowiednim informacjom zwrotnym** [...], że mający zastosowanie limit prędkości został osiągnięty lub przekroczony;
 - ab) specjalne odpowiednie informacje zwrotne opierają się na informacjach na temat ograniczeń prędkości uzyskiwanych poprzez obserwację znaków drogowych i sygnałów, w oparciu o udostępnione w pojeździe sygnały infrastruktury lub dane z map elektronicznych, lub połączenie obu tych sposobów;**
 - b) nie ma możliwości wyłączenia lub wstrzymania działania systemu;
 - c) [...] **nie wpływają na możliwość kierowców w zakresie przekroczenia prędkości pojazdu sugerowanej przez system;**
 - d) w przypadku gdy włączony jest tempomat, system inteligentnego dostosowania prędkości musi automatycznie dostosowywać się do każdego niższego ograniczenia prędkości.

3. Pojazd silnikowy wyposażony w zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi zgodnie z ust. 1 lit. d) może również być uznany za spełniający wymóg określony w lit. c) tego ustępu.

3a. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika II, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne, w szczególności w odniesieniu do kwestii wymienionych w ust. 1 lit. a)–f) niniejszego artykułu oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu ogólnego bezpieczeństwa pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz wysokiego poziomu ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego poprzez wprowadzenie i aktualizację odniesień do regulaminów ONZ oraz aktów wykonawczych.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów [...] **wykonawczych** [...] dotyczących ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

- a) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do zaawansowanych układów pojazdów, o których mowa w ust. 1;
- b) homologacji typu zaawansowanych układów pojazdów, o których mowa w lit. a) i f) tego ustępu, jako oddzielnych zespołów technicznych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12a ust. 2.

Artykuł 7

Szczegółowe wymogi dotyczące samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów [...] **wykonawczych** przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M₁ i N₁, pojazdy tych kategorii spełniają wymogi określone w ust. 2–6 i w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 7.
2. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w zaawansowane systemy hamowania awaryjnego zaprojektowane i zainstalowane w dwóch fazach oraz zapewniające:
 - g) wykrywanie **przeszkód** i pojazdów w ruchu [...] znajdujących się przed pojazdem silnikowym w pierwszej fazie;
 - h) rozszerzenie zdolności wykrywania, tak aby obejmowała ona również [...] **piesznych i rowerzystów** znajdujących się przed pojazdem silnikowym w drugiej fazie.
3. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w system **awaryjnego** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu.
[...]
[...]
4. Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego oraz **awaryjnego** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:
 - a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko jednego z systemów, oraz wyłącznie w czasie postoju przy włączonym hamulcu postojowym, poprzez przeprowadzenie przez kierowcę złożonej sekwencji czynności;

- b) systemy muszą znajdować się w trybie normalnego działania przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;
 - c) musi istnieć możliwość łatwego wyłączenia ostrzeżeń dźwiękowych, przy czym takie działanie nie może jednocześnie wyłączyć funkcji systemu innych niż ostrzeżenia dźwiękowe.
5. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w rejestrator danych na temat zdarzeń [...]. Rejestratory danych na temat zdarzeń [...] muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:
- a) dane, które rejestratory są w stanie rejestrować i przechowywać w odniesieniu do okresu przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i po zderzeniu, obejmują co najmniej prędkość pojazdu, stan i tempo uruchomienia systemów bezpieczeństwa oraz wszelkie inne istotne parametry wejściowe dotyczące pokładowych systemów bezpieczeństwa czynnego i zapobiegania wypadkom, **przy odpowiedniej dokładności danych i zapewnieniu ich przetrwania**;
 - b) nie ma możliwości wyłączenia urządzeń;
 - c) sposób, w jaki są zdolne do rejestrowania i przechowywania danych musi zapewniać, aby dane były chronione przed manipulacją i mogły być udostępniane organom krajowym na podstawie prawodawstwa unijnego lub krajowego **wyłącznie do celów analizy danych o wypadkach** zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 za pośrednictwem standardowego interfejsu [...] oraz aby można było zidentyfikować dokładny typ pojazdu, jego wersję i wariant, a w szczególności systemy czynnego bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom zamontowane w pojeździe.

Jednakże dane, jakie rejestrator danych na temat zdarzeń [...] jest w stanie rejestrować i przechowywać nie mogą zawierać ostatnich czterech cyfr członu identyfikującego pojazd numeru [...] **identyfikacyjnego** pojazdu ani żadnych innych informacji, które mogłyby umożliwić identyfikację pojedynczego pojazdu.

6. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ należy projektować i konstruować w taki sposób, aby umożliwić powiększenie strefy zabezpieczenia przed uderzeniem głową w celu zwiększenia ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego i złagodzenia ich potencjalnych obrażeń w przypadku zderzenia.

6a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 12 aktów delegowanych dotyczących zmiany załącznika II, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne, w szczególności w odniesieniu do kwestii wymienionych w ust. 2, 3, 5 i 6 niniejszego artykułu oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu ogólnego bezpieczeństwa pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz wysokiego poziomu ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego poprzez wprowadzenie i aktualizację odniesień do regulaminów ONZ oraz aktów wykonawczych.

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów [...] **wykonawczych** [...] dotyczących ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

- i) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2–6 niniejszego artykułu;
- j) homologacji typu rejestratorów danych na temat zdarzeń [...] jako oddzielnych zespołów technicznych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12a ust. 2.

Artykuł 8

Przednie układy zabezpieczające w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych

1. Przednie układy zabezpieczające, zamontowane jako oryginalne wyposażenie w pojazdach kategorii M₁ i N₁ lub udostępniane na rynku jako oddzielne zespoły techniczne dla takich pojazdów, muszą spełniać wymogi określone w ust. 2 [...] i w aktach [...] **wykonawczych** przyjętych na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu.

2. Do przednich układów zabezpieczających udostępnianych na rynku jako oddzielne zespoły techniczne należy dołączyć szczegółowy wykaz typów, wariantów i wersji pojazdu, w odniesieniu do których dany przedni układ zabezpieczający otrzymał homologację typu, jak również zrozumiałe instrukcje montażu.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów [...] **wykonawczych** [...] w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu przednich układów zabezpieczających, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w tym wymogów technicznych dotyczących ich konstrukcji i instalacji. **Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12a ust. 2.**

Artykuł 9

Wymogi szczegółowe dotyczące autobusów i samochodów ciężarowych

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów [...] **wykonawczych** przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, pojazdy tych kategorii muszą spełniać wymogi określone w ust. 2–5 i w aktach [...] **wykonawczych** przyjętych na podstawie ust. 7. Pojazdy kategorii M₂ i M₃ muszą również spełniać wymóg określony w ust. 6.
2. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ muszą być wyposażone w system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu i zaawansowany system hamowania awaryjnego, które spełniają wymogi określone w aktach [...] **wykonawczych** przyjętych na podstawie ust. 7.
3. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ muszą być wyposażone w zaawansowane systemy zdolne do wykrywania [...] **piesznych i rowerzystów**, znajdujących się w ich pobliżu z przodu lub obok pojazdu oraz przekazujące ostrzeżenia lub umożliwiające uniknięcie zderzenia z tymi niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.

