



Bruksela, 5 grudnia 2025 r.  
(OR. en)

16420/25

---

---

**Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2025/0097(COD)**

---

---

**TRANS 626  
CODEC 2021  
ENV 1336  
MI 1011**

## **WYNIK PRAC**

---

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Delegacje

---

Nr poprz. dok.: 15613/25 + ADD 1

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywę 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zgodności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii  
– Wyniki prac

---

Delegacje otrzymują w załączeniu, do wiadomości, tekst, który jest podstawą podejścia ogólnego wypracowanego 4 grudnia 2025 r. przez Radę ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (Transport).

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniająca dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywę 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,  
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,  
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,  
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,  
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,  
uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>2</sup>,  
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,  
także mając na uwadze, co następuje:

---

<sup>1</sup> Dz.U. [...], [...], s. [...].

<sup>2</sup> Dz.U. [...], [...], s. [...].

- (1) Przepisy dotyczące badań zdatności do ruchu drogowego są od dziesięcioleci częścią przepisów Unii. Podlegają one jednak stopniowej harmonizacji. Ostatni raz prawo Unii zmieniono w tym celu w 2014 r., przyjmując „pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego”<sup>3</sup>. Aby poprawić egzekwowanie prawa, w drodze kolejnych przeglądów tych przepisów stopniowo rozszerzono zakres pojazdów objętych badaniem oraz zakres zharmonizowanych przepisów, w tym przepisów dotyczących kontroli drogowych i dowodów rejestracyjnych pojazdów. Określono i zaktualizowano w nich wymagane metody badań, procedury i powiązane dokumenty w taki sposób, aby odzwierciedlały postęp technologiczny.
- (2) W dyrektywie 2014/45/UE określono minimalny zakres i częstotliwość badań dla każdej kategorii pojazdów, z wyjątkiem motocykli, w przypadku których państwa członkowskie dysponują większą swobodą uznania. W dyrektywie tej określono również minimalne wymogi dotyczące niezależności stacji kontroli pojazdów i szkoleń diagnostów, wyposażenia badawczego oraz zawartości świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Ważność tego świadectwa, jak również wszelkich innych poświadczeń przeprowadzenia badania, ma być uznawana przez państwa członkowskie do celów swobodnego obrotu i przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w innym państwie członkowskim.

---

<sup>3</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/46/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Dyrektywa 2014/47/UE uzupełnia dyrektywę 2014/45/UE, nakładając na państwa członkowskie obowiązek przeprowadzania kontroli drogowych ciężkich pojazdów użytkowych o masie powyżej 3,5 tony, w tym autobusów, samochodów ciężarowych i ich przyczep, w celu corocznej kontroli 5 % floty unijnej. Kontrole te obejmują wstępną kontrolę drogową oraz, jeżeli diagnosta uzna to za konieczne, bardziej szczegółową drogową kontrolę techniczną. Elementy podlegające badaniu w ramach szczegółowych kontroli są takie same jak elementy podlegające okresowym badaniom zdatości do ruchu drogowego i mogą również obejmować kontrolę zabezpieczenia ładunku. W przypadku stwierdzenia poważnej lub niebezpiecznej usterki podczas kontroli drogowej państwo członkowskie, w którym przeprowadzono kontrolę, jest zobowiązane do powiadomienia o tym państwa członkowskiego rejestracji w celu wyegzekwowania naprawy pojazdu, który został zawieszony w ruchu drogowym.
- (4) Ze względu na szybki postęp technologiczny niektóre z obecnych przepisów dotyczących badania pojazdów stały się przestarzałe i powinny zostać zmienione w celu dostosowania ich do nowszych technologii i pojazdów, w tym pojazdów elektrycznych i hybrydowych pojazdów elektrycznych. Ramy badań powinny w dalszym ciągu przyczyniać się do redukcji emisji z transportu oraz do przyspieszenia cyfryzacji w sektorze transportu i czerpania z niej korzyści. Ramy te powinny być również lepiej dostosowane do rozwoju technologii pojazdów, składu floty i metod badań.
- (5) Transformacja cyfrowa jest jednym z priorytetów Unii. W kontekście aktualizacji obecnych przepisów dotyczących badania pojazdów ważne jest również, aby w dużej mierze dokonać harmonizacji, uproszczenia i cyfryzacji procedur administracyjnych oraz usunąć pozostałe bariery dla swobodnego przepływu. Bariery te obejmują nieuznawanie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego przeprowadzanych w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie rejestracji. Może to utrudniać swobodny przepływ osób w Unii oraz korzystanie z przysługującego im prawa do osiedlenia się w innym państwie członkowskim niż to, w którym pojazd jest obecnie zarejestrowany.
- (5a) Badania stanu technicznego w cyklu życia pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i niedrogi, a jednocześnie skuteczne w zakresie osiągnięcia celów dyrektyw.

- (6) Niektóre z obecnych metod badania emisji są nieodpowiednie do badania pojazdów wyposażonych w nowoczesną technologię kontroli emisji zanieczyszczeń powietrza, które charakteryzują się niskim referencyjnym poziomem emisji. Istnieje również potencjał dalszego ograniczania emisji zanieczyszczeń poprzez bardziej odpowiednie badania i kontrole. Zastosowanie najlepszych dostępnych, proporcjonalnych i odpowiednich metod badań pomogłoby państwom członkowskim w spełnieniu bardziej rygorystycznych norm dotyczących jakości powietrza, a mianowicie osiągnięciu wartości dopuszczalnych w celu ochrony zdrowia ludzkiego określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881<sup>4</sup>, w szczególności w odniesieniu do cząstek stałych i tlenków azotu (NO<sub>x</sub>).
- (7) Liczba ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych na drogach Unii utrzymuje się na niedopuszczalnie wysokim poziomie – w 2023 r. odnotowano 20 400 ofiar śmiertelnych. W związku z tym konieczne są dalsze działania, aby możliwe było osiągnięcie celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego określonych w ramach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030<sup>5</sup>.
- (8) Badanie zdatności do ruchu drogowego motocykli przynosi wyraźne korzyści dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Świadczy o tym również liczba państw członkowskich, które już włączają motocykle do swoich systemów badania zdatności do ruchu drogowego. Państwa członkowskie mogą wyłączyć motocykle wyposażone w silnik o pojemności powyżej 125 cm<sup>3</sup> lub mające maksymalną ciągłą moc znamionową lub moc netto powyżej 11 kW z obowiązkowych okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, jeżeli wprowadziły skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa ruchu drogowego, takie jak kontrole drogowe.

---

<sup>4</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (wersja przekształcona) (Dz.U. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

<sup>5</sup> SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Zgodnie z informacjami zwrotnymi otrzymanymi od państw członkowskich i przedstawicieli branży obecne wymogi prawne mające na celu zapewnienie, aby stacje kontroli pojazdów miały dostęp do danych technicznych potrzebnych do przeprowadzania okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, okazały się nieskuteczne. Konieczne jest zatem doprecyzowanie, biorąc pod uwagę wymogi dotyczące przekazywania informacji określone w art. 61 rozporządzenia (UE) 2018/858 i w załączniku X do tego rozporządzenia, że minimalny zestaw informacji powinien być udostępniany nieodpłatnie i bez zbędnej zwłoki właściwym organom lub scentralizowanym organom przetwarzania danych, którym organy co najmniej jednego państwa członkowskiego powierzyły zarządzanie dostępem do tych informacji, dzięki czemu stacje kontroli pojazdów również będą miały wymagany dostęp do tych informacji.
- (10) W przypadku pojazdów kategorii M1 i N1 państwo członkowskie rejestracji powinno uznawać unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez inne państwo członkowskie na okres do sześciu miesięcy, pod warunkiem że ponowne okresowe badanie zdatności do ruchu drogowego zostanie przeprowadzone w państwie członkowskim rejestracji. Oznacza to, że pojazd musi powrócić do państwa członkowskiego rejestracji w okresie ważności unijnego tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego w celu poddania go kolejnemu okresowemu badaniu zdatności do ruchu drogowego. Ułatwi to swobodny przepływ osób, a jednocześnie zapewni przestrzeganie podstawowego wymogu, zgodnie z którym pojazdy mają być zasadniczo badane w państwie członkowskim rejestracji. Aby zapewnić jasność co do statusu pojazdu, państwo członkowskie przeprowadzające badanie przekazuje państwu członkowskiemu rejestracji wyniki badania w krótkim czasie za pośrednictwem MOVE-HUB.
- (11) Z tego samego powodu państwo członkowskie rejestracji powinno mieć możliwość podjęcia decyzji o uznaniu świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydanego przez inne państwo członkowskie. W przypadku uznania takiego świadectwa państwo członkowskie powinno poinformować o tym pozostałe państwa członkowskie i Komisję. Takie świadectwo zdatności do ruchu drogowego powinno być uznawane przez wszystkie państwa członkowskie za równoważne ze świadectwami wydawanymi przez państwo członkowskie rejestracji.

- (12) W celu zwalczania oszustw związanych z przebiegiem pojazdów używanych okresowe badanie zdolności do ruchu drogowego obejmuje rejestrowanie wskazań drogomierza. Manipulacje w drogomierzu mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, ponieważ nabywcy są wprowadzani w błąd co do poziomu zużycia, a tym samym co do potrzeb w zakresie konserwacji, a pojazd prawdopodobnie nie został poddany wymaganej konserwacji. Skuteczność tego środka jest jednak ograniczona, ponieważ w większości państw członkowskich pierwsze badanie zdolności do ruchu drogowego pojazdów kategorii M1 lub N1 przeprowadza się dopiero cztery lata po pierwszej rejestracji, a w wielu z nich następne badania przeprowadza się jedynie co dwa lata. Opierając się na dodatkowych doświadczeniach kilku państw członkowskich w odniesieniu do różnych kategorii pojazdów, państwa członkowskie powinny co najmniej zapewnić, aby wskazania drogomierza były rejestrowane za każdym razem, gdy podmioty przeprowadzające naprawy pojazdów upoważnione przez producentów pojazdów prowadzą prace konserwacyjne lub naprawcze w pojeździe kategorii M1 lub N1, oraz aby wskazania były rejestrowane w krajowej bazie danych lub rejestrze pojazdów. Autoryzowane podmioty przeprowadzające naprawy działają w systemie dystrybucji producenta. Aby jeszcze bardziej zwiększyć liczbę punktów danych w historii drogomierza pojazdów, państwa członkowskie mogą zapewnić rejestrowanie dostępu do tej samej krajowej bazy danych lub rejestru pojazdów innym usługodawcom, w szczególności niezależnym warsztatom napraw lub konserwacji pojazdów, a także mogą obejmować innych dostawców wiarygodnych wskazań drogomierza, takich jak zakłady ubezpieczeń lub wypożyczalnie samochodów. Państwa członkowskie powinny udostępniać te wskazania właściwym organom i posiadaczowi dowodu rejestracyjnego, a inspektorom powinny przekazywać historie drogomierza (dane lub ocenę).
- (12a) Ponadto państwa członkowskie powinny wymagać od producentów lub ich przedstawicieli przekazywania wskazań drogomierza z pojazdów podłączonych do internetu co trzy miesiące. Ponieważ państwa członkowskie nie mają bezpośredniego dostępu do tych danych, nie są odpowiedzialne za ich jakość. Aby umożliwić konsumentom wykrywanie oszustw związanych z fałszowaniem wskazań drogomierza przed zakupem pojazdu, państwa członkowskie powinny również informować konsumentów o tym, czy posiadacz dowodu rejestracyjnego ma dostęp do historii drogomierza, w szczególności w kontekście sprzedaży pojazdów. Przy przekazywaniu historii drogomierza posiadaczowi dowodu rejestracyjnego państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o nałożeniu opłaty administracyjnej. Z myślą o zwiększeniu dostępności statystyk dotyczących użytkowania pojazdów bez dodatkowych obciążeń sprawozdawczych dla administracji krajowych państwa członkowskie powinny udostępniać wskazania drogomierza krajowym urządzeniom statystycznym i Komisji (Eurostatowi).

- (13) Chociaż pojazdy elektryczne, w tym hybrydowe pojazdy elektryczne, znajdują się w eksploatacji od wielu lat, a ich liczba stale rośnie, nie istnieją zharmonizowane przepisy dotyczące badania zdolności do ruchu drogowego systemów wysokiego napięcia takich pojazdów, przez co państwa członkowskie opracowały różne protokoły badań. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację takich pojazdów przez cały okres ich użytkowania i uniknąć sprzecznych praktyk badawczych w państwach członkowskich, do minimalnych wymogów dotyczących zakresu i zalecanych metod badań należy włączyć odpowiednie badane elementy.
- (13a) Aby zapewnić prawidłowe badanie pojazdów elektrycznych i hybrydowych pojazdów elektrycznych, w tym nowych zaawansowanych systemów elektronicznych, ważne jest, aby diagnostyci byli odpowiednio przeszkoleni zarówno podczas szkolenia wstępnego, jak i odświeżającego. Aby umożliwić badania różnych nowych typów pojazdów i systemów, państwa członkowskie powinny mieć możliwość upoważniania inspektorów, którzy specjalizują się w badaniach tylko określonych typów pojazdów lub w przeprowadzaniu tylko niektórych rodzajów badań. Państwa członkowskie, które chcą skorzystać z tej możliwości, powinny zapewnić, aby w świadectwie wydanym tym inspektorom wyraźnie wskazano ograniczenia w przeprowadzaniu badań przydatności do ruchu drogowego.

- (14) Obecnie nowoczesne pojazdy posiadają wiele nowych zaawansowanych systemów elektronicznych, co czyni je bezpieczniejszymi i wspomaga kierowcę. Systemy te mogą być nieobowiązkowe lub obowiązkowe w odniesieniu do homologacji typu, w przypadku gdy rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144<sup>6</sup> wymaga instalacji szeregu zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy, które opracowano w taki sposób, aby uniknąć wypadków i ograniczyć liczbę ofiar i poważnych obrażeń. Oczekiwane korzyści nie zostaną jednak osiągnięte, jeżeli funkcjonowanie tych systemów będzie się z czasem pogarszać lub systemy te będą narażone na ingerencję. W związku z tym nowe systemy elektroniczne powinny zostać objęte okresowymi badaniami zdadności do ruchu drogowego i kontrolami drogowymi w celu zapewnienia, aby przynosiły one oczekiwane korzyści w zakresie bezpieczeństwa. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację pojazdów zautomatyzowanych i testowanie elektronicznych systemów bezpieczeństwa przez cały okres ich użytkowania, do minimalnych wymogów dotyczących zakresu i zalecanych metod badań określonych w odpowiednich załącznikach do dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE należy włączyć odpowiednie badane elementy.
- (15) Chociaż transport drogowy przyczynia się w znacznym stopniu do szkodliwych emisji zanieczyszczeń powietrza, w szczególności NO<sub>x</sub> i drobnych cząstek, obecne metody badania emisji spalin nie są dostosowane do nowszych pojazdów i technologii. Zalecenie Komisji (UE) 2023/688<sup>7</sup> było pierwszym krokiem w kierunku harmonizacji pomiaru liczby cząstek stałych podczas badań zdadności do ruchu drogowego. W interesie zdrowia publicznego, ochrony środowiska i uczciwej konkurencji jest, aby odpowiednie elementy podlegające badaniu podczas okresowych badań technicznych określone w załącznikach do dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE obejmowały obecnie pomiar liczby cząstek stałych i pomiar NO<sub>x</sub>.