4. Systemy, o których mowa w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, spełniają w szczególności następujące wymogi:

- a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko jednego z systemów, oraz wyłączenie w czasie postoju przy włączonym hamulcu postojowym, poprzez przeprowadzenie przez kierowcę złożonej sekwencji czynności;
- b) systemy muszą znajdować się w trybie normalnego działania przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;
- c) musi istnieć możliwość łatwego wyłączenia ostrzeżeń dźwiękowych, przy czym takie działanie nie może jednocześnie wyłączyć funkcji systemu innych niż ostrzeżenia dźwiękowe.

5. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy.

6. Pojazdy kategorii M₂ i M₃ mogące przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiającej ich częste przemieszczanie się, należy projektować i konstruować w taki sposób, aby były dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym dla użytkowników wózków inwalidzkich.

6a. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika II, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne, w szczególności w odniesieniu do kwestii wymienionych w ust. 2, 3 i 5 niniejszego artykułu oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu ogólnego bezpieczeństwa pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz wysokiego poziomu ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego poprzez wprowadzenie i aktualizację odniesień do regulaminów ONZ oraz aktów wykonawczych.

7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów [...] **wykonawczych** [...] w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:
- k) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2–5 niniejszego artykułu;
 - l) homologacji typu układów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, jako oddzielnych zespołów technicznych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12a ust. 2.

Artykuł 10

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów napędzanych wodorem

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów [...] **wykonawczych** przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M i N, pojazdy napędzane wodorem należące do tych kategorii, ich instalacje wodorowe i komponenty takich instalacji spełniają wymogi określone w [...] w aktach [...] **wykonawczych** przyjętych na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu.
2. Producenci zapewniają, aby instalacje wodorowe i komponenty wodorowe były instalowane zgodnie z wymogami określonymi w aktach [...] **wykonawczych** przyjętych na podstawie ust. 3. W razie konieczności producenci udostępniają informacje do celów kontroli instalacji i komponentów wodorowych w okresie użytkowania pojazdów napędzanych wodorem.

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów [...] **wykonawczych** [...] w celu:
- [...] ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem w odniesieniu do ich instalacji wodorowych oraz homologacji typu komponentów wodorowych, w tym wymogów dotyczących ich montażu;
- [...]

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12a ust. 2.

Artykuł 11

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów zautomatyzowanych

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów [...] **wykonawczych** przyjętych na jego podstawie, które mają zastosowanie do pojazdów odpowiednich kategorii, pojazdy zautomatyzowane muszą spełniać wymogi określone w aktach [...] **wykonawczych** przyjętych na podstawie ust. 2 w zakresie:
- a) układów zastępujących panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym układu kierowniczego, przyspieszania i hamowania;
 - b) układów dostarczających pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczenia;
 - c) systemów monitorowania [...] **dostępności** kierowcy;
 - d) rejestratorów danych na temat zdarzeń (wypadków) w pojazdach zautomatyzowanych;
 - e) zharmonizowanego formatu wymiany danych, na przykład w odniesieniu do jazdy w kolumnie pojazdów różnych marek;
 - f) systemów przekazujących innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa.**

- 1a. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika II, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne, w szczególności w odniesieniu do kwestii wymienionych w ust. 1 niniejszego artykułu oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu ogólnego bezpieczeństwa pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz wysokiego poziomu ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego poprzez wprowadzenie i aktualizację odniesień do regulaminów ONZ oraz aktów wykonawczych.**
2. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację pojazdów zautomatyzowanych na drogach publicznych, Komisja jest uprawniona do przyjęcia [...] aktów **wykonawczych** [...] w celu ustanowienia wymogów dotyczących układów i innych pozycji wymienionych w ust. 1 lit. a)–e) niniejszego artykułu oraz ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów zautomatyzowanych w odniesieniu do tych wymogów. **Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12a ust. 2.**

ROZDZIAŁ III

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 12

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. [4 ust. 3, 6, i 7, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 7, art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 10 ust. 3 oraz art. 11 ust. 2], powierza się Komisji na [...] [...] okres [...] **pięciu lat** od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejście w życie niniejszego rozporządzenia]. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. 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. 3, 6, i 7, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 7, art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 10 ust. 3 oraz art. 11 ust. 2], może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub 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. 14 ust. 3, 6, i 7, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 7, art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 10 ust. 3 oraz art. 11 ust. 2] wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły 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 poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 12a

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.

Artykuł 12b

Sprawozdawczość i przegląd

Co pięć lat po dniu [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą 36 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przygotowuje sprawozdanie, które zostanie przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, oceniające wdrażanie środków i systemu bezpieczeństwa, w tym stopień ich upowszechnienia. Komisja zbada, czy te środki i systemy działają tak, jak przewidziano w niniejszym rozporządzeniu. W stosownych przypadkach Komisja przedstawi odpowiedni wniosek ustawodawczy.

Artykuł 13

Przepisy przejściowe

1. Niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu UE udzielonej pojazdom, układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym, która została udzielona zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 78/2009, rozporządzeniem (WE) nr 79/2009, rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 i przepisami wykonawczymi do nich, do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą dzień przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia], chyba że niniejszym rozporządzeniem oraz **aktami wykonawczymi i** aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie zmieniono odpowiednie wymagania mające zastosowanie do takich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych lub dodano nowe wymagania.
2. Organy udzielające homologacji nadal udzielają rozszerzenia homologacji typu UE, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.
3. W drodze odstępstwa od niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie nadal zezwalają, do dat określonych w załączniku VI, na rejestrację pojazdów oraz na sprzedaż lub dopuszczenie komponentów, które nie spełniają wymogów odpowiednich regulaminów ONZ wymienionych w tym załączniku.

Artykuł 14

Daty wdrożenia

W odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych organy krajowe:

- a) ze skutkiem od dat określonych w załączniku II, w odniesieniu do danego wymogu, odmawiają, z przyczyn związanych z tym wymogiem, udzielenia homologacji typu UE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do nowych typów pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia oraz **aktów wykonawczych i** aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie;
- b) ze skutkiem od dat określonych w załączniku II, w odniesieniu do danego wymogu, uznają, z przyczyn związanych z tym wymogiem, świadectwa zgodności dotyczące nowych pojazdów, za nieważne dla celów art. 48 rozporządzenia (UE) 2018/**858**, i zakazują rejestracji takich pojazdów, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia oraz **akty wykonawczych i** aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie;
- c) ze skutkiem od dat określonych w załączniku II, w odniesieniu do danego wymogu, zakazują, z przyczyn związanych z tym wymogiem, wprowadzania do obrotu lub dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia oraz **aktów wykonawczych i** aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie.

Artykuł 15

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/858

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/... wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 16

Uchylenie

1. Rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009, (WE) nr 631/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 tracą moc ze skutkiem od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.
2. Odniesienia do rozporządzeń (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 oraz (WE) nr 661/2009 odczytuje się jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 17

Wejście w życie i data rozpoczęcia stosowania

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [*Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą 36 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia*].

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

Wykaz regulaminów ONZ, o których mowa w art. 4 ust. 2

Numer regulaminu	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu ONZ
1	Światła główne samochodowe z asymetrycznymi światłami mijania lub drogowymi i żarówkami kategorii R2 lub HS1	<i>Seria poprawek 02</i>	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 1	M, N ^(a)
3	Urządzenia odblaskowe pojazdów o napędzie silnikowym	[...] <i>Seria poprawek 02</i>	Dz.U. L 323 z 6.12.2011, s. 1	M, N, O
4	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 7	M, N, O

6	Kierunkowskazy pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	[...] Seria poprawek 01	Dz.U. L 213 z 18.7.2014, s. 1	M, N, O
7	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	[...] Seria poprawek 02	Dz.U. L 285 z 30.9.2014, s. 1	M, N, O
8	Światła główne pojazdów samochodowych (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 lub H11)	Seria poprawek 05 – Sprostowanie 1 do wersji 4	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 71	M, N ^(a)
10	Kompatybilność elektromagnetyczna	[...] Seria poprawek 05	Dz.U. L 41 z 17.2.2017, s. 1	M, N, O
11	Zamki i elementy mocowania drzwi	[...] Seria poprawek 03	Dz.U. L 120 z 13.5.2010, s. 1 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁ , N ₁

12	Zabezpieczenie kierowcy przed uderzeniem w układ kierowniczy w przypadku zderzenia	[...] Seria poprawek 04	Dz.U. L 89 z 27.3.2013, s. 1 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁ , N ₁
13	Pojazdy i przyczepy w zakresie hamowania	[...] Seria poprawek 11	Dz.U. L 42 z 18.2.2016, s. 1.	M ₂ , M ₃ , N, O ^(b)
13-H	Samochody osobowe w zakresie hamowania	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 335 z 22.12.2015, s. 1	M ₁ , N ₁
14	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	[...] Seria poprawek 07	Dz.U. L 218 z 19.8.2015, s. 27 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M, N

16	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	[...] Seria poprawek 07	Dz.U. L 109 z 27.4.2018, s. 1	M, N
17	Siedzenia, ich mocowania i zagłówki	Seria poprawek 08	Dz.U. L 230 z 31.8.2010, s. 81 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M, N
18	Zabezpieczenie pojazdów samochodowych przed nieuprawnionym użyciem	[...] Seria poprawek 03	Dz.U. L 120 z 13.5.2010, s. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
19	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów o napędzie silnikowym	[...] Seria poprawek 04	Dz.U. L 250 z 22.8.2014, s. 1	M, N
20	Światła główne z asymetrycznymi światłami mijania lub drogowymi i żarówkami halogenowymi (żarówkami H4)	Seria poprawek 03	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 170	M, N ^(a)

21	Wyposażenie wnętrza	[...] Seria poprawek 01	Dz.U. L 188 z 16.7.2008, s. 32	M ₁
23	Światła cofania pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 237 z 8.8.2014, s. 1	M, N, O
25	Zagłówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Seria poprawek 04 – Sprostowanie 2 do wersji 1	Dz.U. L 215 z 14.8.2010, s. 1 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁
26	Wystające części zewnętrzne	[...] Seria poprawek 03	Dz.U. L 215 z 14.8.2010, s. 27	M ₁
28	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	[...] Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 323 z 6.12.2011, s. 33	M, N

29	Ochrona osób znajdujących się w kabinie pojazdu użytkowego	Seria poprawek 03	Dz.U. L 304 z 20.11.2010, s. 21 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	N
30	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C1)	[...] Seria poprawek 02	Dz.U. L 307 z 23.11.2011, s. 1	M, N, O
31	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	[...] Seria poprawek 02	Dz.U. L 185 z 17.7.2010, s. 15	M, N
34	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	[...] Seria poprawek 03	Dz.U. L 231 z 26.8.2016, s. 41	M, N, O

37	Żarówki stosowane w homologowanych światłach pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	[...] Seria poprawek 03	Dz.U. L 213 z 18.7.2014, s. 36	M, N, O
38	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 20	M, N, O
39	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	[...] [...] <u>Seria poprawek 01</u>	Dz.U. L 120 z 13.5.2010, s. 40 <u>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</u>	M, N
43	Materiały oszklenia bezpiecznego	[...] Seria poprawek 01	Dz.U. L 42 z 12.2.2014, s. 1	M, N, O
44	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci znajdujących się w pojazdach o napędzie silnikowym („urządzenia przytrzymujące dla dzieci”)	[...] Seria poprawek 04	Dz.U. L 265 z 30.9.2016, s. 1	M, N
45	Urządzenia czyszczące szybę reflektora	[...] Seria poprawek 01	<i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M, N

46	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	[...] Seria poprawek 04	Dz.U. L 237 z 8.8.2014, s. 24	M, N
48	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach silnikowych	[...] Seria poprawek 06	Dz.U. L 265 z 30.9.2016, s. 125 <i><u>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</u></i>	M, N, O (°)
54	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C2 i C3)	[...] <u>P</u> ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 307 z 23.11.2011, s. 2	M, N, O
55	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	[...] Seria poprawek 01	Dz.U. L[...] <u>153</u> z [...] <u>15.6.2016</u> , s. <u>179</u> <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M, N, O (°)

58	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	[...] Seria poprawek 0[...]3	[...] <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M, N, O
61	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 164 z 30.6.2010, s. 1	N
64	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” (oraz system monitorowania ciśnienia w oponach)	[...] Seria poprawek 02	Dz.U. L 310 z 26.11.2010, s. 18	M ₁ , N ₁
66	Wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich	Seria poprawek 02	Dz.U. L 84 z 30.3.2011, s. 1	M ₂ , M ₃
67	Pojazdy samochodowe wykorzystujące w układzie napędowym skroplony gaz ropopochodny (LPG)	[...] Seria poprawek 01	Dz.U. L 285 z 20.10.2016, s. 1	M, N

73	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Seria poprawek 01	Dz.U. L 122 z 8.5.2012, s. 1	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
77	Światła postojowe pojazdów o napędzie silnikowym	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 21	M, N
79	Układy kierownicze	[...] Seria poprawek 0[...]3 Sprostowanie	[...] <u>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</u>	M, N, O
80	Siedzenia dużych pojazdów pasażerskich	Seria 03 poprawek do regulaminu	Dz.U. L 226 z 24.8.2013, s. 20 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₂ , M ₃
87	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów o napędzie silnikowym	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 24	M, N

89	Urządzenia ograniczenia prędkości	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 25	M, N (^d)
90	Zamienne zespoły okładzin hamulcowych i zamienne okładziny hamulców bębnowych przeznaczone do pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Seria poprawek 02	Dz.U. L 185 z 13.7.2012, s. 24	M, N, O
91	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 27	M, N, O
93	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 185 z 17.7.2010, s. 56	N ₂ , N ₃
94	Ochrona osób znajdujących się w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego	Seria poprawek 03	Dz.U. L 35 z 8.2.2018, s. 1	M ₁
95	Ochrona osób znajdujących się w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego	[...] Seria poprawek 03	Dz.U. L 183 z 10.7.2015, s. 91	M ₁ , N ₁