---

<sup>6</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (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 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>7</sup> Zalecenie Komisji (UE) 2023/688 z dnia 20 marca 2023 r. w sprawie pomiaru liczby cząstek stałych do celów okresowej kontroli technicznej pojazdów wyposażonych w silniki wysokoprężne (Dz.U. L 90 z 28.3.2023, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) W odniesieniu do pomiaru emisji NO<sub>x</sub> z pojazdów z silnikami wysokoprężnymi podczas okresowych badań zdatności do ruchu drogowego Komisja powinna w drodze aktów wykonawczych określić wymogi dotyczące kondycjonowania wstępnego pojazdów, na podstawie badań potwierdzających stosowność metod, oraz normy EURO, które należy włączyć w zakres badania, zanim pojazdy te będą mogły zostać włączone w zakres badania emisji. Pomiar emisji NO<sub>x</sub> z pojazdów z silnikami wysokoprężnymi podczas kontroli drogowych można łatwiej przeprowadzić, ponieważ pojazdy są wybierane i ciepłe do badań. W przypadku gdy przewiduje się, że działania następcze będą miały miejsce w stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania zdatności do ruchu drogowego, działania te zależą od wdrożenia odpowiednich metod badania emisji zgodnie z aktami wykonawczymi.
- (15b) W odniesieniu do pomiaru liczby cząstek stałych (PN) w przypadku pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym Komisja powinna w drodze aktów wykonawczych określić metody pomiarów i wartości dopuszczalne, zanim będą mogły one zostać włączone do zakresu badań emisji. Komisja może w drodze aktów wykonawczych określić metodę, wartości dopuszczalne oraz normy EURO, które należy uwzględnić przy pomiarze NO<sub>x</sub> z silników o zapłonie iskrowym.
- (15c) Skuteczność kampanii wycofywania pojazdów zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz z rozporządzeniem (UE) 2023/988 w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów zależy od działań następczych podejmowanych przez właścicieli pojazdów lub posiadaczy dowodu rejestracyjnego. Badania zdatności do ruchu drogowego mogłyby ułatwić kampanie wycofywania pojazdów, w przypadku gdy usterki, które doprowadziły do kampanii, stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub zdrowia osób znajdujących się w pojeździe, innych użytkowników dróg lub środowiska. W związku z tym należy ustanowić powiązanie między kampaniami wycofywania a badaniami zdatności do ruchu drogowego. Dzięki temu powiązaniu państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia, czy pojazdy objęte daną kampanią wycofywania mają zostać poddane badaniami zdatności do ruchu drogowego, oraz sklasyfikowania usterek, które spowodowały kampanię wycofywania, jako poważnych lub niebezpiecznych usterek. Klasyfikacja usterek może mieć wpływ na wynik badania zdatności do ruchu drogowego i może prowadzić do uznania, że pojazd nie przeszedł pomyślnie badania, dopóki usterka nie zostanie usunięta, a jej usunięcie nie zostanie zweryfikowane podczas późniejszego badania zdatności do ruchu drogowego.

- (15d) Ustanowienie związku między kampaniami wycofywania a badaniami zdadności do ruchu drogowego zależy od wiarygodnego i aktualnego przepływu informacji od producentów do właściwych organów, a następnie do stacji kontroli pojazdów. Związek ten pozostaje bez uszczerbku dla przepisów zapewniających, aby właściciel pojazdu lub posiadacz dowodu rejestracyjnego zostali odpowiednio poinformowani o kampanii wycofywania i mieli możliwość przedstawienia pojazdu do weryfikacji i naprawy; związek ten nie zmienia ani nie przenosi na organy publiczne obowiązków producentów i innych podmiotów gospodarczych w łańcuchu dostaw w zakresie podjęcia odpowiednich środków naprawczych, w tym wycofania pojazdów, w przypadku gdy pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub zdrowia osób znajdujących się w pojeździe, innych użytkowników dróg lub dla środowiska.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Oprócz planowanych okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdy powinny również podlegać badaniu zdadności do ruchu drogowego, jeżeli układy i komponenty pojazdu związane z bezpieczeństwem lub ochroną środowiska zostały znacząco zmienione lub zmodyfikowane. Obejmuje to przypadki, w których następuje zmiana kategorii pojazdu lub poziomów emisji, na przykład po zainstalowaniu w pojeździe filtra cząstek stałych lub po przekształceniu go na pojazd zasilany paliwem alternatywnym, lub następuje zmiana układu napędowego. Nie uniemożliwia to ani nie ogranicza krajowych przepisów dotyczących homologacji zmodyfikowanych lub zmienionych pojazdów zarejestrowanych w danym państwie członkowskim.
- (19) Aby ułatwić transformację cyfrową i zmniejszyć koszty ponoszone przez stacje kontroli pojazdów, świadectwa zdadności do ruchu drogowego należy wydawać w standardowym formacie elektronicznym. Osobie, która przedstawiła pojazd do badania, należy również wydać na żądanie papierowy wydruk świadectwa zdadności do ruchu drogowego. Państwa członkowskie powinny akceptować oba formaty w przypadku zmiany właściciela pojazdu lub przerejestrowania pojazdu w innym państwie członkowskim. Ma to również zastosowanie do sprawozdania z bardziej szczegółowej kontroli drogowej.

- (20) Należy zapewnić, aby przetwarzanie danych osobowych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy było zgodne z ramami ochrony danych w Unii, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679<sup>8</sup>. Zgodnie z zasadą domyślnej ochrony danych do weryfikacji świadectw zdatności do ruchu drogowego należy stosować techniki weryfikacji niewymagające przekazywania danych osobowych w indywidualnych świadectwach.
- (21) W przypadku gdy z powodu co najmniej jednej poważnej lub niebezpiecznej usterki pojazd nie przeszedł okresowego badania zdatności do ruchu drogowego w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji, aby zapewnić odpowiednie działania następcze po wykryciu usterek, należy powiadomić państwo członkowskie rejestracji o wynikach badania i terminie kolejnego badania i odnotować te informacje w rejestrze pojazdów. Kolejne badanie powinno odbyć się w terminie nieprzekraczającym dwóch miesięcy w dowolnym z tych państw członkowskich. Ponadto w przypadku gdy pojazd nie przeszedł okresowego badania zdatności do ruchu drogowego z powodu co najmniej jednej niebezpiecznej usterki, aby uniknąć bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska, państwo członkowskie lub właściwy organ powinny mieć możliwość podjęcia decyzji, że dany pojazd nie będzie użytkowany na drogach publicznych, i zwrócenia się do państwa członkowskiego rejestracji o zatrzymanie zezwolenia na użytkowanie pojazdu w ruchu drogowym, dopóki usterki nie zostaną usunięte, a ich usunięcie nie zostanie zweryfikowane podczas późniejszego badania zdatności do ruchu drogowego. Zawieszenie powinno zostać wpisane do rejestru pojazdów państwa członkowskiego rejestracji.
- (22) Ingerencje lub manipulacje w układzie kontroli emisji pojazdu, układzie wysokiego napięcia, w tym układzie zarządzania baterią, tłumiku lub systemach związanych z bezpieczeństwem mogą powodować poważne lub niebezpieczne usterki i powinny podlegać skutecznym, proporcjonalnym, odstraszającym i niedyskryminacyjnym karom. Ingerencje lub manipulacje obejmują między innymi celową dezaktywację, modyfikację lub dostosowanie układów i części pojazdu – w celu zmiany funkcji pierwotnie określonej przez producenta – z myślą o obejściu przepisów lub wymagań technicznych.

---

<sup>8</sup> 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 (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Obecne wymogi określone w dyrektywach 2014/45/UE i 2014/47/UE, zobowiązujące państwa członkowskie do współpracy ze sobą przy wdrażaniu tych dyrektyw, nie dają państwom członkowskim możliwości sprawdzania statusu prawnego i technicznego pojazdu w sytuacjach transgranicznych. Aby zapewnić większą skuteczność, również w takich sytuacjach, państwa członkowskie powinny wspierać się nawzajem w bardziej systematycznym wdrażaniu dyrektyw. W związku z tym konieczne jest ustanowienie przepisów dotyczących wymiany informacji i danych dotyczących pojazdów, aby umożliwić państwom członkowskim wzajemne przeglądanie rejestrów pojazdów i baz danych dotyczących zdolności do ruchu drogowego, w tym zawartości świadectw zdolności do ruchu drogowego i protokołów drogowej kontroli technicznej. Wymiana ta powinna obejmować również świadectwo zgodności wydane na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858. Państwa członkowskie mogą zapewnić dostęp do danych zgodnie z przepisami dotyczącymi wymiany danych ustanowionymi w tym rozporządzeniu.
- (24) Na potrzeby wymiany informacji na temat pojazdów zarejestrowanych w Unii Komisja opracowała platformę wymiany komunikatów MOVE-HUB, która łączy krajowe elektroniczne rejestry państw członkowskich<sup>9</sup>. Platforma ta obsługuje obecnie połączenie rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), rejestrów praw jazdy (RESPER), rejestrów szkoleń zawodowych kierowców (ProDriveNet), rejestrów tachografów kart kierowcy (TACHOnet) oraz zgłaszanie stwierdzonego podczas kontroli drogowej niezadowolającego stanu pojazdu (RSI)<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/480 z dnia 1 kwietnia 2016 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego i uchylające rozporządzenie (UE) nr 1213/2010 (Dz.U. L 87 z 2.4.2016, s. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/480/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj)).

<sup>10</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz.U. L 314 z 30.11.2017, 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).

- (25) Należy rozszerzyć funkcje MOVE-HUB, aby umożliwić niezbędną wymianę informacji i danych dotyczących pojazdów do celów dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE. Państwa członkowskie powinny zatem połączyć swoje systemy elektroniczne zawierające informacje na temat świadectw zdatności do ruchu drogowego, unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego i historii drogomiczy z systemem MOVE-HUB do celów wymiany komunikatów. Państwa członkowskie mogą nadal korzystać z własnych aplikacji lub aplikacji stron trzecich, w tym z europejskiego systemu informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS), aby podłączyć się do systemu elektronicznego MOVE-HUB. Wymiana informacji i danych za pośrednictwem MOVE-HUB powinna rozpocząć się w ciągu dwóch lat od przyjęcia odpowiednich aktów wykonawczych zgodnie z art. 16 dyrektywy 2014/45/UE i art. 18a dyrektywy 2014/47/UE.
- (26) Kryzysy spowodowane poważnymi zdarzeniami, które miały miejsce w Unii lub poza jej granicami, mogą znacząco zakłócić funkcjonowanie jej systemu zdatności do ruchu drogowego. W czasach kryzysu państwa członkowskie powinny mieć możliwość przedłużenia ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego, w tym unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego. Pod warunkiem uzyskania zezwolenia Komisji państwa członkowskie powinny mieć możliwość przedłużenia o sześć miesięcy administracyjnego okresu ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego i unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego. W przypadku utrzymywania się kryzysu powinna istnieć możliwość dalszego przedłużenia okresu ważności.
- (27) Lekkie pojazdy użytkowe kategorii N1 są wykorzystywane intensywniej niż samochody prywatne, często na obszarach gęsto zaludnionych. Biorąc pod uwagę zwiększoną liczbę lekkich pojazdów użytkowych kategorii N1 znajdujących się w eksploatacji w Unii, w celu promowania równych warunków działania dla podmiotów gospodarczych w całej Unii oraz dalszej poprawy ich bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej, lekkie pojazdy użytkowe kategorii N1 powinny również podlegać kontrolom drogowym.

- (28) W przypadku kontroli drogowych skutecznym środkiem identyfikacji pojazdów o wysokiej emisji spalin jest kontrola emisji spalin z dużej liczby pojazdów za pomocą urządzeń do teledetekcji. Doświadczenie w niektórych państwach członkowskich wykazało, że wskaźniki wykrywalności znacznie wzrastają w porównaniu z obowiązkowymi metodami badań. Urządzenia do teledetekcji mogą być systematycznie wykorzystywane w celu monitorowania dużych części parku samochodowego w rzeczywistych warunkach drogowych. Emisje z pojazdów są dynamiczne, a szczytowe poziomy emisji występują częściej w określonych warunkach, np. podczas zimnego rozruchu. Pojedynczy stacjonarny pomiar metodą teledetekcji może z powodzeniem wskazać pojazd wysokoemisyjny, który ma usterkę lub który poddano ingerencji. W zależności od wielkości zmierzonego przekroczenia może być wymagane przeprowadzenie wielu stacjonarnych pomiarów metodą teledetekcji w celu potwierdzenia, że pojazd jest pojazdem wysokoemisyjnym. Ponieważ takie usterki i modyfikacje powodują nadmierne emisje, które stanowią zagrożenie dla zdrowia ludzkiego i środowiska, należy je naprawić, a wszelkie ingerencje powinny podlegać sankcjom.
- (28a) Teledetekcja nie może zastąpić kontroli drogowej, ale może być wykorzystywana do wyboru pojazdów do dalszej kontroli drogowej. Weryfikacja pomiarów metodą teledetekcji może mieć miejsce albo w formie kontroli drogowej bezpośrednio po pomiarze metodą teledetekcji, albo w ośrodku kontroli przydatności do ruchu drogowego. Biorąc pod uwagę, że teledetekcja identyfikuje pojazdy o wysokiej emisji niezależnie od państwa członkowskiego ich rejestracji, państwo członkowskie, które zidentyfikowało pojazd, i państwo członkowskie rejestracji powinny współpracować w celu zapewnienia odpowiednich działań następczych w oparciu o zharmonizowane wartości dla pojazdów wysokoemisyjnych.

- (28b) Weryfikacja na drodze lub w stacji kontroli powinna przebiegać zgodnie z metodami badań określonymi, odpowiednio, w pkt 8.1 i 8.2 załącznika II do dyrektywy 2014/47/UE i w załączniku I do dyrektywy 2014/45/UE. Oznacza to na przykład, że w przypadku gdy istnieje podejrzenie, że samochód z silnikiem wysokoprężnym lub lekki pojazd użytkowy kategorii N1 wyposażony w silnik Euro 5b lub nowszy lub ciężki pojazd użytkowy lub autokar Euro VI emitują drobne cząstki powyżej określonego w przepisach limitu w momencie ich homologacji, ich emisje należy weryfikować za pomocą pomiaru liczby cząstek stałych zgodnie z ppkt 8.2.3.1 odpowiedniego załącznika. W przypadku pojazdów z silnikiem wysokoprężnym bez filtra cząstek stałych emisje będą sprawdzane za pomocą pomiaru zadymienia. Weryfikacja emisji NO<sub>x</sub> z pojazdów z silnikiem wysokoprężnym odbywa się przy zastosowaniu nowej metody pomiaru zgodnie z ppkt 8.2.3.3 odpowiedniego załącznika. Państwa członkowskie powinny określić metodę weryfikacji emisji spalin z pojazdów kategorii L. Emisję hałasu należy weryfikować za pomocą miernika poziomu dźwięku.
- (29) [...]
- (30) W dyrektywie 2014/47/UE określono minimalny udział ciężkich pojazdów użytkowych, które mają być badane każdego roku na drogach w Unii, ale nie określono żadnego celu na poziomie państw członkowskich, w związku z czym trudno jest zapewnić egzekwowanie tego minimalnego udziału. W celu zapewnienia, aby kontrole drogowe pojazdów użytkowych przyczyniały się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza w całej Unii, każde państwo członkowskie powinno co roku przeprowadzać całkowitą liczbę wstępnych drogowych kontroli technicznych odpowiadającą co najmniej 5 % całkowitej liczby ciężkich pojazdów użytkowych. Ponadto państwa członkowskie powinny przeprowadzać wstępne drogowe kontrole techniczne lekkich pojazdów użytkowych kategorii N<sub>1</sub>, odpowiadające co najmniej 10 % całkowitej liczby wstępnych drogowych kontroli technicznych ciężkich pojazdów użytkowych.
- (31) Aby promować transformację cyfrową i zmniejszyć koszty w sektorze transportu, państwa członkowskie powinny wymagać od swoich właściwych organów akceptowania elektronicznych dowodów kontroli drogowych.

- (32) Zabezpieczenie ładunku ma podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa drogowego. Wzrokowa ocena zabezpieczania ładunku powinna stanowić obowiązkowy element wstępnych kontroli drogowych we wszystkich państwach członkowskich. Na podstawie wyników wstępnej kontroli drogowej można przeprowadzić bardziej szczegółową kontrolę zabezpieczenia ładunku.
- (33) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze, aby określić: a) zestaw informacji technicznych i danych niezbędnych do badań zdatności do ruchu drogowego, które należy udostępnić właściwym organom, b) elementy interoperacyjności i środki bezpieczeństwa mające zastosowanie do kodów QR wprowadzonych do świadectw zdatności do ruchu drogowego, c) niezbędne cechy i wymogi dotyczące formatu i zakresu wymienianych informacji i danych, d) format, w jakim mają być przekazywane dane dotyczące badań okresowych i kontroli drogowych, e) wymogi dotyczące kondycjonowania wstępnego pojazdów oraz normy EURO, które należy uwzględnić do celów pomiaru tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) w przypadku silników wysokoprężnych, w stacjach kontroli pojazdów przeprowadzających badania zdatności do ruchu drogowego, f) metody pomiaru i wartości dopuszczalne w odniesieniu do liczby cząstek stałych (PN) oraz w odniesieniu do tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) w przypadku silników o zapłonie iskrowym oraz g) wspólne wartości graniczne dla emisji spalin lub hałasu lub dla obu tych elementów, które należy stosować do identyfikacji, za pomocą teledetekcji, pojazdów wysokoemisyjnych, gdy taka identyfikacja powinna prowadzić do transgranicznych działań następczych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>11</sup>.
- (34) [...]

---

<sup>11</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, ułatwienie swobodnego przepływu osób i ograniczenie emisji zanieczyszczeń, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie działające samodzielnie, ponieważ przepisy krajowe regulujące te kontrole pojazdów prowadziłyby do rozbieżnych wymogów. W związku z tym cele te można skuteczniej osiągnąć na poziomie Unii dzięki ustanowieniu minimalnych wspólnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących okresowych badań zdatności do ruchu drogowego i drogowych kontroli technicznych pojazdów poruszających się w Unii. Unia może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (36) Przy wdrażania dyrektywy 2014/45/UE państwa członkowskie powinny regularnie przekazywać Komisji kluczowe dane dotyczące całkowitej liczby skontrolowanych pojazdów w podziale na kategorie, skontrolowanych obszarów oraz pozycji, w odniesieniu do których wykryto usterki. W odniesieniu do kontroli drogowych wymagana jest mniejsza częstotliwość sprawozdań.
- (37) Aby zminimalizować obciążenie administracyjne przy jednoczesnym zapewnieniu użyteczności zgłaszanych informacji, państwa członkowskie powinny co trzy lata składać sprawozdania z wdrażania dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE.
- (38) System zdatności do ruchu drogowego ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, hałas i emisje, w związku z czym należy go poddawać okresowym badaniom. Na podstawie informacji przekazanych przez organy państw członkowskich Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności przepisów dyrektywy 2014/45/UE, w tym przepisów dotyczących zakresu, częstotliwości badań i uznawania unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego, oraz dyrektywy 2014/47/UE. Szczególny nacisk należy położyć na doświadczenia zdobyte w związku z teledetekcją w celu jej ogólnego włączenia do systemu zdatności do ruchu drogowego, w stosownych przypadkach.

- (39) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu [DD/MM/RRRR].
- (40) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających<sup>12</sup> państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji środków, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (41) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 2014/45/UE i 2014/47/UE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

---

<sup>12</sup> Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

## Artykuł 1

### Zmiany w dyrektywie 2014/45/UE

W dyrektywie 2014/45/UE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) ust. 1 tiret szóste otrzymuje brzmienie:

„– pojazdy dwu- lub trzykołowe – kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e wyposażone w silnik o pojemności powyżej 125 cm<sup>3</sup> lub o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto powyżej 11 kW;

– ciągniki kołowe kategorii T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów.”;
  - b) ust. 2 tiret siódme otrzymuje brzmienie: „

– pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e o pojemności silnika przekraczającej 125 cm<sup>3</sup> lub o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto powyżej 11 kW, w przypadku gdy państwo członkowskie wprowadziło skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pojazdów dwu- lub trzykołowych, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiednich statystyk bezpieczeństwa ruchu drogowego z ostatnich pięciu lat. Państwa członkowskie informują Komisję o takich wyłączeniach.”;
- 2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) »pojazd« oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę, z wyjątkiem trolejbusów, tj. pojazdów podłączonych do przewodu elektrycznego;”

b) dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) »pojazd podłączony do internetu« oznacza każdy pojazd wyprodukowany z połączeniem bezprzewodowym zdolnym do przekazywania wskazań drogomierza;”;

c) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) »homologacja« oznacza procedurę, za pomocą której państwo członkowskie poświadcza, że pojazd spełnia odpowiednie przepisy administracyjne i wymogi techniczne, o których mowa w rozporządzeniach (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013 i (UE) 2018/858;”;

d) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) »świadectwo zdatności do ruchu drogowego« oznacza sprawozdanie z badania zdatności do ruchu drogowego w formacie cyfrowym lub jego wydruk, które można zweryfikować zgodnie z art. 8 ust. 2 i które jest wydawane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów;”;

e) dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) »unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego« oznacza świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów z siedzibą w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji pojazdu zgodnie z art. 8;”;

3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 4*

#### Obowiązki

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane zgodnie z niniejszą dyrektywą.
2. Bez uszczerbku dla ust. 4 badania zdatności do ruchu drogowego są przeprowadzane przez państwo członkowskie rejestracji pojazdu, przez organ publiczny, któremu to państwo członkowskie powierzyło to zadanie, lub przez wyznaczone organy lub podmioty nadzorowane przez to państwo członkowskie, w tym upoważnione podmioty publiczne lub prywatne.

3. Państwa członkowskie mogą uznać świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez państwo członkowskie inne niż państwo członkowskie rejestracji pojazdu. W takich przypadkach świadectwo zdatności do ruchu drogowego uznaje się za równoważne ze świadectwem zdatności do ruchu drogowego wydanym przez państwo członkowskie rejestracji. Państwa członkowskie, które podejmują decyzję o uznaniu świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydanego przez inne państwo członkowskie, informują o tym odpowiednio Komisję i pozostałe państwa członkowskie.
4. W przypadku pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> badania zdatności do ruchu drogowego można, zgodnie z art. 8, przeprowadzać również w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji pojazdu. Państwo członkowskie rejestracji uznaje ważność unijnego tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydanego w tym innym państwie członkowskim.
5. Producenci pojazdów udostępniają odpowiednim właściwym organom informacje techniczne w formacie określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 6, nieodpłatnie i bez zbędnej zwłoki, w sposób niedyskryminacyjny i w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. Te właściwe organy mogą podjąć decyzję o zleceniu scentralizowanym organom danych organizacji przepływu danych od producentów i zarządzania dostępem do informacji technicznych. Właściwe organy lub wyznaczone scentralizowane organy danych udostępniają te informacje techniczne stacjom kontroli pojazdów.
6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia zestawu informacji technicznych, które mają być wykorzystywane do badania zdatności do ruchu drogowego elementów podlegających badaniu, w sprawie stosowania zalecanych metod badań oraz w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych, zapewniając, aby informacje te umożliwiły jasną identyfikację pojazdu i wynikającego z nich wykazu opcji instalowanych fabrycznie. Takie informacje techniczne mogą obejmować w szczególności instrukcje i dane dotyczące korzystania z elektronicznego interfejsu pojazdu, diagnostyczne kody błędów, identyfikację integralności i prawidłowych wersji oprogramowania oraz opisy i ilustracje wskaźników ostrzegawczych lub kontrolnych.

Te akty wykonawcze uwzględniają warunki i środki dotyczące dostępu do informacji z pokładowego układu diagnostycznego (OBD) ustanowione zgodnie z dodatkiem 4 do załącznika X do rozporządzenia (UE) 2018/858; dostarczanie informacji technicznych zidentyfikowanych przez Komisję zgodnie z akapitem pierwszym jest jednak nieodpłatne.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

7. Państwa członkowskie zapewniają, aby prawo krajowe określało odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu w stanie gwarantującym jego bezpieczeństwo i zdolność do ruchu drogowego.”;

4) dodaje się artykuł 4a w brzmieniu:

*„Artykuł 4a*

Rejestrowanie wskazań drogomierza

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby wskazania drogomierza były rejestrowane w krajowej bazie danych lub rejestrze pojazdów w związku z okresowymi badaniami zdolności do ruchu drogowego pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> oraz w przypadku gdy podmioty przeprowadzające naprawy upoważnione przez producentów pojazdów prowadzą prace naprawcze lub konserwacyjne w takim pojeździe. Państwa członkowskie wymagają również, aby producenci pojazdów lub ich przedstawiciele przekazywali wskazania drogomierza w pojazdach podłączonych do internetu, które wyprodukowali, co trzy miesiące, począwszy od daty pierwszej rejestracji pojazdu. Wskazania drogomierza zapisuje się w tej krajowej bazie danych lub w tym krajowym rejestrze pojazdów.
2. Państwa członkowskie mogą również wymagać, aby inni usługodawcy, jak np. ci, którzy zajmują się naprawą lub konserwacją takiego pojazdu, rejestrowali wskazania drogomierza w bazie danych lub krajowym rejestrze pojazdów, o których mowa w ust. 1.

3. Państwa członkowskie udostępniają historię drogomierza z zarejestrowanych przez siebie pojazdów diagnostom, posiadaczowi dowodu rejestracyjnego i właściwym organom w państwach członkowskich odpowiedzialnym za badania zdatności do ruchu drogowego, ponowną rejestrację pojazdów, homologację pojazdów oraz rejestr lub bazę danych, o których mowa w ust. 1. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o udostępnieniu oceny historii drogomierza wyłącznie diagnostom.
4. Państwa członkowskie stosują odpowiednie środki w celu powiadamiania potencjalnych nabywców pojazdów używanych o dostępie posiadacza dowodu rejestracyjnego do historii drogomierza, o której mowa w ust. 3.
5. Państwa członkowskie udostępniają również dane z drogomierzy przechowywane w krajowych bazach danych i krajowych rejestrach pojazdów, o których mowa w ust. 1, krajowym urzędowi statystycznym i Komisji (Eurostatowi) zgodnie z art. 17a i 17b rozporządzenia (WE) nr 223/2009\*.
6. Stwierdzone ingerencje lub manipulacje w drogomierzu w celu zmniejszenia lub zafałszowania przebiegu pojazdu podlegają skutecznym, proporcjonalnym, odstraszającym i niedyskryminującym sankcjom.

\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 223/2009 z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie statystyki europejskiej oraz uchylające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE, Euratom) nr 1101/2008 w sprawie przekazywania do Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich danych statystycznych objętych zasadą poufności, rozporządzenie Rady (WE) nr 322/97 w sprawie statystyk Wspólnoty oraz decyzję Rady 89/382/EWG, Euratom w sprawie ustanowienia Komitetu ds. Programów Statystycznych Wspólnot Europejskich (Dz.U. L 87 z 31.3.2009, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).”;

5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 5*

Terminy i częstotliwość badań

1. Pojazdy są poddawane badaniu zdatności do ruchu drogowego co najmniej w następujących odstępach czasu, bez uszczerbku dla okresu elastyczności stosowanego przez państwa członkowskie na mocy ust. 4:
  - a) pojazdy kategorii M1 i N1: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata;
  - b) pojazdy kategorii M<sub>1</sub> użytkowane jako taksówki lub karetki pogotowia ratunkowego, pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>: rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;
  - c) ciągniki kołowe kategorii T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata.

Do celów akapitu pierwszego lit. a) w przypadku badań zdatności do ruchu drogowego, o których mowa w art. 4 ust. 4, państwa członkowskie planują następne badanie zdatności do ruchu drogowego w taki sposób, aby przestrzegano okresu ważności tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego.
2. Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm<sup>3</sup> lub o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto powyżej 11 kW, należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego.
3. Niezależnie od daty ostatniego badania zdatności do ruchu drogowego pojazd poddaje się badaniu zdatności do ruchu drogowego, jeżeli systemy i części pojazdu związane z bezpieczeństwem i ochroną środowiska zostały znacząco zmienione lub zmodyfikowane.

4. Państwo członkowskie lub właściwe organy mogą określić rozsądny okres, w którym należy przeprowadzić badanie zdatności do ruchu drogowego, nieprzekraczający częstotliwości określonych w ust. 1.”;

6) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do kategorii pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, z wyjątkiem kategorii L3e, L4e, L5e i L7e badania zdatności do ruchu drogowego obejmowały co najmniej obszary, o których mowa w załączniku I pkt 2.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W odniesieniu do każdego obszaru, o którym mowa w ust. 1, właściwe organy państwa członkowskiego lub stacja kontroli pojazdów przeprowadzają badanie zdatności do ruchu drogowego, uwzględniając przynajmniej elementy, o których mowa w załączniku I pkt 3, oraz stosując zalecaną lub równoważną metodę zatwierdzoną przez właściwy organ, mającą zastosowanie do badań tych elementów, zgodnie z załącznikiem I pkt 3. Badanie może także objąć sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy tego pojazdu odpowiadają wymaganym charakterystykom dotyczącym bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji.

Badania są wykonywane z wykorzystaniem aktualnie dostępnych technik i sprzętu bez demontażu czy usuwania jakichkolwiek części pojazdu za pomocą narzędzi.

Do dnia [PROSZĘ WSTAWIĆ DATĘ: 24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przyjmie akty wykonawcze określające:

a) metody kondycjonowania wstępnego pojazdu do pomiaru emisji tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) z silników wysokoprężnych oraz klasy emisji EURO związane z tymi metodami,

b) metody i wartości dopuszczalne w odniesieniu do pomiaru emisji liczby cząstek stałych (PN) z silników o zapłonie iskrowym,

o których mowa w załączniku I pkt 3 ppkt 8.2. Procedury badań zostaną uruchomione w stacjach kontroli pojazdów w ciągu czterech lat od przyjęcia aktów wykonawczych.

Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu określenia wymienionych w załączniku I pkt 3 ppkt 8.2 metod i wartości dopuszczalnych oraz w celu określenia klas emisji EURO związanych z tymi metodami w odniesieniu do pomiaru emisji NO<sub>x</sub> z silników o zapłonie iskrowym. Procedury badań zostaną uruchomione w stacjach kontroli pojazdów w ciągu czterech lat od przyjęcia aktów wykonawczych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Państwa członkowskie określają obszary, elementy i właściwe metody badania w odniesieniu do kategorii pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm<sup>3</sup> lub o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto powyżej 11 kW.”;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Do celów wydania unijnego tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego zgodnie z art. 4 ust. 4, w przypadku gdy pojazd jest produkowany do jazdy po drugiej stronie drogi, nie podlega on badaniom pozycji w załączniku I, których nie wyprodukowano w celu spełnienia wymagań w państwie członkowskim podejmującym się badania.”;

7) art. 8 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 8*

Świadectwo zdatności do ruchu drogowego i unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ, które przeprowadziły badanie zdatności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydały dla tego pojazdu świadectwo zdatności do ruchu drogowego lub – w przypadku, o którym mowa w art. 4 ust. 4 – unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego, w którym znajdują się co najmniej znormalizowane elementy odpowiednich zharmonizowanych kodów Unii określonych w załączniku II.

Ze skutkiem od dnia [data wejścia w życie +4 lata + 1 dzień] państwa członkowskie zapewniają wydawanie świadectw zdatności do ruchu drogowego i unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego jako elektronicznych poświadczeń atrybutów do europejskich portfeli tożsamości cyfrowej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014\*\*.

Państwa członkowskie zapewniają, aby świadectwa zdatności do ruchu drogowego i unijne tymczasowe świadectwa zdatności do ruchu drogowego zawierały informacje niezbędne do ich uwierzytelnienia i walidacji.

Państwa członkowskie przekazują Komisji i na bieżąco aktualizują informacje o zaufanych podmiotach wydających świadectwa zdatności do ruchu drogowego i unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego. Komisja udostępnia publicznie wykaz tych podmiotów za pośrednictwem bezpiecznego kanału oraz w formie elektronicznie podpisanej lub opatrzonej pieczęcią elektroniczną przeznaczoną do automatycznego przetwarzania.

- 1a. Unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego jest ważne przez sześć miesięcy. Właściwy organ bez zbędnej zwłoki, a najpóźniej w ciągu pięciu dni kalendarzowych, przekazuje wynik badania państwu członkowskiemu rejestracji.

Jeżeli państwo członkowskie rejestracji nie uzna świadectw zdatności do ruchu drogowego wydanych przez dane państwo członkowskie zgodnie z art. 4 ust. 3, kolejne badanie zdatności do ruchu drogowego odbywa się w państwie członkowskim rejestracji pojazdu; unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego zawiera odpowiednie informacje.