97	Systemy alarmowe pojazdów	[...] Seria poprawek 01	Dz.U. L 122 z 8.5.2012, s. 19	M ₁ , N ₁ (°)
98	Reflektory samochodowe wyposażone w gazowo-wyładowcze źródła światła	[...] Seria poprawek 01	Dz.U. 176 z 14.6.2014, s. 64	M, N
99	Gazowo-wyładowcze źródła światła używane w homologowanych gazowo-wyładowczych reflektorach pojazdów samochodowych	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 285 z 30.9.2014, s. 35	M, N
100	Bezpieczeństwo elektryczne	[...] Seria poprawek 02	Dz.U. L 87 z 31.3.2015, s. 1 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M, N
102	Krótki sprzęg; montaż zatwierdzonego typu krótkiego sprzęgu	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 351 z 30.12.2008, s. 44	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄

104	Oznakowania odblaskowe (pojazdy ciężkie i długie)	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 75 z 14.3.2014, s. 29	M ₂ , M ₃ , N, O ₂ , O ₃ , O ₄
105	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Seria poprawek 05	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 30	N, O
107	Pojazdy kategorii M ₂ i M ₃	[...] Seria poprawek 07	Dz.U. L 52 z 23.2.2018, s. 1	M ₂ , M ₃
108	Opony bieżnikowane do samochodów osobowych i ich przyczep	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 181 z 4.7.2006, s. 1	M ₁ , O ₁ , O ₂
109	Opony bieżnikowane do pojazdów użytkowych i ich przyczep	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 181 z 4.7.2006, s. 1	M ₂ , M ₃ , N, O ₃ , O ₄
110	Specjalne elementy składowe wykorzystujące sprężony gaz ziemny (CNG)	[...] Seria poprawek 01	Dz.U. L 166 z 30.6.2015, s. 1	M, N

112	Reflektory pojazdów silnikowych emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe, lub oba te rodzaje świateł i wyposażone w żarówki lub moduły LED	[...] Seria poprawek 01	Dz.U. L 250 z 22.8.2014, s. 67	M, N
114	Zamienna poduszka powietrzna	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 373 z 27.12.2006, s. 272	M ₁ , N ₁
115	Dodatkowe układy zasilania LPG i CNG	[...] <u>P</u> ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 323 z 7.11.2014, s. 91	M, N
116	Zabezpieczenie pojazdów samochodowych przed nieuprawnionym użyciem	[...] <u>P</u> ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 45 z 16.2.2012, s. 1	M ₁ , N ₁ (°)
117	Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia (klasy C1, C2 i C3)	[...] Seria poprawek 02	Dz.U. L 218 z 12.8.2016, s. 1	M, N, O

118	Palność materiałów używanych w konstrukcji autobusów	[...] Seria poprawek 02	Dz.U. L 102 z 21.4.2015, s. 67 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₃
119	Światła zakrętowe	[...] Seria poprawek 01	Dz.U. L 89 z 25.3.2014, s. 101	M, N
121	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolerek i wskaźników	Seria poprawek 01	Dz.U. L 5 z 8.1.2016, s. 9	M, N
122	Układy ogrzewania pojazdów	[...] Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 164 z 30.6.2010, s. 231 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M, N, O

123	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	[...] <u>Seria poprawek 01</u>	[...] <i><u>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</u></i>	M, N
124	Koła zapasowe	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 375 z 27.12.2006, s. 568	M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂
125	Pole widzenia kierowcy w przód	[...] <u>Seria poprawek 01</u>	Dz.U. L 20 z 25.1.2018, s. 16	M ₁
126	Przegrody wewnętrzne	Pierwotna [...] <u>wersja regulaminu</u>	<i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁
127	Bezpieczeństwo pieszych	<u>Seria poprawek 02</u>	<i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁ , N ₁

128	Elektroluminescencyjne źródła światła (LED)	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 162 z 29.5.2014, s. 43	M, N, O
129	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci	[...] P ierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 97 z 29.3.2014, s. 21	M, N
130	Ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 178 z 18.6.2014, s. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ ^(f)
131	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego	[...] Seria poprawek 01	Dz.U. L 214 z 19.7.2014, s. 47	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ ^(f)
134	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem	[...] P ierwotna [...] wersja poprawek	<i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M, N

135	Uderzenie boczne w słup	[...] Seria poprawek 01	<i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁ , N ₁
137	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Seria poprawek 01	<i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁
139	System wspomagania hamulców	Pierwotna [...] <u>wersja regulaminu</u>	<i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁ , N ₁
140	Kontrola stateczności	Pierwotna [...] <u>wersja regulaminu</u>	<i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁ , N ₁

141	Monitorowanie ciśnienia w oponach	Pierwotna [...] <u>wersja regulaminu</u>	<i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁ , N ₁ ^(g)
142	Montaż opon	Pierwotna [...] <u>wersja regulaminu</u>	<i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁
[145]	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Pierwotna [...] <u>wersja regulaminu</u>	<i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁

Uwagi do tabeli

Seria poprawek wskazana w tabeli odzwierciedla wersję opublikowaną w *Dzienniku Urzędowym* i pozostaje bez uszczerbku dla serii poprawek, której należy przestrzegać na podstawie podanych w niej przepisów przejściowych.

Alternatywnie akceptuje się zgodność z serią poprawek przyjętą po danej serii wskazanej w tabeli.

Daty określone w odpowiednich seriach poprawek do regulaminów ONZ wymienionych w tabeli, w odniesieniu do zobowiązań umawiających się stron „zrewidowanego porozumienia z 1958 r.”¹, związanych z pierwszą rejestracją, dopuszczeniem do eksploatacji, udostępnieniem na rynku, sprzedażą, uznawaniem homologacji typu i wszelkimi podobnymi przepisami, stosuje się obowiązkowo do celów art. 48 i 50 rozporządzenia (UE) 2018/**858**, z wyjątkiem przypadków, w których w art. 14 niniejszego rozporządzenia określono alternatywne daty, których należy w związku z tym przestrzegać w takich przypadkach.

W niektórych regulaminach ONZ wymienionych w tabeli w przepisach przejściowych przewidziano, że począwszy od określonej daty, umawiające się strony „zrewidowanego porozumienia z 1958 r.”, stosujące określoną serię poprawek do danego regulaminu ONZ, nie mają obowiązku uznawania lub mogą odmówić uznania – do celów krajowej lub regionalnej homologacji typu – typu homologowanego zgodnie z poprzednią serią poprawek lub zawarto w tych przepisach w podobnym zamiarze sformułowanie o podobnym znaczeniu. Należy to rozumieć jako przepis nakładający na organy krajowe obowiązek uznania świadectw zgodności za nieważne do celów art. 48 rozporządzenia (UE) 2018/**858**, z wyjątkiem przypadków, dla których w załączniku II do niniejszego rozporządzenia określono alternatywne daty, których należy w związku z tym przestrzegać w takich przypadkach.

¹ Decyzja Rady 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).