2. Państwa członkowskie wymagają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwe organy przekazywały, na żądanie, wydruk świadectwa zdatności do ruchu drogowego lub unijnego tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego osobie, która przedstawiła pojazd do badania. Wydruki te muszą być przyjazne dla użytkownika i zawierać interoperacyjny kod QR umożliwiający weryfikację ich autentyczności, ważności i integralności. W terminie roku od przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 8, kod QR musi spełnić specyfikacje techniczne określone w tych aktach wykonawczych. Informacje zawarte w zaświadczeniu przedstawiane są również w formie czytelnej dla człowieka, co najmniej w języku urzędowym lub językach urzędowych wydającego państwa członkowskiego.

3. Niezależnie od art. 5 przypadku przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w innym państwie członkowskim każde państwo członkowskie uznaje świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez to inne państwo członkowskie, w formie elektronicznej lub papierowej, tak jak gdyby samo wydało to świadectwo, pod warunkiem że świadectwo zdatności do ruchu drogowego jest wciąż ważne w granicach częstotliwości ustanowionych dla okresowych badań zdatności do ruchu drogowego przez państwo członkowskie, które dokonuje przerejestrowania.
- 3a. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki przekazują Komisji i pozostałym państwom członkowskim wszelkie nowe wzory świadectwa zdatności do ruchu drogowego lub unijnego tymczasowego świadectwa zdolności do ruchu drogowego oraz opis zbioru danych wydanych w odniesieniu do świadectw zdatności do ruchu drogowego jako elektronicznych poświadczeń atrybutów. Komisja publikuje te wzory i opisy zbiorów danych.
4. W uzupełnieniu przepisów ust. 3 państwa członkowskie uznają ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego, w formie cyfrowej lub papierowej, w przypadku zmiany właściciela pojazdu, dla którego wydano ważne poświadczenie przeprowadzenia okresowego badania zdatności do ruchu drogowego.
5. Stacje kontroli pojazdów przekazują drogą elektroniczną właściwemu organowi danego państwa członkowskiego informacje zawarte w wydanych przez nie świadectwach zdatności do ruchu drogowego lub unijnych tymczasowych świadectwach zdatności do ruchu drogowego. Informacje te przekazuje się bez zbędnej zwłoki po wydaniu każdego świadectwa zdatności do ruchu drogowego lub unijnego tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Państwa członkowskie określają okres, przez jaki właściwy organ ma przechowywać te informacje. Okres ten nie może być krótszy niż 36 miesięcy bez uszczerbku dla krajowych systemów podatkowych państw członkowskich.
6. Państwa członkowskie mogą zdecydować, aby informacje zawarte w poprzednim świadectwie zdatności do ruchu drogowego lub unijnym świadectwie zdatności do ruchu drogowego były udostępniane funkcjonariuszom służb kontrolnych.
7. Państwa członkowskie zapewniają, aby wyniki badania zdatności do ruchu drogowego były niezwłocznie przekazywane lub udostępniane drogą elektroniczną organowi odpowiedzialnemu za rejestrację pojazdu. Powiadomienie to zawiera informacje zawarte w świadectwie zdatności do ruchu drogowego.

8. W terminie do dnia [data wejścia w życie + 2 lata] r. Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu określenia specyfikacji technicznych i przepisów dotyczących następujących kwestii:
- a) bezpiecznego wydawania i weryfikowania świadectw, o których mowa w ust. 1 i 2;
  - b) zapewnienia ochrony i bezpieczeństwa danych osobowych;
  - c) określenia wspólnej struktury danych świadectw zdatności do ruchu drogowego i unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego;
  - d) wydawania i weryfikacji ważnego, bezpiecznego i interoperacyjnego kodu QR;
  - e) powiadamiania zaufanych podmiotów wydających świadectwa zdatności do ruchu drogowego i unijne tymczasowe świadectwa zdatności do ruchu drogowego.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

---

\*\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).”;

8) art. 9 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 9*

Działania następcze w przypadku usterek

1. W przypadku jedynie drobnych usterek uznaje się, że badanie zostało przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, usterki zostają usunięte, a pojazd nie wymaga ponownego badania.
2. W przypadku poważnych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ decyduje o okresie, przez który dany pojazd może być użytkowany zanim wymagane będzie poddanie go ponownemu badaniu zdolności do ruchu drogowego, które odbędzie się nie później niż dwa miesiące od pierwotnego badania. Informację o wynikach badania i terminie ponownego badania przekazuje się państwu członkowskiemu rejestracji i wpisuje do rejestru pojazdów zgodnie z art. 3a ust. 1 dyrektywy Rady 1999/37/WE\*\*\*. Ponowne badanie może odbyć się w państwie członkowskim, w którym pojazd nie przeszedł pierwotnego badania, lub w państwie członkowskim rejestracji.
3. W przypadku niebezpiecznych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ mogą postanowić, że dany pojazd nie może być użytkowany na drogach publicznych oraz zatrzymać dopuszczenie do ruchu drogowego na czas określony, bez obowiązku ponownej rejestracji. O takim wniosku o zatrzymanie powiadamia się państwo członkowskie rejestracji, a zatrzymanie odnotowuje się w rejestrze pojazdów zgodnie z art. 3a ust. 1 dyrektywy 1999/37/WE. Po usunięciu usterek właściwy organ w państwie członkowskim rejestracji wydaje niezwłocznie nowe świadectwo zdolności do ruchu drogowego potwierdzające zdolność pojazdu do ruchu drogowego.

4. Ingerencje lub manipulacje w układzie kontroli emisji pojazdu, układzie wysokiego napięcia, w tym układzie zarządzania baterią, tłumiku lub systemach związanych z bezpieczeństwem, które powodują poważne lub niebezpieczne usterki, podlega skutecznym, proporcjonalnym, odstrasżającym i niedyskryminacyjnym karom.

---

\*\*\* Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>);

- 8a) art. 10 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„1. Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium lub badanie zdatności do ruchu drogowego zgodnie z art 4 ust. 4, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa, weryfikacji w formie elektronicznej lub jakiegokolwiek innej łatwo dostępnej informacji. Poświadczenie wskazuje termin, w jakim należy przeprowadzić następne badanie zdatności do ruchu drogowego.”;

9) art. 16 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 16*

Wymiana danych między organami państw członkowskich

1. Państwa członkowskie wspierają się nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. Wymieniają one informacje i dane, w szczególności w celu sprawdzenia, w czasie badania zdatności do ruchu drogowego, statusu prawnego i technicznego pojazdu, w stosownych przypadkach, w państwie członkowskim, w którym pojazd jest zarejestrowany.
  - a. Państwa członkowskie zapewniają właściwym organom i stacjom kontroli pojazdów upoważnionym przez inne państwa członkowskie dostęp do danych rejestracyjnych pojazdów, danych dotyczących zawartości świadectw zgodności, jeżeli są dostępne, wynik określony w ostatnim świadectwie zdatności do ruchu drogowego lub, w przypadku, o którym mowa w art. 4 ust. 4, w unijnym tymczasowym świadectwie zdatności do ruchu drogowego wydanym w ciągu ostatnich trzech lat, protokołów drogowej kontroli technicznej z co najmniej ostatnich trzech lat oraz historii drogomierza pojazdu przechowywanych w krajowych bazach danych i obejmujących co najmniej ostatnie trzy lata.
  - b. Państwa członkowskie łączą swoje systemy elektroniczne w odniesieniu do danych zawartych w świadectwach zdatności do ruchu drogowego i unijnych tymczasowych świadectwach zdatności do ruchu drogowego oraz do historii drogomierza za pośrednictwem systemu elektronicznego MOVE-HUB opracowanego przez Komisję w taki sposób, aby właściwe organy i upoważnione stacje kontroli pojazdów dowolnego państwa członkowskiego mogły w czasie rzeczywistym przeglądać odpowiednią bazę danych lub krajowy rejestr pojazdów każdego innego państwa członkowskiego.
  - c. Obowiązek określony w lit. b) uznaje się za spełniony, jeżeli państwa członkowskie wykorzystują własne aplikacje lub aplikacje stron trzecich, w tym europejski system informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS), do wymiany danych i do podłączenia się do systemu elektronicznego MOVE-HUB.

2. W terminie do dnia [PROSZĘ WSTAWIĆ DATE: 2 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r. Komisja przyjmie akty wykonawcze określające rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji systemu elektronicznego MOVE-HUB oraz określające minimalne wymagania dotyczące formatu i zawartości informacji i danych, które mają być wymieniane przez państwa członkowskie w odniesieniu do pojazdów podlegających badaniom zdatowności do ruchu drogowego. Te akty wykonawcze zapewniają ochronę danych osobowych i przyjmuje się je zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.
3. Połączenia systemów elektronicznych, o których mowa w ust. 1, zostaną uruchomione w ciągu dwóch lat od przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 2.”;
- 10) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:
- a) tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „– aktualizacji jedynie oznaczeń kategorii pojazdów, o których mowa odpowiednio w art. 2 ust. 1, art. 5 ust. 1 i 2 oraz art. 6 ust. 1 i 2, w przypadku zmian kategorii pojazdów wynikających ze zmian przepisów dotyczących homologacji typu, o których mowa w art. 2 ust. 1, bez zmiany zakresu i częstotliwości badań;”;
- b) tiret trzecie otrzymuje brzmienie:
- „– dostosowania załącznika I pkt 3, w następstwie pozytywnej analizy kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadawalający i oceny usterek.”;

(11) art. 20 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 20*

**Składanie sprawozdań**

Do dnia 31 marca 2032 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania i skutków niniejszej dyrektywy, ze szczególnym uwzględnieniem skuteczności przepisów dotyczących jej zakresu – w szczególności w odniesieniu do pojazdów kategorii L – częstotliwości badań, wzajemnego uznawania świadectw zdatności do ruchu drogowego w przypadku przerejestrowania pojazdów pochodzących z innego państwa członkowskiego oraz uznawania unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego. W sprawozdaniu tym zawarta jest również analiza potrzeby aktualizacji załączników, w szczególności w świetle postępu technicznego i praktyk.”;

12) dodaje się art. 20a w brzmieniu:

*„Artykuł 20a*

**Przekazywanie informacji Komisji**

1. Do dnia 31 marca 2030 r., a następnie co trzeci rok do dnia 31 marca, państwa członkowskie, za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online, o której mowa w art. 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999\*\*\*\* („e-platforma”), przekazują Komisji zgromadzone dane w odniesieniu do każdego z poprzednich trzech lat kalendarzowych, odnoszące się do pojazdów skontrolowanych na ich terytorium. Dane te obejmują następujące informacje (dla każdego roku kalendarzowego):
  - a) łączną liczbę skontrolowanych pojazdów;
  - b) liczbę skontrolowanych pojazdów w poszczególnych kategoriach;
  - c) obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z pkt 3 załącznika I do niniejszej dyrektywy.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające format, który ma być stosowany przez państwa członkowskie do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem e-platformy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.
3. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące danych zgromadzonych zgodnie z ust. 1.

\*\*\*\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylecia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

- 13) art. 22 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 22*

Przedłużenie ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego w przypadku kryzysu

1. Do celów niniejszego artykułu stosuje się następujące definicje:
  - a) „sytuacja kryzysowa” oznacza wyjątkowe, niespodziewane i nagłe zdarzenie naturalne lub spowodowane przez człowieka, o nadzwyczajnym charakterze i skali, które ma miejsce w Unii lub poza nią, wywierające znaczące bezpośrednie lub pośrednie skutki w obszarze transportu drogowego, i które ponadto uniemożliwia lub znacznie utrudnia właścicielom lub posiadaczom pojazdów zarejestrowanych w państwach członkowskich lub odpowiednim organom krajowym przeprowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego;
  - b) „okres kryzysu” oznacza okres, w którym państwo członkowskie jest upoważnione przez Komisję, zgodnie z procedurą, o której mowa w ust. 2, do przyjęcia środków, o których mowa w niniejszym artykule.

2. W przypadku sytuacji kryzysowej obejmującej całość lub część terytorium państwa członkowskiego dane państwo członkowskie może, w drodze należycie uzasadnionego wniosku, skierować sprawę do Komisji w celu przyjęcia decyzji upoważniającej to państwo członkowskie do przyjęcia środków, o których mowa w niniejszym artykule, w odniesieniu do całości lub części jego terytorium. Środki takie mogą być stosowane przez okres maksymalnie sześciu miesięcy. Komisja może zezwolić na przedłużenie obowiązywania środków, na wniosek państwa członkowskiego, o dodatkowe okresy sześciu miesięcy, o ile utrzymuje się sytuacja kryzysowa.
  3. Komisja może stwierdzić, że okres kryzysu rozpoczął się przed przekazaniem sprawy przez dane państwo członkowskie zgodnie z ust. 2.
  4. Jeżeli Komisja otrzyma od co najmniej dwóch państw członkowskich należycie uzasadnione wnioski dotyczące jednej sytuacji kryzysowej obejmującej całość lub część ich terytoriów, może ona przyjąć jedną decyzję mającą zastosowanie do wszystkich tych państw członkowskich.
  5. Niezależnie od art. 5 ust. 1, art. 10 ust. 1 i załącznika II pkt 8 właściwe organy państw członkowskich mogą przedłużyć ważność świadectw zdatności do ruchu drogowego wszystkich lub niektórych kategorii pojazdów, która upłynęła lub która w przeciwnym razie upłynęłaby w okresie kryzysu, o maksymalnie sześć miesięcy. Okres ten może zostać przedłużony na kolejne dodatkowe okresy sześciu miesięcy, o ile trwa kryzys, a Komisja na to zezwoli.
  6. O środkach przyjętych przez państwa członkowskie na podstawie niniejszego artykułu niezwłocznie powiadamia się Komisję, która informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.”;
- 14) w załącznikach I, III i IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy.

## *Artykuł 2*

### Zmiany w dyrektywie 2014/47/UE

W dyrektywie 2014/47/UE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 1*

##### **Przedmiot**

Niniejsza dyrektywa ustanawia wymogi minimalne mające zastosowanie do systemu drogowych kontroli technicznych zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych i stopniowego używania teledetekcji pojazdów, poruszających się po terytorium państw członkowskich.”;

- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 1 dodaje się lit. aa) w brzmieniu:

„aa) pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony – kategoria pojazdów N1;”;

- b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Państwa członkowskie, które przeprowadzają roczne okresowe badania zdolności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE w pojazdach zarejestrowanych na ich terytorium kategorii N1, począwszy od dwóch lat po pierwszej rejestracji pojazdu, mogą wyłączyć tę kategorię pojazdów z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.”;

- c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich do przeprowadzania drogowych kontroli technicznych pojazdów niewymienionych w ust. 1, a także do kontrolowania innych aspektów związanych z bezpieczeństwem w ramach transportu drogowego lub przeprowadzania kontroli w miejscach innych niż drogi publiczne. Żaden przepis niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia państwu członkowskiemu ograniczenia możliwości użytkowania konkretnego typu pojazdu do określonych części jego sieci drogowej z przyczyn bezpieczeństwa ruchu drogowego.”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) »świadcstwo zdatności do ruchu drogowego« oznacza zaświadczenie badania zdatności do ruchu drogowego zgodnie z definicją w art. 3 pkt 12 dyrektywy 2014/45/UE;”;

b) uchyla się pkt 18;

c) dodaje się pkt 21 i 22 w brzmieniu:

„21) »teledetekcja« oznacza kontrolę przesiewową pojazdów poprzez pomiar emisji spalin w ruchu drogowym, w tym tlenków azotu i cząstek stałych, lub poziomu hałasu pojazdów przejeżdżających w pobliżu stacjonarnych lub ruchomych urządzeń na poboczu, lub poprzez pomiar emisji zanieczyszczeń podczas jazdy w przypadku kontroli pojazdów pod kątem emisji zanieczyszczeń powietrza;

22) »pomiar emisji metodą mobilnej teledetekcji (ang. plume chasing)« oznacza pomiar emisji zanieczyszczeń powietrza w ruchu drogowym z pojazdów, za którymi podąża pojazd dokonujący pomiaru, wyposażony w odpowiednie urządzenie do pobierania próbek i przyrząd pomiarowy.”;

6) art. 5 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), b) c) i d), łączna liczba wstępnych drogowych kontroli technicznych przeprowadzanych przez państwa członkowskie w roku kalendarzowym musi odpowiadać co najmniej 5 % łącznej liczby tych pojazdów, które są zarejestrowane na ich terytorium.