- a) Regulaminy ONZ nr 1, 8 i 20 nie mają zastosowania do homologacji typu UE pojazdów.
- b) Obowiązkowe zainstalowanie funkcji kontroli stateczności jest wymagane zgodnie z regulaminami ONZ. Jednakże jest to również obowiązkowe dla pojazdów kategorii N₁.
- c) W przypadku gdy producent pojazdu deklaruje, że pojazd nadaje się do holowania ładunków (pkt 2.11.5. dokumentu informacyjnego, o którym mowa w art. 24 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/**858**), a jakkolwiek część odpowiedniego mechanicznego urządzenia sprzęgającego, niezależnie od tego, czy jest czy nie jest ona montowana w typie pojazdu silnikowego, może (częściowo) zasłaniać jakkolwiek element oświetlenia lub miejsce do montowania i mocowania tylnej tablicy rejestracyjnej, zastosowanie mają następujące zasady:
- instrukcja użytkowania pojazdu silnikowego (np. podręcznik użytkownika, instrukcja obsługi pojazdu) musi wyraźnie wskazywać, że instalowanie mechanicznego urządzenia sprzęgającego, które nie może być łatwo usunięte lub przesunięte, nie jest dozwolone;
 - w instrukcji należy również jasno określić, że mechaniczne urządzenie sprzęgające, jeżeli jest zamocowane, musi być zawsze usunięte lub przesunięte, gdy nie jest używane; oraz
 - w przypadku homologacji typu układu pojazdu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55 należy zapewnić, aby przepisy dotyczące usuwania, przesuwania lub alternatywnej lokalizacji były również w pełni przestrzegane w odniesieniu do instalacji oświetlenia i miejsca do montowania i mocowania tylnej tablicy rejestracyjnej.
- d) Dotyczy wyłącznie ograniczników prędkości i obowiązkowej instalacji ograniczników prędkości w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃.
- e) W pojazdach kategorii M₁ i N₁ montuje się urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym użyciem, a w pojazdach kategorii M₁ montuje się urządzenia do unieruchamiania pojazdów.
- f) Zob. uwaga ⁴ do tabeli w załączniku II.
- g) W odniesieniu do pojazdów kategorii M₁ o maksymalnej masie > 2 500 kg i kategorii N₁, które nie są wyposażone w koła bliźniacze na jednej osi.**

ZAŁĄCZNIK II**Wykaz wymagań, o których mowa w art. 4 ust. 5 i art. 5 ust. 3, oraz dat, o których mowa w art. 14**

<u>Pozycja</u>	Przedmiot	[...] <u>Akty prawne</u>	Dodatkowe szczegółowe [...] <u>przepisy</u> techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
A	Wymogi dotyczące URZĄDZEŃ PRZYTRZYMUJĄCYCH, BADAŃ ZDERZENIA, INTEGRALNOŚCI UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWA ELEKTRYCZNEGO WYSOKIEGO NAPIĘCIA														
A1	Wyposażenie wnętrza	Regulamin ONZ nr 21		A											
A2	Siedzenia i zagłówki	Regulamin ONZ nr 17		A	A	A	A	A	A						
A3	Siedzenia autobusowe	Regulamin ONZ nr 80			A	A									A
A4	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Regulamin ONZ nr 14		A	A	A	A	A	A						
A5	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Regulamin ONZ nr 16		A	A	A	A	A	A					A	A
A6	Przegrody wewnętrzne	Regulamin ONZ nr 126		X										B	

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
A7	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Regulamin ONZ nr 145		A											
A8	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 44		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹					A	A
A9	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 129		X	X	X	X	X	X					B	B
A10	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Regulamin ONZ nr 93						A	A					A	A
A11	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Regulamin ONZ nr 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A12	Zabezpieczenie boczne	Regulamin ONZ nr 73						A	A			A	A		
A13	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa	Regulamin ONZ nr 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A14	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym	Regulamin ONZ nr 67		A	A	A	A	A	A						A
A15	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym	Regulamin ONZ nr 110		A	A	A	A	A	A						A

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
A16	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem	Regulamin ONZ nr 134		A	A	A	A	A	A						A
A17	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodorowej		[...]	A	A	A	A	A	A						A
A18	Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania	Regulamin ONZ nr 100		A	A	A	A	A	A						
A19	Uderzenie czołowe częściowe	Regulamin ONZ nr 94	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ o maksymalnej masie ≤ 3 500 kg i kategorii N ₁ [...] W odniesieniu do pojazdów o maksymalnej masie > 2 500 kg zastosowanie mają daty zawarte w nocie B.	A			A ^{L₁}								

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
A20	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Regulamin ONZ nr 137	Stosowanie antropomorficznego manekina do badań zderzeniowych „Hybrid III” jest dozwolone do czasu uwzględnienia w regulaminie ONZ urządzenia do badania systemów przytrzymujących dla osób znajdujących się w pojeździe „THOR”.	B			B								
A21	Bezpieczne układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 12		A			A							A	
A22	Zamienna poduszka powietrzna	Regulamin ONZ nr 114		X			X							B	
A23	Uderzenie kabiny	Regulamin ONZ nr 29					A	A	A						

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
A24	Zderzenie boczne	Regulamin ONZ nr 95	Dotyczy wszystkich pojazdów kategorii M ₁ i N ₁ , łącznie z pojazdami, w których punkt R najniższego siedzenia znajduje się > 700 mm od poziomu podłoża. W <u>odniesieniu do pojazdów, w których punkt R najniższego siedzenia znajduje się > 700 mm od poziomu podłoża, zastosowanie mają daty zawarte w nocie B.</u>	A			A								
A25	Uderzenie boczne w słup	Regulamin ONZ nr 135		B			B								
A26	Zderzenie tylne	Regulamin ONZ nr 34	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ o <u>maksymalnej masie ≤ 3 500 kg</u> i kategorii N ₁ [...]. Zapewnia się przestrzeganie wymogów w zakresie bezpieczeństwa elektrycznego po zderzeniu	[...]B			[...]B								

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
B	Wymogi dotyczące PIESZYCH, ROWERZYSTÓW, WIDZIALNOŚCI I WIDOCZNOŚCI														
B1	Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Regulamin ONZ nr 127		A			A								
B2	Powiększona strefa zabezpieczenia przed uderzeniem głową w przypadku pieszych i rowerzystów	Regulamin ONZ nr 127	Obszar badania z wykorzystaniem modelu głowy dziecka i osoby dorosłej ogranicza się z uwzględnieniem „odległości zawinięcia dla osoby dorosłej” wynoszącej 2 500 mm lub „tylnej linii odniesienia szyby przedniej”, w zależności od tego, które z tych położeń znajduje się bardziej z przodu. Kontakt modelu głowy ze słupkami A, ze strefą nad szybą przednią oraz z osłoną jest wyłączony, ale jest monitorowany.	[...] C			[...] C								
B3	Przedni układ zabezpieczający		[...]	X			X							A	
B4	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów			C			C								