2. W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. aa), łączna liczba wstępnych drogowych kontroli technicznych przeprowadzanych przez państwa członkowskie w roku kalendarzowym musi odpowiadać co najmniej 10 % łącznej liczby wstępnych drogowych kontroli technicznych pojazdów, o których mowa w ust. 1.”;

7) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Do celów przypisania profilu ryzyka przedsiębiorcom państwa członkowskie mogą stosować kryteria określone w załączniku I. Informacje te są wykorzystywane w celu ściślejszego i częstszego przeprowadzania kontroli przedsiębiorców o wysokim profilu ryzyka. Systemem oceny ryzyka zarządzają właściwe organy państw członkowskich.

W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a)–c), państwa członkowskie zapewniają, aby określone w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III do niniejszej dyrektywy informacje dotyczące liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach użytkowanych przez poszczególnych przedsiębiorców zostały wprowadzone do systemu oceny ryzyka ustanowionego zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.”;

8) art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie wymagają, aby kierowcy mieli do dyspozycji świadectwo zdatności do ruchu drogowego odpowiadające ostatniemu okresowemu badaniu zdatności do ruchu drogowego oraz sprawozdanie z ostatniej szczegółowej drogowej kontroli technicznej. Państwa członkowskie wymagają, aby ich organy akceptowały elektroniczny dowód takich badań zdatności do ruchu drogowego i kontroli drogowych.”;

9) art. 9 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 9*

Wybór pojazdów do wstępnej drogowej kontroli technicznej

Identyfikując pojazdy, które mają zostać poddane wstępnej drogowej kontroli technicznej, funkcjonariusze służb kontrolnych mogą wybrać, jako priorytet, pojazdy użytkowane przez przedsiębiorców o wysokim stopniu ryzyka zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy lub w dyrektywie 2006/22/WE. Pojazdy mogą również zostać wybrane do kontroli losowo lub gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego lub środowiska.”;

9a) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 9a*

Teledetekcja

1. Państwa członkowskie mogą stosować technologię teledetekcji do kontroli pojazdów silnikowych pod kątem ich emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu oraz mogą na podstawie teledetekcji wybrać pojazdy do wstępnej drogowej kontroli technicznej. Państwa członkowskie mogą również stosować teledetekcję w celu identyfikacji pojazdów potencjalnie wysokoemisyjnych, których emisje można zweryfikować w stacji kontroli pojazdów zdefiniowanej w dyrektywie 2014/45/UE. Państwa członkowskie stosujące technologię teledetekcji powiadamiają o tym Komisję.
2. Komisja może, na podstawie informacji dostarczonych przez państwa członkowskie stosujące teledetekcję zgodnie z art. 20 ust. 3, przyjąć akty wykonawcze ustanawiające zestaw wspólnych wartości granicznych teledetekcji w odniesieniu do emisji spalin lub hałasu lub w odniesieniu do obu tych elementów oraz powiązane wymagania dotyczące dokładności, takie jak wielokrotne pomiary, które mają być stosowane do identyfikacji pojazdów wysokoemisyjnych, które wymagają działań następczych w innym państwie członkowskim zgodnie z art. 18 ust. 3; można ustanowić różne wymagania dotyczące stałych lub ruchomych urządzeń teledetekcyjnych lub pomiaru emisji metodą mobilnej teledetekcji, a także można ustalić wartości graniczne w celu identyfikacji pojazdów z wadliwymi układami kontroli emisji spalin oraz pojazdów z poddanymi ingerencji układami kontroli emisji spalin.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.”;

10) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 akapit drugi wprowadza się następujące zmiany:

aa) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) sprawdza ostatecznie świadectwo zdatności do ruchu drogowego i protokół drogowej kontroli technicznej, jeżeli jest dostępny, zgodnie z art. 7 ust. 1 i art. 18a ust. 1;”;

bb) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu. Ocenę wzrokową można uzupełnić przy użyciu specjalnego sprzętu;”;

cc) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) przeprowadza wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku pojazdu;”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Na podstawie wyników wstępnej kontroli funkcjonariusz służb kontrolnych decyduje, czy pojazd lub jego przyczepę należy poddać bardziej szczegółowej kontroli drogowej oraz kontroli zabezpieczenia ładunku zgodnie z art. 13.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Bardziej szczegółowa drogowa kontrola techniczna obejmuje te pozycje wymienione w załączniku II, które uznano za niezbędne i istotne, w szczególności z uwzględnieniem bezpieczeństwa hamulców, opon, kół i podwozia, a także uciążliwości pojazdu, oraz zalecane metody badania tych pozycji.

Do dnia [PROSZĘ WSTAWIĆ DATĘ: 24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przyjmie akty wykonawcze określające wymienione w załączniku II pkt 3 ppkt 8.2 metody i wartości dopuszczalne w odniesieniu do pomiaru emisji liczby cząstek stałych (PN) z silników o zapłonie iskrowym. Procedury badań zostaną uruchomione w punktach przeprowadzania kontroli pojazdów w ciągu czterech lat od przyjęcia aktów wykonawczych.

Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu określenia wymienionych w załączniku II pkt 3 ppkt 8.2 metod i wartości dopuszczalnych oraz w celu określenia klas emisji EURO związanych z tymi metodami w odniesieniu do pomiaru emisji NO<sub>x</sub> z silników o zapłonie iskrowym. Procedury badań zostaną uruchomione w punktach przeprowadzania kontroli pojazdów w ciągu czterech lat od przyjęcia aktów wykonawczych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.”;

11) art. 13 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 13*

Kontrola zabezpieczenia ładunku

1. Podczas kontroli drogowych pojazdy mogą zostać poddane bardziej szczegółowej kontroli pod względem zabezpieczenia ich ładunku zgodnie z załącznikiem III w celu zapewnienia, aby ładunek został zabezpieczony w taki sposób, aby nie zagrażał bezpieczeństwu jazdy ani nie stanowił zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, mienia oraz środowiska. Zostaje przeprowadzona kontrola w celu zweryfikowania, czy we wszystkich warunkach ruchu pojazdu, w tym podczas sytuacji nadzwyczajnych lub ruszania pod górę:
  - a) ładunki mogą tylko nieznacznie zmienić swoje położenie względem siebie, względem ścian lub innych powierzchni pojazdu;
  - b) ładunek nie może się przemieścić poza przestrzeń ładunkową lub przesunąć poza powierzchnię załadunkową.
2. Bez uszczerbku dla wymogów mających zastosowanie do transportu pewnych kategorii towarów, takich jak towary objęte dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady\*\*\*\*\*, zabezpieczenie ładunku i kontrolę zabezpieczenia ładunku przeprowadza się zgodnie z zasadami i w razie potrzeby zgodnie z normami określonymi w sekcji I załącznika III do niniejszej dyrektywy. Można wykorzystać najnowszą wersję norm określonych w pkt 5 tej sekcji.

3. Działania następcze, o których mowa w art. 14, stosuje się również w przypadku niebezpiecznych usterek związanych z zabezpieczeniem ładunku.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby personel zaangażowany w kontrole zabezpieczenia ładunku był do tego celu odpowiednio przeszkolony.

---

\*\*\*\*\* Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).”;

- 12) w art. 14 dodaje się ustęp 4 w brzmieniu:

„4. Ingerencje lub manipulacje w układzie kontroli emisji pojazdu, układzie wysokiego napięcia, w tym układzie zarządzania baterią, tłumiku lub systemach związanych z bezpieczeństwem, które powodują poważne lub niebezpieczne usterki, podlega skutecznym, proporcjonalnym, odstrasającym i niedyskryminacyjnym karom.”;

- 13) art. 16 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Po dokonaniu bardziej szczegółowej kontroli funkcjonariusz służb kontrolnych sporządza protokół zgodnie z załącznikiem IV. Państwa członkowskie zapewniają, aby kierowca pojazdu otrzymał kopię elektroniczną protokołu kontroli.”;

14) w art. 18 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia w pojeździe niezarejestrowanym w państwie członkowskim kontroli poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu punkt kontaktowy powiadamia o wynikach kontroli punkt kontaktowy państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany. Zgłoszenie to obejmuje elementy protokołu kontroli drogowej określone w załączniku IV i może zostać przekazane do punktu kontaktowego państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, za pośrednictwem systemu wymiany komunikatów (systemu RSI), o którym mowa w art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205\*\*\*\*\*.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące procedur zgłaszania pojazdów wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki punktowi kontaktowemu państwa członkowskiego rejestracji, zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.

---

\*\*\*\*\* Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz.U. L 314 z 30.11.2017, 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. W przypadku gdy państwo członkowskie stosujące teledetekcję zgodnie z art. 9a zidentyfikowało pojazd zarejestrowany w innym państwie członkowskim jako pojazd wysokoemisyjny, stosując progi i poziomy dokładności ustanowione w akcie wykonawczym, o którym mowa w art. 9a ust. 2, państwo członkowskie powiadamia właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji za pośrednictwem punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 17, o wynikach pomiarów teledetekcji oraz, w stosownych przypadkach, o późniejszej drogowej kontroli technicznej. W przypadku gdy nie przeprowadzono kolejnej kontroli drogowej, państwo członkowskie, które dokonało pomiaru emisji, może zwrócić się do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o podjęcie działań następczych uznanych za odpowiednie przez państwo członkowskie rejestracji, takich jak poddanie pojazdu kontroli drogowej lub badaniu zdatności do ruchu drogowego obejmującemu pomiar odpowiednich emisji.”;

15) dodaje się art. 18a w brzmieniu:

#### *„Artykuł 18a*

##### Wymiana danych między organami państw członkowskich

1. Państwa członkowskie wspierają się nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. Wymieniają one informacje i dane, w szczególności w celu sprawdzenia, podczas kontroli drogowej pojazdu, jego statusu prawnego i technicznego, w stosownych przypadkach, w państwie członkowskim, w którym pojazd jest zarejestrowany.
  - (a) Państwa członkowskie zapewniają właściwym organom i stacjom kontroli pojazdów upoważnionym przez inne państwa członkowskie dostęp do danych rejestracyjnych pojazdów, danych dotyczących zawartości świadectw zgodności, jeżeli są dostępne, ostatniego świadectwa zdatności do ruchu drogowego, wszelkich unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego wydanych w ciągu ostatnich trzech lat, protokołów drogowej kontroli technicznej z co najmniej ostatnich trzech lat oraz historii drogomierza pojazdu przechowywanych w krajowych bazach danych.

- (b) Państwa członkowskie łączą swoje systemy elektroniczne w odniesieniu do danych zawartych w świadectwach zdatości do ruchu drogowego i do historii drogomierza za pośrednictwem systemu elektronicznego MOVE-HUB opracowanego przez Komisję w taki sposób, aby właściwe organy dowolnego państwa członkowskiego mogły w czasie rzeczywistym przeglądać odpowiednią bazę danych lub krajowy rejestr pojazdów każdego innego państwa członkowskiego.
  - (c) Obowiązek określony w lit. b) uznaje się za spełniony, jeżeli państwa członkowskie wykorzystują własne aplikacje lub aplikacje stron trzecich, w tym europejski system informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS), do wymiany danych i do podłączenia się do systemu elektronicznego MOVE-HUB.
2. W terminie do dnia [PROSZĘ WSTAWIĆ DATĘ: 2 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r. Komisja przyjmie akty wykonawcze określające rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji systemu elektronicznego MOVE-HUB oraz określające minimalne wymagania dotyczące formatu i zawartości informacji i danych, które mają być wymieniane przez państwa członkowskie w odniesieniu do pojazdów podlegających badaniom kontroli drogowej. Te akty wykonawcze zapewniają ochronę danych osobowych i przyjmuje się je zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.
  3. Połączenia systemów elektronicznych, o których mowa w ust. 1, zostaną uruchomione w ciągu dwóch lat od przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 2.”;

- 16) art. 20 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 20*

Przekazywanie informacji Komisji

1. Do dnia 31 marca 2030 r., a następnie co trzeci rok do dnia 31 marca, państwa członkowskie, za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online, o której mowa w art. 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999\*\*\*\*\* („e-platforma”), przekazują Komisji zgromadzone dane w odniesieniu do każdego z poprzednich trzech lat kalendarzowych, odnoszące się do pojazdów skontrolowanych na ich terytorium. Dane te obejmują następujące informacje, przedstawione dla każdego roku kalendarzowego:
- a) łączną liczbę skontrolowanych pojazdów;
  - b) liczbę skontrolowanych pojazdów w poszczególnych kategoriach;
  - c) kraj rejestracji każdego skontrolowanego pojazdu;
  - d) w przypadku bardziej szczegółowych kontroli – obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z załącznikiem IV pkt 10 do niniejszej dyrektywy.

Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące zebranych danych Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące formatu przekazywania danych, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem e-platformy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2. Do czasu wejścia w życie takich przepisów państwa członkowskie stosują standardowy formularz sprawozdawczy określony w załączniku V.

3. Państwa członkowskie, które powiadomiły Komisję o zastosowaniu teledetekcji zgodnie z art. 9a ust. 1, w terminie jednego roku od takiego powiadomienia przekazują Komisji poziomy emisji spalin lub hałasu, w stosownych przypadkach, w podziale na kategorie pojazdów, a także wymogi dotyczące dokładności, takie jak wielokrotne pomiary, które ustanowiły w celu identyfikacji pojazdów wysokoemisyjnych, wraz z podsumowaniem powiązanych wyników pomiarów. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich zmianach tych poziomów i wymogów.

---

\*\*\*\*\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylecia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

- 17) w art. 21 tiret drugie i trzecie otrzymują brzmienie:

„– aktualizacji załącznika II pkt 3 w odniesieniu do metod w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, bez rozszerzania wykazu elementów podlegających badaniu;

– dostosowania załącznika II pkt 3, w następstwie pozytywnej oceny kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek, w przypadku zmiany obowiązkowych wymogów w zakresie homologacji typu w przepisach Unii dotyczących bezpieczeństwa lub środowiska;”;

18) art. 24 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 24*

**Składanie sprawozdań**

Do dnia 31 marca 2032 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu poddane zostaną analizie zwłaszcza jej skutki w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego i zmniejszenia emisji.”;

18a) dodaje się art. 24a w brzmieniu:

*„Artykuł 24a*

**Przegląd**

Po otrzymaniu powiadomień dotyczących teledetekcji zgodnie z art. 20 ust. 3 od co najmniej pięciu państw członkowskich Komisja ocenia skuteczność teledetekcji zgodnie z art. 9a.”;

19) w załącznikach II, III, IV i V wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

### *Artykuł 3*

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia ... r. [PROSZE WSTAWIĆ DATE: 3 lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy] r. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

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

### *Artykuł 4*

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

### *Artykuł 5*

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

**ZAŁĄCZNIK I**

W załącznikach I, III i IV do dyrektywy 2014/45/UE wprowadza się następujące zmiany:

- (1) W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:
  - a) pkt 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Badanie musi obejmować co najmniej elementy wymienione w pkt 3, pod warunkiem że układy i elementy są zamontowane w pojeździe. Badanie może także obejmować sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy pojazdu odpowiadają wymaganym charakterystykom dotyczącym bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji.”;
  - b) w pkt 2 dodaje się punkt w brzmieniu:

„10. ADAS i inne systemy związane z bezpieczeństwem.”;
  - c) w pkt 3 wprowadza się następujące zmiany:
    - (i) tytuł i formuła wprowadzająca otrzymują brzmienie:

„3. ZAKRES I METODY BADANIA, KRYTERIA UZNANIA STANU TECHNICZNEGO ZA NIEZADOWALAJĄCY I OCENA USTEREK POJAZDÓW

Badanie obejmuje co najmniej wymienione poniżej elementy i przeprowadza się je zgodnie z minimalnymi wymogami i zalecanymi metodami wymienionymi w tabeli w niniejszym punkcie.