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
B5	Ostrzeganie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami				B	B		B	B					B	
B6	System informujący o martwym polu				B	B		B	B					B	
B7	[...] wykrywanie obiektów przy cofaniu.			B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
B8	Pole widzenia z przodu	Regulamin ONZ nr 125	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ i N ₁	[...] A			C								
B9	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich				D	D		D	D						
B10	Bezpieczne szyby	Regulamin ONZ nr 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11	Odszranianie/odmgławianie			A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²						
B12	Spryskiwacze/wycieraczki			A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³					A	
B13	Urządzenia widzenia pośredniego	Regulamin ONZ nr 46		A	A	A	A	A	A						A

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
C	Wymogi dotyczące PODWOZIA POJAZDU, HAMOWANIA, OPON I UKŁADU KIEROWNICZEGO														
C1	Układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Regulamin ONZ nr 130			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						
C3	System utrzymywania pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach			B ⁶			B ⁶								
C4	Hamowanie	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ nr 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C5	Części zamienne do układów hamulcowych	Regulamin ONZ nr 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6	System wspomagania hamulców	Regulamin ONZ nr 139		A			A								
C7	Kontrola stateczności	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ nr 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
C8	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Regulamin ONZ nr 131			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						
C9	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich			B			B								
C10	Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Regulamin ONZ nr 30 Regulamin ONZ nr 54 Regulamin ONZ nr 117		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat”	Regulamin ONZ nr 64		A ¹			A ¹								
C12	Opony bieżnikowane	Regulamin ONZ nr 108 Regulamin ONZ nr 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
C13	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Regulamin ONZ nr 141	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ o maksymalnej masie ≤ 3 500 kg i kategorii N ₁	A			B								
C14	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich				B	B		B	B			B	B		
C15	Montaż opon	Regulamin ONZ nr 142	Dotyczy wszystkich kategorii pojazdów	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16	Koła zapasowe	Regulamin ONZ nr 124		X			X			X	X				B
D	Wymogi dotyczące PRZYZRĄDÓW POKŁADOWYCH, UKŁADU ELEKTRYCZNEGO, [...] OŚWIETLENIA POJAZDU I <u>ZABEZPIECZENIA PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM CYBERATAKAMI</u>														
D1	Dźwiękowe sygnały ostrzegawcze	Regulamin ONZ nr 28		A	A	A	A	A	A						A

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
D2	Zakłócenia radioelektryczne (kompatybilność elektromagnetyczna)	Regulamin ONZ nr 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, atakami cybernetycznymi, immobilizery i systemy alarmowe	Regulamin ONZ nr 18 Regulamin ONZ nr 97 Regulamin ONZ nr 116		A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹					A	A
D4	Prędkościomierz	Regulamin ONZ nr 39		A	A	A	A	A	A						
D5	Hodometr	Regulamin ONZ nr 39		A	A	A	A	A	A						
D6	Urządzenia ograniczenia prędkości	Regulamin ONZ nr 89			A	A		A	A						A
D7	Inteligentne dostosowanie prędkości			B	B	B	B	B	B					B	
D8	Oznaczanie urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników	Regulamin ONZ nr 121		A	A	A	A	A	A						
D9	Systemy grzewcze	Regulamin ONZ nr 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A

<u>Pozycja</u>	Przedmiot	[...] <u>Akty prawne</u>	Dodatkowe szczegółowe [...] <u>przepisy</u> techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
D10	Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Regulamin ONZ nr 4 Regulamin ONZ nr 6 Regulamin ONZ nr 7 Regulamin ONZ nr 19 Regulamin ONZ nr 23 Regulamin ONZ nr 38 Regulamin ONZ nr 77 Regulamin ONZ nr 87 Regulamin ONZ nr 91		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D11	Urządzenia oświetlenia dróg	Regulamin ONZ nr 31 Regulamin ONZ nr 98 Regulamin ONZ nr 112 Regulamin ONZ nr 123		X	X	X	X	X	X						A
D12	Urządzenia odblaskowe	Regulamin ONZ nr 3		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
D13	Źródła światła	Regulamin ONZ nr 37 Regulamin ONZ nr 99 Regulamin ONZ nr 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14	Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odblaskowych	Regulamin ONZ nr 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
D15	Awaryjny sygnał stopu			B	B	B	B	B	B	B	B	B	B		
D16	Urządzenia czyszczące szybę reflektora	Regulamin ONZ nr 45		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹						A
D17	Sygnalizator zmiany biegów			A											
E	Wymogi dotyczące ZACHOWANIA KIEROWCY I UKŁADÓW														
E1	Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon		<u>EN 50436-7:2016</u>	B	B	B	B	B	B						

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
E2	monitorowanie senności i uwagi kierowcy [...]			B	B	B	B	B	B						
E3	Zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi		Zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi może również obejmować monitorowanie [...] senności i uwagi. Alternatywnie dla zaawansowanego systemu wykrywania rozproszenia uwagi można również uwzględnić zapobieganie rozproszeniu uwagi przy użyciu środków technicznych.	C	C	C	C	C	C						
E4	System [...] monitorowania gotowości kierowcy			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
E5	Rejestrator danych na temat zdarzeń [...]			B	B ⁵	B ⁵	B	B ⁵	B ⁵					B	
E6	Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
E7	Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
E8	Jazda w konwoju			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
F	Wymogi dotyczące OGÓLNEJ BUDOWY I CHARAKTERYSTYKI POJAZDU														
F1	Miejsce na tablicę rejestracyjną			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2	Cofanie			A	A	A	A	A	A						
F3	Zamki i zawiasy drzwi	Regulamin ONZ nr 11		A			A	[...]	[...]						
F4	Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia			A			A	A	A						
F5	Wystające części zewnętrzne	Regulamin ONZ nr 26		A											
F6	Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Regulamin ONZ nr 61					A	A	A						

Pozycja	Przedmiot	[...] Akty prawne	Dodatkowe szczegółowe [...] przepisy techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom po nent
F7	Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8	Urządzenie holownicze			A	A	A	A	A	A						
F9	Oslony kół			A											
F10	Oslony przeciwbryzgowe kół						A	A	A	A	A	A	A		
F11	Masy i wymiary			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F12	Sprzęgi mechaniczne	Regulamin ONZ nr 55 Regulamin ONZ nr 102		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A	<u>A</u>	A
F13	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Regulamin ONZ nr 105					A	A	A	A	A	A	A		
F14	Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Regulamin ONZ nr 107			A	A									
F15	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Regulamin ONZ nr 66			A	A									
F16	Palność w autobusach	Regulamin ONZ nr 118				A									A

Uwagi do tabeli

A: Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych:

[Urząd Publikacji: proszę wpisać datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

B: Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE:

[Urząd Publikacji: proszę wpisać datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych:

[Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą 24 miesiące po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

C: Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE:

[Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą 24 miesiące po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych:

[Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą 48 miesięcy po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

D: Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE:

[Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą 48 miesięcy po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych:

[Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą 84 miesiące po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

X: Dany komponent lub oddzielny zespół techniczny dotyczy wskazanych kategorii pojazdów.

¹ Zgodność jest wymagana, jeżeli zainstalowano.

² Pojazdy tej kategorii muszą być wyposażone w odpowiednie urządzenie do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.

³ Pojazdy tej kategorii muszą być wyposażone w odpowiednie wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej.

4 Zwolnieniem objęte są następujące pojazdy:

- pojazdy ciągnące naczepy kategorii N₂ o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 8 ton;
- pojazdy kategorii M₂ i M₃ klasy A, klasy I i klasy II zgodnie z definicją w pkt 2.1 regulaminu ONZ nr 107;
- autobusy przegubowe kategorii M₃ klasy A, klasy I i klasy II zgodnie z definicją w pkt 2.1 regulaminu ONZ nr 107;
- pojazdy terenowe kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃;
- pojazdy specjalnego przeznaczenia kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃; oraz
- pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ o więcej niż trzech osiach.

5 Zgodność jest wymagana w przypadku pojazdów zautomatyzowanych.

6 **W odniesieniu do pojazdów wyposażonych we wspomagane hydraulicznie układy kierownicze zastosowanie mają daty zawarte w nocie C. Zamiast tego pojazdy te muszą być jednak wyposażone w system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu.**

Zmiany w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858 wprowadza się następujące zmiany:

(1) w tabeli w części I, we wpisie dotyczącym pozycji 3A, odniesienie w trzeciej kolumnie do „rozporządzenia (WE) nr 661/2009” otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie (UE) 2019/...⁺”

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/... z dnia [...] r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 [Dz.U. z ..., s. ...].”,

a każde kolejne odniesienie do „rozporządzenia (WE) nr 661/2009” w załączniku II zastępuje się odniesieniem do „rozporządzenia (UE) 2019/...”, o ile nie przewidziano inaczej w kolejnych przepisach niniejszego załącznika;

(2) w części I wprowadza się następujące zmiany:

(a) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

(i) dodaje się następujący wpis w odpowiednim miejscu według numeru pozycji:

„55A	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulami n ONZ nr 135	X			X”;						
------	-------------------------	--	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--

⁺ [Urząd Publikacji: proszę wstawić odpowiednie dane w tekście i w przypisie.]

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulami n ONZ nr 127	X			X						X”;
-----	------------------	--	---	--	--	---	--	--	--	--	--	-----

(iii) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulami n ONZ nr 134	X	X	X	X	X					X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾)	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾)	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾)	X ⁽¹⁵⁾)	X ⁽¹⁵⁾)	X ⁽¹⁵⁾)	X ⁽¹⁵⁾ ”;

(iv) wpisy dotyczące pozycji 65 i 66 otrzymują brzmienie:

„65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulami n ONZ nr 131		X	X		X					
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulami n ONZ nr 130		X	X		X					

b) w objaśnieniach wprowadza się następujące zmiany:

(i) objaśnienia nr 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„⁽³⁾ Wymagane jest zainstalowanie funkcji stateczności pojazdu zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/...⁺

(⁴ Wymagane jest zainstalowanie systemu elektronicznej kontroli stateczności zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/...⁺”;

(ii) objaśnienie nr 9A otrzymuje brzmienie:

„(^{9A}) Wymagane jest zainstalowanie systemu monitorowania ciśnienia w oponach zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/...⁺”;

(iii) objaśnienie nr 15 otrzymuje brzmienie:

„(¹⁵) Zgodność z rozporządzeniem (UE) 2019/...⁺ jest obowiązkowa. Jednakże nie przewiduje się homologacji typu w związku z tą konkretną pozycją, ponieważ stanowi ona jedynie zbiór pojedynczych pozycji wymienionych w innych miejscach w tabeli, które zawierają odniesienie do rozporządzenia (UE) 2019/...⁺”;

(3) w tabeli 1 w dodatku 1 do części I wprowadza się następujące zmiany:

a) wpis dotyczący pozycji 46A otrzymuje brzmienie:

„46 A	Montowanie opon	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 142		B”;
----------	--------------------	---	--	-----

b) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 127		A”;
-----	------------------	---	--	-----

c) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 134		X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺		Zgodność z rozporządzeniem (UE) 2019/... ⁺ jest obowiązkowa. Jednakże nie przewiduje się homologacji typu w związku z tą konkretną pozycją, ponieważ stanowi ona jedynie zbiór pojedynczych pozycji wymienionych w innych miejscach w tabeli, które zawierają odniesienie do rozporządzenia (UE) 2019/... ⁺ .”;

(4) w objaśnieniach do tabeli 1 w dodatku 1 skreśla się ostatni akapit;

(5) w tabeli 2 w dodatku 1 do części I wprowadza się następujące zmiany:

a) wpis dotyczący pozycji 46A otrzymuje brzmienie:

„46 A	Montowanie opon	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 142		B”;
----------	-----------------	---	--	-----

b) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 127		A”;
-----	------------------	---	--	-----

c) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 134		X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺		Zgodność z rozporządzeniem (UE) 2019/... ⁺ jest obowiązkowa. Jednakże nie przewiduje się homologacji typu w związku z tą konkretną pozycją, ponieważ stanowi ona jedynie zbiór pojedynczych pozycji wymienionych w innych miejscach w tabeli, które zawierają odniesienie do rozporządzenia (UE) 2019/... ⁺ .”;

(6) w pkt 4 w dodatku 2 do części I wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli zatytułowanej „Część I: Pojazdy należące do kategorii M₁” wprowadza się następujące zmiany:

(i) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Regulamin ONZ nr 127 Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ (Ochrona pieszych)	Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny układ przeciwblokujący (ABS) działający na wszystkie koła. Zastosowanie mają wymogi regulaminu ONZ nr 127. Każdy przedni układ zabezpieczający musi być albo integralną częścią pojazdu, a tym samym spełniać wymogi regulaminu ONZ nr 127, albo uzyskać homologację typu jako oddzielny zespół techniczny.”;
-----	---	--

(ii) dodaje się następujący wpis w odpowiednim miejscu według numeru pozycji:

„62	Regulamin ONZ nr 134 Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ (Instalacja wodorowa)	Zastosowanie mają wymagania regulaminu ONZ nr 134. Alternatywnie wykazuje się, że pojazd spełnia poniższe wymagania: - istotne wymagania rozporządzenia (WE) nr 79/2009 w wersji mającej zastosowanie w dniu [<i>Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą dzień przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia</i>]; - załącznik 100 – Norma techniczna dla układów paliwowych pojazdów silnikowych napędzanych sprężonym wodorem gazowym (Japonia); - GB/T 24549-2009 Pojazdy elektryczne zasilane ogniwami paliwowymi – wymagania bezpieczeństwa (Chiny); - norma międzynarodowa ISO 23273:2013 część 1: „Bezpieczeństwo funkcjonalne pojazdów” oraz część 2: „Zabezpieczenie przed zagrożeniami związanymi z wodorem w pojazdach napędzanych sprężonym wodorem; lub - SAE J2578 – Ogólne bezpieczeństwo pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi.”;
-----	--	---

b) w tabeli zatytułowanej „Część II: Pojazdy należące do kategorii N₁” wprowadza się następujące zmiany:

(i) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Regulamin ONZ nr 127 Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ (Ochrona pieszych)	Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny układ przeciwblokujący (ABS) działający na wszystkie koła. Zastosowanie mają wymagania regulaminu ONZ nr 127. Każdy przedni układ zabezpieczający musi być albo integralną częścią pojazdu, a tym samym spełniać wymagania regulaminu ONZ nr 127, albo uzyskać homologację typu jako oddzielny zespół techniczny.”;
-----	---	---