Elementy i układy pojazdu poddaje się kontroli wzrokowej lub za pomocą elektronicznego interfejsu, lub stosuje się obie metody, w stosownych przypadkach, przy użyciu następujących kryteriów kontroli:

- a) kontrola montażu obejmuje ocenę wszelkich odpowiednich diagnostycznych kodów usterek udostępnionych przez producentów pojazdów zgodnie z art. 4 ust. 5 i 6 oraz sprawdzenie, czy zamontowane układy i elementy spełniają na przykład następujące wymagania:
  - określona konstrukcja, określone mocowanie/liczba, określony obwód, wymagane oznakowanie;
  - ważna wersja oprogramowania, w tym funkcja integralności;
- b) kontrola stanu obejmuje sprawdzenie, czy zamontowane systemy i elementy są na przykład:
  - uszkodzone, skorodowane lub postarzałe;
  - właściwie zamocowane, zabezpieczone, zmontowane i poprowadzone;
  - są obsługiwane w łatwy i swobodny sposób;
  - sygnalizowanie awarii za pomocą wskaźników awarii układu (MIL) lub, w stosownych przypadkach, za pośrednictwem pokładowego systemu monitorowania (OBM);
  - gotowy do kontroli (gotowość układu OBD);
- c) kontrola funkcjonowania obejmuje badanie uruchomienia lub aktywacji pedałów, dźwigni, przełączników lub obsługi urządzeń, które inicjują działanie, oraz sterowanych elektronicznie systemów i elementów, na przykład siłowników, w celu zapewnienia ich prawidłowego działania pod względem czasu i funkcji;
- d) kontrola skuteczności i efektywności jest kontrolą metrologiczną elementu lub systemu pod kątem zgodności z określonymi wartościami dopuszczalnymi lub osiągnięcia tych wartości, która może również obejmować obliczenia, takie jak:
  - badanie hamulców na urządzeniu do badania hamulców i obliczanie sprawności;
  - uruchomienie systemu bezpieczeństwa i ocena wartości czujnika lub pomiar efektywności za pomocą zewnętrznego wyposażenia badawczego.



Dla każdego systemu i elementu pojazdu podlegającemu badaniu ocenę usterek przeprowadza się indywidualnie dla każdego przypadku zgodnie z kryteriami określonymi w tabeli zawartej w niniejszym punkcie.

Usterki niewymienione w niniejszym załączniku ocenia się pod względem zagrożenia, jakie stwarzają dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.”;

(ia) w tabeli dodaje się pozycję 0.3 w brzmieniu:

0.3. Pojazd objęty trwającą kampanią wycofywania (X) <sup>2</sup>	Państwa członkowskie mogą zweryfikować pojazd objęty trwającą kampanią wycofywania, jeżeli stwierdziły usterki, które spowodowały wycofywanie:	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) mające wpływ na bezpieczne działanie pojazdu lub na środowisko</li> <li>b) stwarzające bezpośrednie zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</li> </ul>		X	X
---	--	---	--	---	---

(ii) w tabeli pozycje 1.1.3–1.1.6 otrzymują brzmienie:

1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola wzrokowa elementów pod ciśnieniem roboczym. Należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie urządzenia ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu spustowego.  Uruchomienie hamulców oznacza naciśnięcie pedału hamulca/dźwigni hamulcowej, które umożliwia pełny przepływ ciśnienia uruchamiającego powietrze/płyn do zespołów hamulcowych.	Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość);  co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość).		X	X
		b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego jest zbyt długi w stosunku do wymogów <sup>1</sup>		X	
		c) Wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa.		X	
		d) Wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza.  Wypływ powietrza powodujący krytyczny spadek ciśnienia.		X	X
		e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego.  Awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo.		X	X
1.1.4. Urządzenie ostrzegające o niskim ciśnieniu	Kontrola działania	Awaria lub uszkodzenie urządzenia ostrzegawczego.  Brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego ciśnienia.	X		X
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte.		X	
		b) Niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu.		X	
		c) Luźne połączenia, uszkodzone mocowanie lub nieszczelność układu.		X	
		d) Niepoprawne działanie.		X	

1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulca postojowego, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, hamulec postojowy uruchamiany elektronicznie, w tym hamulec postojowy na cztery koła	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.	a) Mechanizm zapadkowy nie blokuje.		X	
		b) Zużycie sworznia dźwigni lub mechanizmu zapadkowego. Nadmierne zużycie.	X		
		c) Nadmierny skok dźwigni wskazujący na niewłaściwą regulację.		X	
		d) Brak systemu lub elementu		X	
		e) Uszkodzenie systemu lub elementu		X	
		f) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		g) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		h) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		i) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu  Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X		X
		j) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria  Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X		X

(iii) w tabeli pozycja 1.1.13 otrzymuje brzmienie:

”					
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia).		X	
		Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (niewidoczny znak granicznego zużycia).			X
		b) Zanieczyszczenia okładzin lub klocków (olej, smar itd.).		X	
		Wpływ na działanie hamulca.			X
		c) Brak lub złe zamontowanie okładziny lub klocka albo okładzina lub klocek wyraźnie nieodpowiedniego typu.			X
		d) Przewód elektryczny wskaźnika zużycia odłączony lub uszkodzony.	X		

”  
 (iv) w tabeli pozycja 1.1.18 otrzymuje brzmienie:

”					
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Korektor uszkodzony, zatarty lub wykazujący nieprawidłowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie.		X	
		b) Nieprawidłowa praca korektora.		X	
		c) Nieprawidłowy montaż lub wymiana.		X	

(v) w tabeli pozycja 1.1.19 otrzymuje brzmienie:

<p>1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)</p> <p>Opis: dodatkowy układ hamulcowy, który umożliwia utrzymanie skuteczności hamowania przez dłuższy czas bez istotnego pogorszenia wydajności, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 13 oraz rozporządzeniem (UE) 2019/2144.</p>	<p>Kontrola wzrokowa (z włączonym i wyłączonym poleceniem, o ile jest to możliwe) uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu (np. niepewne połączenia lub mocowanie)		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		g) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X

(vi) w tabeli pozycja 1.1.23 zostaje zastąpiona pozycjami 1.1.23 – 1.1.25 w brzmieniu:

1.1.23. Hamulec najazdowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie	a) Nieprawidłowe działanie, na przykład skok dyszla przekracza 2/3 całkowitej drogi najazdu		X	
		b) Wada lub brak linki zabezpieczającej		X	
1.1.24 Stabilizacja przyczepy (jeżeli jest zamontowana) (X) <sup>2</sup>  Opis: poprzez selektywne hamowanie przyczepy za pomocą hamulców roboczych stabilizowany jest cały zespół pojazdów.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	X
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			
1.1.25 Hamulec postojowy na przystanku (jeżeli jest zamontowany) (X) <sup>2</sup>	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
Opis: system zapewnia utrzymanie ciśnienia hamowania podczas postoju, niezależnie od użycia pedału hamulca. Autobus może ruszyć dopiero po zamknięciu drzwi.		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
	g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X		
	h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X			
	Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X		
	Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X	

”.  
5

(vii) w tabeli pozycje 1.2.1 i 1.2.2 otrzymują brzmienie:

<p>1.2.1. Sprawność</p>	<p>W trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub, jeżeli jest to niemożliwe, w trakcie próby drogowej – stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej.</p> <p>W miarę możliwości należy zapewnić, aby mechaniczne hamulce robocze były sprawdzane bez zakłóceń powodowanych przez hamowanie rekuperacyjne lub inne hamowanie ciągłe lub bez łączenia działania z tym hamowaniem.</p>	<p>a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole.</p> <p>Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku badania na drodze pojazd nadmiernie zjeżdża z linii prostej.</p> <p>Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).</p>	<p>X</p>	
		<p>d) Nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole.</p>	<p>X</p>	
		<p>e) Nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła. W przypadku badania na drodze na pedale, dźwigni hamulca roboczego lub kierownicy występują nadmierne drgania.</p>	<p>X</p>	

<p>1.2.2. Skuteczność</p>	<p>Badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać podczas próby drogowej z użyciem opóźniomierza z funkcją zapisu w celu ustalenia wskaźnika skuteczności hamowania w odniesieniu</p> <p>(a) do dopuszczalnej masy całkowitej lub,</p> <p>(b) w przypadku naczep, do sumy dopuszczalnego nacisku osi, lub</p> <p>(c) do wartości odniesienia.</p> <p>Badanie pojazdów lub przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony należy wykonać zgodnie z normą ISO 21069 lub z użyciem metod równoważnych.</p> <p>W odniesieniu do pojazdów, które nie zostały poddane kontroli zgodnie z normą ISO 21069 lub metodami równoważnymi, w przypadku nieosiągnięcia minimalnej wartości wskaźnika hamowania należy przeprowadzić co najmniej miarodajne badanie hamulca.</p> <p>Miarodajne badanie hamulca przeprowadza się, jeżeli sprawność hamowania jest niższa niż wartości eksploatacyjne, pomocnicze lub postojowe określone w pkt 1.2.2, 1.3.2 lub 1.4.2, ale spełnione są wszystkie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— układ hamulcowy jest w dobrym stanie bez widocznych usterek,</li> <li>— koła wszystkich osi blokują się, ponieważ podczas badania hamulca</li> </ul>	<p>Skuteczność mniejsza niż następujące wartości minimalne <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2012 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Kategoria M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Kategorie M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Kategoria N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>— Kategorie N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Kategorie O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— naczepy: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— przyczepy z dyszlem: 50 %</li> </ul> </li> </ul> <p>2. Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2012 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Kategorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Kategoria N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Kategorie N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Kategorie O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul> <p>3. Pozostałe kategorie</p> <p>Kategorie L (obydwa hamulce razem):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Kategoria L1e: 42 %</li> <li>— Kategorie L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Kategoria L3e: 50 %</li> <li>— Kategoria L4e: 46 %</li> <li>— Kategorie L5e, L7e: 44 %</li> </ul> <p>Kategoria L (hamulec tylnego koła): wszystkie kategorie: 25 % całkowitej masy pojazdu</p> <p>Kategoria T: 40 %</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	
---------------------------	---	--	----------------------------	--

	<p>wyczerpano przyczepność między nawierzchnią testującą oponę i hamulcem, jeżeli koła na niektórych osiach nie blokują się, należy bezpiecznie uznać, że wartości skuteczności hamowania określone w pkt 1.2.2 lub 1.3.2 lub 1.4.2 zostałyby osiągnięte przy obciążeniu pojazdu,</p> <p>— stopień uruchomienia hamulca przez diagnostę musi być zawsze proporcjonalny do bieżącego obciążenia osi.</p> <p>Informacje na temat wartości systemowych można pobierać za pomocą elektronicznego interfejsu pojazdu.</p> <p>Próbę drogową wykonuje się na płaskim i prostym odcinku drogi przy suchej nawierzchni. W przypadkach, gdy pojazdy kategorii T są badane na drodze lub na urządzeniu do badania hamulców i nie osiągnięto minimalnej wartości wskaźnika hamowania, przeprowadza się przynajmniej miarodajne badanie hamulca.</p> <p>W przypadku wszystkich metod badania hamulców, gdy pojawią się wątpliwości, skuteczność hamowania należy wykazać w warunkach obciążenia lub częściowego obciążenia.</p>	Osiągnięte mniej niż 50 % powyższych wartości			X
--	--	---	--	--	---

”  
”

(viii) w tabeli pozycja 1.3.1 otrzymuje brzmienie:

<p>1.3.1. Sprawność</p>	<p>Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.</p> <p>W miarę możliwości należy zapewnić, aby mechaniczne hamulce były sprawdzane bez zakłóceń powodowanych przez hamowanie rekuperacyjne lub inne hamowanie ciągłe lub bez łączenia działania z tym hamowaniem.</p>	<p>a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole.</p> <p>Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku badania na drodze pojazd nadmiernie zjeżdża z linii prostej.</p> <p>Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).</p>	<p>X</p>	

(ix) w tabeli pozycja 1.4.1 otrzymuje brzmienie:

1.4.1. Sprawność	Uruchomić hamulec podczas badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub podczas próby drogowej.	Hamulec nie działa co najmniej na jednej stronie lub w przypadku badań na drodze pojazd zjeżdża nadmiernie z linii prostej.  Podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2, w odniesieniu do masy pojazdu.		X	
------------------	--	---	--	---	--

”.

(x) w tabeli pozycja 1.5 otrzymuje brzmienie:

1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	Kontrola wzrokowa oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa, tj. podczas próby drogowej.	a) Wskaźnik wskaźników awarii układu wskazuje na usterkę.		X	
		b) Układ nie działa.		X	

”.

(xi) w tabeli pozycja 1.6 otrzymuje brzmienie:

<p>1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)</p> <p>Opis: system automatycznie zapobiega blokowaniu kół podczas hamowania poprzez selektywne zmniejszenie siły hamowania poszczególnych kół, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 13 i rozporządzeniem (UE) 2019/2144.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów (np. czujnika prędkości obrotowej kół)</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>g) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

”.

(xii) w tabeli pozycja 1.7 otrzymuje brzmienie:

<p>1.7 Elektroniczny układ hamulcowy</p> <p>Opis: czujnik pedału hamulca lub czujnik ciśnienia rejestruje żądanie hamowania i oblicza optymalną siłę hamowania dla każdego koła, tak aby wszystkie hamulce kół zostały odpowiednio uruchomione.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego lub podczas próby drogowej.</p>	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	X
<p>1.7.1 Elektryczny układ hamulcowy z odzyskiwaniem energii</p>	<p>Kontrola wzrokowa wskaźnika elektrycznego układu hamulcowego z odzyskiwaniem energii oraz, jeżeli jest to możliwe ze względu na charakterystykę techniczną pojazdu i jeżeli dostępne są niezbędne dane, za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu lub badania drogowego.</p>	a) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Układ nie zmniejsza w sposób zauważalny prędkości pojazdu (z wyjątkiem sytuacji, gdy akumulator jest w pełni naładowany) lub wskaźnik ładowania (jeżeli jest zamontowany) nie wyświetla się „w trybie ładowania”, gdy uruchomiona jest regeneracja.		X	
		c) Interfejs pojazdu wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		d) Interfejs pojazdu wskazuje uszkodzenie układu.		X	

(xiia) w tabeli pozycja 2.2.2 otrzymuje brzmienie:

<p>2.2.2. Kolumna kierownicy i widelce oraz tłumiki drgań układu kierowniczego, w tym tłumiki elektroniczne</p> <p>Opis tłumienia elektronicznego: tłumienie drgań układu kierowniczego jest sterowane elektronicznie.</p>	<p>Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem opierającym się na podłożu, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym; pchać koło kierownicze/kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca.</p> <p>Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych, uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	a) Nadmierny ruch piasty koła kierowniczego w górę lub w dół.	X	
		b) Nadmierny luz promieniowy kolumny kierowniczej.	X	
		c) Zły stan przegubów elastycznych.	X	
		d) Uszkodzone mocowanie. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.	X	X
		e) Niebezpieczna przeróbka <sup>3</sup>		X
		f) Brak systemu lub elementu	X	
		g) Uszkodzenie systemu lub elementów	X	
		h) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania	X	
		i) Uszkodzone połączenia elektryczne	X	
		j) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.	X	

	k) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
	Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
	Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
	l) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
	Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego			X
	m) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
	Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
	Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X

”;

(xiii) w tabeli pozycja 2.6 zostaje zastąpiona pozycjami 2.6–2.8 w brzmieniu:

”

2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS), w tym układ nakładania ruchu  Opis: siła wspomagająca układ kierowniczy jest generowana przez silnik elektryczny. Opis układu nakładania ruchu: w zależności od sytuacji na drodze system zmienia przełożenie układu kierowniczego.	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie zgodności między skrętem koła kierownicy a skrętem kół przy włączaniu i wyłączeniu silnika, uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi		X	
				X	
	g) System lub elementy nie działają (np. nie działa wspomaganie) albo działają w sposób		X		

		niewiarygodny (np. niezgodność między skrętem koła kierownicy a skrętem kół).  Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego			X
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
2.7 Elektroniczny układ skrętu czterech kół (jeżeli jest zamontowany)  Opis: skrętne są obie osie, przy czym kąt skrętu wszystkich kół kierowanych jest większy niż 3°, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 79 i rozporządzeniem (UE) 2019/2144.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
2.8. Elektronicznie sterowana oś wleczona i prowadząca (jeżeli jest zamontowana) (X) <sup>2</sup>  Opis: osie kierowane to dodatkowe osie z elektronicznie sterowanym układem kierowniczym. Siła kierująca jest generowana	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	

przez pompę hydrauliczną lub przez siłę boczną działającą na koła.	d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
	e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
	f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
	Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
	Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego			X	X
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X			
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			X	
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				X

”.  
”