(ii) dodaje się następujący wpis w odpowiednim miejscu według numeru pozycji:

„62	Regulamin ONZ nr 134 Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ (Instalacja wodorowa)	Zastosowanie mają wymagania regulaminu ONZ nr 134. Alternatywnie wykazuje się, że pojazd spełnia poniższe wymagania: - istotne wymagania rozporządzenia (WE) nr 79/2009 w wersji mającej zastosowanie w dniu [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą dzień przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]; - załącznik 100 – Norma techniczna dla układów paliwowych pojazdów silnikowych napędzanych sprężonym wodorem gazowym (Japonia); - GB/T 24549-2009 Pojazdy elektryczne zasilane ogniwami paliwowymi – wymagania bezpieczeństwa (Chiny); - norma międzynarodowa ISO 23273:2013 część 1: „Bezpieczeństwo funkcjonalne pojazdów” oraz część 2: „Zabezpieczenie przed zagrożeniami związanymi z wodorem w pojazdach napędzanych sprężonym wodorem; lub - SAE J2578 – Ogólne bezpieczeństwo pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi.”;
-----	--	--

(7) w części II skreśla się wpisy dotyczące pozycji 58, 65 i 66 w tabeli;

(8) w części III wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 127	X	X” ;		
-----	------------------	---	---	---------	--	--

(ii) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 otrzymują brzmienie:

„6 2	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 134	X	X	X	X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ ”;

(iii) wpisy dotyczące pozycji 65 i 66 otrzymują brzmienie:

„6 5	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 131			nie dotyczy	nie dotyczy
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 130			nie dotyczy	nie dotyczy ”;

b) w tabeli w dodatku 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) dodaje się następujący wpis w odpowiednim miejscu według numeru pozycji:

„55A	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 135	nie dotyczy				nie dotyczy”;						
------	-------------------------	---	-------------	--	--	--	---------------	--	--	--	--	--	--

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 127	nie dotyczy				nie dotyczy”;						
-----	------------------	---	-------------	--	--	--	---------------	--	--	--	--	--	--

(iii) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 134	X	X	X	X	X	X					
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ ”;

(iv) wpisy dotyczące pozycji 65 i 66 otrzymują brzmienie:

„65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 131	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy						
-----	--	---	-------------	-------------	--	-------------	-------------	--	--	--	--	--	--

66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 130	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy”				
----	--	---	-------------	-------------	--	-------------	--------------	--	--	--	--

c) w dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w odpowiednim miejscu według numeru pozycji w tabeli dodaje się wpis w brzmieniu:

„55 A	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 135	nie dotyczy”;
----------	-------------------------	---	---------------

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 w tabeli otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 127	G”;
-----	------------------	---	-----

(iii) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 w tabeli otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 134	X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾ ”;

(iv) dodaje się punkt w brzmieniu:

„5. Pkt 1–4.2 mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M₁, które nie należą do kategorii pojazdów specjalnego przeznaczenia, ale są przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich.”;

d) w tabeli w dodatku 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) dodaje się następujący wpis w odpowiednim miejscu według numeru pozycji:

„55 A	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 135			A”;						
----------	----------------------------	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 127			A”;						
-----	---------------------	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--

(iii) wpisy dotyczące pozycji 62, 63, 65 i 66 otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 134	X	X	X	X	X				
63	Bezpieczeństw o ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 131	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy				

66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 130	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy”;				
----	--	---	-------------	-------------	--	-------------	---------------	--	--	--	--

e) w dodatku 5 wpisy dotyczące pozycji 62, 63, 65 i 66 w tabeli otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 134	X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 131	nie dotyczy
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 130	nie dotyczy”;

f) w dodatku 6 wpisy dotyczące pozycji 62, 63, 65 i 66 w tabeli otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 134	X	
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾

65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 131	nie dotyczy	
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 130	nie dotyczy ”;	

g) w objaśnieniach wprowadza się następujące zmiany:

(i) objaśnienie dla X otrzymuje brzmienie:

„X Zastosowanie mają wymogi określone w odpowiednim akcie prawnym.”;

(ii) objaśnienia nr 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„⁽³⁾ Wymagane jest zainstalowanie funkcji stateczności pojazdu zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/...⁺

(⁴ Wymagane jest zainstalowanie systemu elektronicznej kontroli stateczności zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/...⁺”;

(iii) objaśnienie nr 9A otrzymuje brzmienie:

„(^{9A}) Dotyczy wyłącznie pojazdów wyposażonych w urządzenia objęte zakresem regulaminu ONZ nr 64. Obowiązkowe jest jednak zainstalowanie systemu monitorowania ciśnienia w oponach zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/...⁺”;

(iv) objaśnienie nr 15 otrzymuje brzmienie:

„(¹⁵) Zgodność z rozporządzeniem (UE) 2019/...⁺ jest obowiązkowa. Jednakże nie przewiduje się homologacji typu w związku z tą konkretną pozycją, ponieważ stanowi ona jedynie zbiór pojedynczych pozycji wymienionych w innych miejscach w odpowiedniej tabeli.”;

(v) skreśla się objaśnienia nr 16 i 17.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...] [...]

[...]

[...]

[...]

[...]

Przepisy przejściowe, o których mowa w art. 13 ust. 3

Regulamin ONZ	Wymogi szczegółowe	Data zakończenia rejestracji pojazdów niepełniających wymogów, jak również sprzedaży bądź dopuszczenia komponentów niepełniających wymogów (¹)
29	Wytrzymałość kabiny pojazdów użytkowych	29 stycznia 2021 r.
	Pojazdy kategorii N muszą spełniać wymogi regulaminu.	
142	Montaż opon	31 października 2018 r.
	Pojazdy kategorii O ₁ , O ₂ , O ₃ i O ₄ muszą posiadać opony klasy C1 lub C2 spełniające wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.	
	Montaż opon	31 października 2020 r.
	Pojazdy kategorii O ₃ i O ₄ muszą posiadać opony klasy C3 spełniające wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.	

117	Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia	30 kwietnia 2019 r.
	Opony klasy C1, C2 i C3 muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie emisji hałasu toczenia.	
	Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia	30 kwietnia 2019 r.
	Opony klasy C3 muszą spełniać wymogi etapu 1 w zakresie oporu toczenia.	
	Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia	30 kwietnia 2021 r.
	Opony klasy C1 i C2 muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.	
	Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia	30 kwietnia 2023 r.
	Opony klasy C3 muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.	
127	Bezpieczeństwo pieszych	23 sierpnia 2019 r.
	Pojazdy kategorii M ₁ o maksymalnej masie > 2 500 kg i kategorii N ₁	

Uwagi do tabeli

- (¹) Daty określone w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do typów pojazdów, układów i komponentów spełniających wymogi wersji obowiązującej w dniu *[Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą dzień przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]* oraz w rozporządzeniu (WE) nr 78/2009 w odniesieniu do typów pojazdów i układów spełniających wymogi wersji obowiązującej w dniu *[Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą dzień przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]*.
-