(xiii) w tabeli pozycja 3.1 otrzymuje brzmienie:

<p>3.1. Pole widzenia, w tym pośrednie pole widzenia za pomocą zestawu kamera-monitor (jeżeli jest zamontowany)</p> <p>Opis zestawu kamera-monitor: system, który generuje co najmniej część pośredniego pola widzenia za pomocą zestawu kamera-monitor (np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 46).</p>	<p>Kontrola wzrokowa z siedzenia kierowcy uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>b) Brak systemu lub elementu</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>g) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>h) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny</p>		<p>X</p>	
		<p>i) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

(xiv) w tabeli pozycje 4.1.1, 4.1.2 i 4.1.3 otrzymują brzmienie:

<p>4.1.1. Stan i działanie</p> <p>W tym funkcje, takie jak światło zakrętowe, asystent świateł drogowych, adaptacyjne światła przednie i oświetlenie na zakręcie.</p> <p>Opis światła zakrętowego: podczas pokonywania zakrętu włącza się dodatkowe światło drogowe. Działa do prędkości 40 km/h, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 48 lub regulaminem EKG ONZ nr 119</p> <p>Opis asystenta świateł drogowych: system automatycznie włącza i wyłącza światła drogowe w zależności od sytuacji na drodze i warunków oświetleniowych.</p> <p>Opis adaptacyjnego światła przedniego: oświetlenie otoczenia jezdni lub bezpośrednie oświetlenie użytkowników drogi znajdujących się w strefie zagrożenia przed pojazdem jest optymalizowane poprzez dynamiczne dostosowanie strumieni światła.</p> <p>Opis oświetlenia na zakręcie: podczas pokonywania zakrętu i w zależności od kąta skrętu kół i prędkości pojazdu strumień światła się odchyła lub włącza się dodatkowy reflektor, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 48; EKG ONZ nr 98; EKG ONZ nr 112; lub EKG ONZ nr 123.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	<p>(a) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie. Złożone źródła światła (w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Poważnie pogorszona widzialność (pojedyncze źródło światła lub, w przypadku LED, działa mniej niż 2/3).</p> <p>b) Niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i klosz). Poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i klosz).</p> <p>c) Niepewne mocowanie światła.</p> <p>d) Brak systemu lub elementu</p> <p>e) Uszkodzenie systemu lub któregoś elementu</p> <p>f) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p> <p>g) Uszkodzone połączenia elektryczne</p> <p>h) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p> <p>i) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p> <p>j) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny</p> <p>k) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
---	---	--	--	--	--

4.1.2. Ustawienie	Sprawdzić ustawienie poziome i pionowe strumienia świetlnego każdego światła mijania za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł.	<p>a) Ustawienie świateł mijania/drogowych niezgodne z zakresem wskazanym w wymogach<sup>1</sup>. Jeżeli nie ma szczegółowych wymogów, stosuje się następujące wartości odniesienia, gdzie h jest wysokością świateł mijania/drogowych (najniższy punkt powierzchni emitującej światło):</p> <p>(i) Kategorie M, N:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <math>h \leq 0,8\text{m}</math>: pułap górny -0,5 %; pułap dolny -2,5 %</li> <li>— <math>0,8 &lt; h \leq 1\text{m}</math>: pułap górny -0,5 %; pułap dolny -3 %</li> <li>— <math>h &gt; 1\text{m}</math>: pułap górny -1 % pułap dolny -3 %</li> <li>— <math>h &gt; 1,2\text{m}</math>, kategoria N3G (terenowe): pułap górny -1,5 %; pułap dolny -3,5 %</li> </ul> <p>(ii) Kategoria L (rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 3/2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— pułap górny -0,5 %</li> <li>— <math>h \leq 0,8\text{m}</math>: pułap dolny -2,5 %</li> <li>— <math>h &gt; 0,8\text{m}</math>: pułap dolny -3,0 % (-2,5 % w kategorii L3e)</li> </ul> <p>(iii) Kategoria T:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— pułap górny -0,5 %</li> <li>— <math>h \leq 1,2\text{m}</math>: pułap dolny -4 %</li> <li>— <math>h &gt; 1,2\text{m}</math>: pułap dolny -6 %</li> </ul>	X		
4.1.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie	<p>a) Przełącznik nie działa zgodnie z wymogami<sup>1</sup> (dotyczy liczby reflektorów włączanych jednocześnie)</p> <p>Przekroczono maksymalną dopuszczalną jasność świateł świecących do przodu.</p> <p>b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.</p>	X	X	X

”;



(xv) w tabeli pozycja 4.1.5 otrzymuje brzmienie:

<p>4.1.5 Urządzenia do automatycznej i ręcznej regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)</p> <p>Opis urządzeń do automatycznej regulacji świateł: w zależności od obciążenia i (opcjonalnie) kąta nachylenia system reguluje ustawienie pionowe reflektorów, na przykład zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 121.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>i) Obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy.</p>		<p>X</p>	

(xvi) w tabeli pozycje 4.2.1 i 4.2.2 otrzymują brzmienie:

4.2.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	<p>a) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie</p> <p>Złożone źródła światła (w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3); uszkodzenie jednego z kilku bocznych źródeł światła.</p> <p>Pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3; uszkodzenie co najmniej dwóch z kilku bocznych źródeł światła</p>	X	X	
		b) Uszkodzenie klosza.		X	
4.2.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik nie działa zgodnie z wymogami <sup>1</sup> .		X	
		Tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie.		X	
4.2.2.1 Automatyczny system oświetlenia (jeżeli jest wymagany)	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
Opis: system automatycznie włącza lub wyłącza światła do jazdy w zależności od jasności otoczenia.		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	

		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X

”.  
”

(xvii) w tabeli pozycje 4.3.1 i 4.3.2 otrzymują brzmienie:

”

4.3.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie.			
		Złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa powyżej 1/3.	X		
		Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.		X	
		Nie działa źródło światła.			X
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło).	X		
		Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).		X	
4.3.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie	c) Niepewne mocowanie światła.	X		
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	
		a) Przełącznik nie działa zgodnie z wymogami <sup>1</sup> .	X		
		Opóźnione działanie.		X	
		Przełącznik nie działa w ogóle.			X
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	

”  
;

(xviii) w tabeli pozycja 4.4.1 otrzymuje brzmienie:

4.4.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	<p>( a ) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie</p> <p>Złożone źródła światła (w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3).</p> <p>Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.</p> <p>Nie działa źródło światła.</p>	X	X	X
		<p>b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło).</p> <p>Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).</p>	X	X	
		<p>c) Niepewne mocowanie światła.</p> <p>Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.</p>	X	X	

(xix) w tabeli pozycja 4.5.1 otrzymuje brzmienie:

4.5.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	(a) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie.  Złożone źródła światła (w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3).  Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X		
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło).  Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).	X		X
		c) Niepewne mocowanie światła.  Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepią pojazdy nadjeżdżające z przeciwnika.	X		X

”.

,

(xx) w tabeli pozycja 4.6.1 otrzymuje brzmienie:

4.6.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	(a) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie  Złożone źródła światła (w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3).  Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X		
		(b) Uszkodzenie klosza	X		
		(c) Niepewne mocowanie światła.  Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X		X

”.

,

(xxi) w tabeli pozycja 4.7.1 otrzymuje brzmienie:

”					
4.7.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Białe światło skierowane bezpośrednio do tyłu.	X		
		b) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie. (Złożone źródło światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3).  Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie. (Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3).	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła.  Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X		X
”;					

(xxii) w tabeli w pozycji 4.11 tytuł pierwszej kolumny otrzymuje brzmienie:

„Złącza i przewody elektryczne (z wyjątkiem układów wysokiego napięcia)”;

(xxiia) w tabeli pozycja 4.12 otrzymuje brzmienie:

<p>4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe, na przykład podstawowe światła zewnętrzne (X)<sup>2</sup></p> <p>Opis podstawowych świateł zewnętrznych: system włącza/wyłącza podstawowe urządzenia oświetleniowe (np. kierunkowskazy).</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	<p>a) Światło lub światła odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymogami<sup>1</sup>. Wysyła/odbija czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>b) Światło działa niezgodnie z wymogami<sup>1</sup>. Liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną jasność światła; Wysyła czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>c) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>d) Brak systemu lub elementu</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>g) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>i) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu  Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>j) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny</p>		<p>X</p>	

	k) Inna awaria			
	Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	
	Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			
	Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X

”;  
 (xxiii) w tabeli w pozycji 4.13 tytuł pierwszej kolumny otrzymuje brzmienie:  
 „Akumulator (lub akumulatory, z wyjątkiem akumulatorów wysokiego napięcia)”;

(xxiv) dodaje się pozycje 4.14 i 4.15 w brzmieniu:

4.14 Systemy wysokiego napięcia					
4.14.1 Bezpieczeństwo elektryczne	Kontrola wzrokowa uzupełniona wykorzystaniem interfejsu pojazdu, jeżeli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu i dostępne są niezbędne dane.	a) Wskaźnik lub interfejs pojazdu wskazują uszkodzenie układu		X	
		b) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
4.14.2 Pokrywa akumulatora trakcyjnego	Kontrola wzrokowa.	(a) Nieznacznie pogorszyła się Znacznie pogorszyła się	X		
		(b) Uszkodzone mocowanie Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X	X
		(c) Zablokowane otwory wentylacyjne	X		
4.14.3 Układ magazynowania energii przeznaczony do wielokrotnego ładowania (REESS), akumulator trakcyjny i system zarządzania baterią  Opis: REESS oznacza układ magazynowania energii wielokrotnego ładowania, który dostarcza energię elektryczną do napędu elektrycznego. REESS może obejmować podsystem(-y) wraz z niezbędnymi systemami pomocniczymi służącymi do mocowania, zarządzania energią cieplną i sterowania elektronicznego, a także osłony	Kontrola wzrokowa uzupełniona wykorzystaniem interfejsu pojazdu (jeżeli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu i dostępne są niezbędne dane).	(a) Ślady wycieku Wyciek (obecność kropelek)		X	X
		(b) Nieprawidłowe oprogramowanie lub sprzęt lub nieaktywny kod gotowości		X	
4.14.4 Złącza i przewody elektryczne wysokiego napięcia					
4.14.4.1 Zespół przewodów wysokiego napięcia i złącze wysokonapięciowe	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku, obejmująca także komorę silnikową i bagażnik (w stosownych przypadkach)	(d) Nieznacznie pogorszyła się Znacznie pogorszyła się Ryzyko awarii spowodowanej zwarciem	X	X	X
		(e) Niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów Obluzowane mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń Przewody mogą dotykać gorących części, elementów obracających się lub podłoża; rozłączone złącza	X	X	X

		(f) Bezpośrednie zagrożenie pożarem, iskrzeniem			X	
4.14.4.2 Splot uziemiający, w tym jego mocowanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Nieznacznie pogorszyła się Znacznie pogorszyła się	X	X		
4.14.4.3 Ciągłość uziemienia (X) <sup>2</sup>	Pomiar za pomocą omomierza	Badanie niemożliwe do wykonania Zbyt wysoka rezystancja (ponad 100 Ω (omów))	X	X		
4.14.4.4 Pokrywa gniazda ładowania	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Pogorszyło się Brak	X	X		
4.14.4.5 Gniazdo ładowania	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Pogorszyło się Ślady początku topnienia lub łuków elektrycznych Obce materiały, zmodyfikowane lub wilgoć	X	X X		
4.14.4.6 Kabel ładujący (jeżeli jest dostępny)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Pogorszyło się	X			
4.14.5. Sprzęt elektryczny i elektroniczny wysokiego napięcia (X) <sup>2</sup>						
4.14.5.1. Sprzęt elektryczny i elektroniczny wysokiego napięcia	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Nieznacznie pogorszyła się Znacznie pogorszyła się	X	X		
		b) Uszkodzone mocowanie		X		
		c) Wyciek		X		
4.14.5.2. Silnik trakcyjny	Kontrola wzrokowa	a) Osłona jest zdeformowana, nieprawidłowo zamocowana lub uszkodzona, lub skorodowana		X		
		b) Brak oznakowania ostrzegawczego lub oznakowanie nieczytelne		X		
	Sprawdzenie gotowości operacyjnej układów za pomocą odpowiedniego interfejsu (OBD lub OBM)	c) Połączenie zespołu przewodów jest niezabezpieczone lub skorodowane			X	
		d) Izolacja elektryczna jest uszkodzona lub zużyta, co może prowadzić do obrażeń przy kontakcie.		X	X	
	Pomiar uziemienia przewodów wyrównawczych, jeżeli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu	e) Podatność na usterki silnika trakcyjnego			X	
		f) Sprzęt i oprogramowanie, które otrzymały homologację typu, niezgodne z wymogami <sup>1</sup>			X	

4.14.5.3 Przetworniki elektroniczne, silnik i falownik	Kontrola wzrokowa	a) Niezgodność z wymogami <sup>1</sup>		X	
		b) Niewłaściwe zabezpieczenie		X	
	Sprawdzenie gotowości operacyjnej układów za pomocą odpowiedniego interfejsu (OBD lub OBM)	c) Uszkodzenie lub korozja elementów	X		
		Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń lub grozi odpadnięciem		X	
	Pomiar uziemienia przewodów wyrównawczych, jeżeli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu	d) Nieprawidłowe zamocowanie lub uszkodzenie osłon		X	
		e) Uszkodzenie lub zużycie izolacji elektrycznej		X	
		f) Podatność układów przekształtników i falowników na zwarcia		X	
g) Nieprawidłowa wersja sprzętu i oprogramowania, które otrzymały homologację typu		X			
4.14.6. Rezystancja izolacji (X) <sup>2</sup>					
4.14.6.1. Rezystancja izolacji gniazda ładowania pojazdu i rezystancja uziemienia ochronnego	Odczyt rezystancji izolacji za pomocą elektronicznego interfejsu pojazdu, jeśli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu i dostępne są niezbędne dane	a) Rezystancja izolacji niezgodna z wymogami lub z wcześniej określonymi wartościami producenta pojazdu		X	
		b) Rezystancja uziemienia ochronnego niezgodna z wymogami		X	
4.14.6.2. Rezystancja izolacji między systemem wysokiego napięcia a podwoziem	Kontrola wzrokowa	a) System monitorowania izolacji wskazuje na awarię		X	
	Odczyt rezystancji izolacji za pomocą elektronicznego interfejsu pojazdu, jeśli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu i dostępne są niezbędne dane	b) Wartość rezystancji izolacji niezgodna z wymogami		X	
4.14.7. System blokady rozruchu					

4.14.7.1. System blokady rozruchu (jeżeli jest wymagany)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.  Kontrola funkcjonalna polegająca na sprawdzeniu, czy pojazd nie może poruszać się samodzielnie z podłączonym kablem ładującym oraz gdy ciężar kierowcy jest uniesiony z siedzenia	Awaria wskaźnika	X		
4.15 Sygnał hamowania awaryjnego  Opis: podczas gwałtownego hamowania włączają się światła awaryjne lub uzupełniające elementy świetlne lub następuje ostrzeżenie pojazdów jadących z tyłu za pomocą migających światel hamowania, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 48 lub regulaminem EKG ONZ nr 13.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X		

”;

(xxv) w tabeli pozycja 5.1.3 otrzymuje brzmienie:

5.1.3. Łożyska kół	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	a) Zbyt duży luz na łożysku koła. Pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia.		X	X
		b) Łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone. Niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia.		X	X
		(c) Słyszalne objawy zużycia lub uszkodzenia łożyska.		X	

(xxvi) w tabeli pozycja 5.2.3 otrzymuje brzmienie:

5.2.3. Opony	Kontrola wzrokowa całej opony poprzez obrót uniesionego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku bądź poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu na kanale przeglądowym.	a) Rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymogami <sup>1</sup> w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy lub efektywność środowiskową zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1257 (homologacja typu w zakresie emisji komponentów i oddzielnych zespołów technicznych).  Niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania, opona dotyka innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczną jazdę.		X	X
		b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.		X	
		c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi.		X	
		d) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony. Widoczny lub uszkodzony kord opony.		X	X
		e) Widoczny wskaźnik zużycia bieżnika. Głębokość bieżnika niezgodna z wymogami <sup>1</sup> .		X	X
		f) Opona obciera o inne elementy (elastyczne fartuchy przeciwbłotne). Opona obciera o inne elementy (bez wpływu na bezpieczną jazdę).	X	X	
		g) Opony bieżnikowane niezgodne z wymogami <sup>1</sup> . Wpływ na warstwę ochronną kordu.		X	X
		h) Opona wyraźnie niedopompowana.	X		

<p>5.2.3.1 System ostrzegania o niskim ciśnieniu w oponach</p> <p>Opis: system wykrywa spadek ciśnienia w oponach za pomocą zintegrowanych czujników lub na podstawie niewiarygodnych wartości prędkości obrotowej kół, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i regulaminem EKG ONZ nr 141.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka fizyczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

”.

(xxvii) w tabeli pozycje 5.3.2 i 5.3.2.1 otrzymują brzmienie:

5.3.2 Amortyzatory, w tym tłumienie elektroniczne (jeżeli są zamontowane)	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku lub z użyciem specjalnych urządzeń, o ile jest to możliwe, uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
Opis: w zależności od sytuacji na drodze system reguluje fazy odbicia i dobiecia amortyzatorów.		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X		
		Bez wpływu na bezpieczne działanie		X	
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria	X		
		Bez wpływu na bezpieczne działanie			
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
		i) Niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi.	X		
		Obluzowany amortyzator.		X	
		j) Amortyzator jest uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie.		X	
5.3.2.1. Badanie skuteczności tłumienia (X) <sup>2</sup>	Użycie specjalnych urządzeń i porównanie różnicy między prawą a lewą stroną lub na podstawie oscylacji lub tłumienia pojazdu	a) Znacząca różnica między prawą a lewą stroną.		X	
		b) Minimalne wartości tłumienia nie zostały osiągnięte.		X	

”;

(xxviii) w tabeli pozycja 5.3.5 otrzymuje brzmienie:

5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne, w tym poziomowanie wysokości (jeżeli jest zamontowane)	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
Opis poziomowania wysokości: system zmienia prześwit między podwoziem pojazdu a nawierzchnią drogi.		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		i) Słyszalny wpływ powietrza z układu		X	

(xxviii) w tabeli pozycja 6.1.3 otrzymuje brzmienie:

<p>6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym ogrzewanie zbiornika i przewodów oraz instalacja wodorowa)</p> <p>Opis instalacji wodorowej: wodór jest magazynowany w pojeździe i wykorzystywany do jego napędu poprzez spalanie w silniku spalinowym wewnętrznego spalania albo przekształcanie w ogniwie paliwowym z dodatkowym silnikiem elektrycznym.</p>	<p>Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku, w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG/LNG/H należy zastosować wykrywacz nieszczelności, uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, stwarzające szczególne zagrożenie pożarowe.			X	
		b) Wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieszczelny. Ryzyko pożaru; nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych.		X		X
		c) Przetarcie przewodów. Uszkodzenie przewodów.	X		X	
		d) Nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwa (jeżeli jest wymagany).			X	
		e) Zagrożenie pożarowe z powodu: — wycieku paliwa, — niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego, — stanu komory silnikowej.				X
		f) Układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG lub napęd wodorowy niezgodny z wymogami; część systemu nie działa prawidłowo <sup>1</sup>				X
		g) Brak systemu lub elementu			X	
		h) Uszkodzenie systemu lub elementów			X	
		i) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania			X	
		j) Uszkodzone połączenia elektryczne			X	
		k) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.			X	
		l) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu  Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi		X		X
m) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny				X		
n) Inna awaria  Bez wpływu na bezpieczne działanie		X		X		

		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			X
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			

”.

(xxviii) w tabeli dodaje się pozycję 6.1.10 w brzmieniu:

<p>6.1.10 Stabilizacja przegubu pojazdu przegubowego (jeżeli jest zamontowany) (X)<sup>2</sup></p> <p>Opis: przegub pojazdu przegubowego jest stabilizowany poprzez tłumienie w zależności od prędkości pojazdu, ciśnienia w cylindrach amortyzatorów przegubowych oraz kąta skrętu kół i kąta przegubowego.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X			
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X				
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X			
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X		

”.

(xxviiiid) w tabeli pozycja 7.1.3 otrzymuje brzmienie:

<p>7.1.3 Napinacz pasa i ogranicznik siły pasa</p> <p>Opis: w razie wypadku pas bezpieczeństwa zostaje naprężony w celu ustawienia pasażera w określonej pozycji lub ograniczenia siły działającej na pas, przy czym system sterowany elektrycznie pozwala ograniczyć siły działające na osobę, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 16 lub regulaminem EKG ONZ nr 94.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu albo system lub element niezgodny z typem pojazdu</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają, w stosownych przypadkach, albo działają w sposób niewiarygodny</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

(xxviii) w tabeli pozycja 7.1.5 otrzymuje brzmienie:

<p>7.1.5. Poduszka powietrzna</p> <p>Opis: w razie wypadku nadmuchiwane poduszki powietrzne zmniejszają ryzyko obrażeń dzięki efektowi amortyzacji, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 12, EKG ONZ nr 14; lub EKG ONZ nr 16.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Wyraźny brak systemu lub elementów (np. wykrywania zajętości siedzenia).</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy wyraźnie nie działają (np. są nieodpowiednie do pojazdu)</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

(xxviiiif) w tabeli skreśla się pozycje 7.1.4 i 7.1.6;

(xxix) w tabeli pozycja 7.8 otrzymuje brzmienie:

7.8.	Prędkościomierz	Kontrola wzrokowa lub kontrola działania podczas jazdy próbnej lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu, lub dowolna kombinacja tych metod.	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami <sup>1</sup> .  Brak (jeżeli jest wymagany).	X	X	
			b) Nie działa prawidłowo.  Nie działa w ogóle.	X	X	
			c) Brak wystarczającego podświetlenia.  Całkowity brak podświetlenia.	X	X	

(xxx) w tabeli pozycja 7.9 otrzymuje brzmienie:

<p>7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)</p> <p>Opis: system rejestrowania czasu prowadzenia pojazdu, przerw, okresów odpoczynku oraz okresów innej pracy wykonywanej przez kierowcę, np. zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014***.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu (np. plomby, tabliczki znamionowej) lub montaż niezgodny z wymogami<sup>1</sup> (np. nieaktualna tabliczka znamionowa).</p>	<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów (np. nieczytelna tabliczka znamionowa)</p>	<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>	<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>	<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>	<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny (np. w wyniku ingerencji lub przeróbek, zastosowania opon o rozmiarze niezgodnym z parametrami kalibracji lub ustawienia nieprawidłowej prędkości granicznej – jeśli podlega sprawdzeniu).</p>	<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

(xxxa) w tabeli pozycja 7.10 otrzymuje brzmienie:

<p>7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany)</p> <p>Opis: podczas jazdy system zapobiega przekroczeniu określonej prędkości maksymalnej. Ma zastosowanie tam, gdzie jest to wymagane, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 89 i rozporządzeniem (UE) 2019/2144.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu (np. plomby, tabliczki znamionowej) lub montaż niezgodny z wymogami<sup>1</sup>.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny (np. w wyniku ingerencji lub przeróbek, zastosowania opon o rozmiarze niezgodnym z parametrami kalibracji lub ustawienia nieprawidłowej prędkości granicznej – jeśli podlega sprawdzeniu).</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

(xxxi) w tabeli pozycja 7.11 otrzymuje brzmienie:

7.11. Licznik przebiegu, jeżeli występuje	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu (OBD lub OBM).  Jeżeli kontrola wykaże, że manipulowano drogomierzem, diagnosta wskazuje to w świadectwie zdatości do ruchu drogowego jako powiadomienie dla właściciela pojazdu	Wyraźnie nie działa.		X	
---	---	----------------------	--	---	--

(xxxia) w tabeli pozycja 7.12 otrzymuje brzmienie:

7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), jeżeli jest zamontowany/wymagany  Opis: system stabilizuje pojazd lub cały zespół pojazdów w krytycznych, dynamicznych sytuacjach drogowych, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i z regulaminem EKG ONZ nr 140.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub dowolnego elementu (np. czujników prędkości obrotowej kół)		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów (np. czujników prędkości obrotowej kół)		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu	X	X	X

		Zagrozenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			
--	--	--	--	--	--

„  
),  
(xxxii) w tabeli pozycja 7.13 otrzymuje brzmienie:

7.13 System eCall (jeżeli jest zamontowany, zgodnie z przepisami UE dotyczącymi homologacji typu)	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Drobna	Poważna	Niebezpieczna	
<p>Automatyczny system eCall</p> <p>Opis: system jest uruchamiany automatycznie przez czujniki zamontowane w pojeździe lub ręcznie, przesyła minimalny zestaw danych (EN 15722) za pośrednictwem sieci łączności ruchomej oraz nawiązuje połączenie audio na podstawie numeru (alarmowego) pomiędzy pasażerami pojazdu a publicznym punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758** i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/79***.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p> <p>W przypadku systemów eCall, które wykorzystują starsze sieci komórkowe, a sieci te nie są już eksploatowane, co powoduje, że system eCall sygnalizuje awarię, nie może to być przyczyną uznania stanu technicznego za niezadawalający.</p>	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze (eCall MIL) wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrozenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X		X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny: – elementy audio (np. nieprawidłowy wynik testu echa);			X	
		h) Inna awaria (np. urządzenie komunikacyjne sieci telefonii ruchomej, elektroniczny moduł sterujący lub awaria sygnału GPS) Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X		X

		Zagrozenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe			X
--	--	--	--	--	---

”.

(xxxiii) w tabeli dodaje się pozycję 7.14 w brzmieniu:

7.14 Łącze diagnostyczne pojazdu (port OBD) (jeżeli jest zamontowane)	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Drobna	Poważna	Niebezpieczna
7.14.1 Łącze diagnostyczne pojazdu (port OBD)	Kontrola wzrokowa uzupełniona użyciem interfejsu elektronicznego.	a) Interfejs niedostępny		X	
		b) Wyraźnie nie działa		X	
		c) Uszkodzenie systemu lub elementu		X	
		d) Brak systemu lub elementu		X	

”.

(xxxiii) w tabeli pozycje 8.1 i 8.2 otrzymują brzmienie:

8.1.	» Hałas				
8.1.1.	Układ tłumienia hałasu	Ocena subiektywna (jeżeli w ocenie diagnostyki hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu).	a) Poziom hałasu przekracza wartości dopuszczalne określone w wymogach <sup>1</sup> .		X
			b) Obluzowanie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu.  Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X
8.2.	Emisja spalin				
8.2.1.	Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego (odczyt z OBD lub OBM)	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin, przeróbka urządzenia lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.		X
			b) Nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X
			c) Awaria urządzenia ostrzegawczego, wskaźnik ostrzegawczy/kontrolny nie działa.		X
			d) Włączony wskaźnik awarii systemu (MIL), urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X
			e) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X
			f) Przeróbka urządzenia kontrolnego emisji spalin wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko.		X
			g) Jakikolwiek inne zmiany w urządzeniach kontrolnych emisji wpływające na bezpieczeństwo lub środowisko.		X
			h) Obecność urządzeń elektronicznych nieautoryzowanych przez producenta pojazdu ani niezatwierdzonych podczas homologacji, zmieniających sygnały do lub z silnika lub urządzenia kontrolnego emisji zanieczyszczeń.		X
			i) Odczyt z OBD lub OBM wskazuje poważną awarię.		X

8.2.2 Pomiar emisji spalin – silniki o zapłonie iskrowym	<p>Procedury badania:</p> <p>Dla pojazdów, w których w ramach homologacji typu określono wartość graniczną liczby cząstek stałych (PN); Euro VI, Euro 6c i nowsze lub dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zarejestrowane po raz pierwszy po 31 sierpnia 2019 r. oraz kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 grudnia 2013 r.:</p> <p>Pomiar liczby cząstek stałych zgodnie z pkt 8.2.2.1.</p> <p>Dla wszystkich pojazdów:</p> <p>Badanie emisji gazów zgodnie z pkt 8.2.2.2.</p> <p>W odniesieniu do pojazdów określonych zgodnie z aktami wykonawczymi</p> <p>Pomiar NO<sub>x</sub> zgodnie z pkt 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1 Pomiar liczby cząstek stałych	<p>Przygotowanie pojazdu:</p> <p>— [należy określić zgodnie z aktami wykonawczymi]</p> <p>Przygotowanie przyrządu pomiarowego:</p> <p>— Urządzenie do pomiaru PN jest podłączone do zasilania co najmniej przez czas rozgrzewania wskazany przez producenta;</p> <p>— Samokontrolę przyrządu [należy określić zgodnie z aktami wykonawczymi] obejmują monitorowanie właściwego działania przyrządu podczas pracy i uruchamianie sygnału ostrzegawczego lub wyświetlanie komunikatu w razie nieprawidłowego działania;</p> <p>Przed każdym badaniem sprawdza się dobry stan układu pobierania próbek, w tym sprawdza się, czy wąż i sonda do pobierania próbek nie są uszkodzone.</p> <p>Procedura badania:</p> <p>— oprogramowanie licznika cząstek stałych automatycznie prowadzi operatora przyrządu przez procedurę badania;</p> <p>— sonda jest wprowadzana na głębokość co</p>	Wynik pomiaru przekracza wartości graniczne określone zgodnie z aktami wykonawczymi		X	

	<p>najmniej 0,20 m do wylotu układu wydechowego. W uzasadnionych wyjątkowych przypadkach, gdy pobieranie próbek na tej głębokości nie jest możliwe, sondę wprowadza się na głębokość co najmniej 0,05 m. Sonda próbująca nie dotyka ścianek rury wydechowej;</p> <p>— Jeżeli układ wydechowy ma więcej niż jeden wylot, badanie należy przeprowadzić na wszystkich wylotach. W tym przypadku za stężenie PN pojazdu uznaje się najwyższe zmierzone stężenie PN odnotowane na różnych wylotach układu wydechowego;</p> <p>— Pojazd pracuje [jak określono zgodnie z aktami wykonawczymi]. Jeżeli w warunkach statycznych silnik pojazdu nie jest włączony, operator badania dezaktywuje system start/stop. W przypadku pojazdów hybrydowych i pojazdów hybrydowych typu plug-in następuje włączenie silnika cieplnego;</p> <p>Po zakończeniu procedury badania przyrząd podaje (i zapisuje) stężenie PN dla danego pojazdu oraz komunikat »ZALICZONO« lub »NIE ZALICZONO«.</p> <p>— Jeżeli wynik badania jest niższy od wartości granicznej lub równy tej wartości, przyrząd zgłasza komunikat „ZALICZONO”.</p> <p>— Jeżeli wynik badania jest wyższy od wartości granicznej, przyrząd zgłasza komunikat „NIE ZALICZONO”.</p>				
8.2.2.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych	Pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie z wymogami <sup>1</sup> .	a) Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta;		X	

	Pomiary nie mają zastosowania do silników dwusuwowych.	<p>(b) albo, jeżeli informacje te nie są dostępne, emisja CO przekracza:</p> <p>(i) w przypadku pojazdów niewyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin, — 4,5 %, lub — 3,5 % w zależności od daty pierwszej rejestracji bądź pierwszego dopuszczenia do ruchu i obowiązujących wymogów<sup>1</sup>.</p> <p>(ii) w przypadku pojazdów wyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin: — pomiar na biegu jałowym: 0,5 % — pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,3 % lub — pomiar na biegu jałowym: 0,3 % <sup>(7)</sup> — pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,2 % lub — pomiar na biegu jałowym: 0,2 % <sup>(8)</sup> — pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,1 % w zależności od daty pierwszej rejestracji bądź pierwszego dopuszczenia do ruchu i obowiązujących wymogów<sup>1</sup>.</p>		X	
		c) Współczynnik lambda poza zakresem $1 \pm 0,03$ lub brak zgodności ze specyfikacją producenta;		X	

2.2.3. Pomiar NO <sub>x</sub>	Przygotowanie pojazdu, przygotowanie przyrządu pomiarowego, kontrola układu pobierania próbek i procedura badania zostaną szczegółowo określone w aktach wykonawczych uwzględniających środowisko testowe silnika o zapłonie iskrowym i istniejące metody testowania emisji zanieczyszczeń gazowych.	Wynik pomiaru przekracza wartości graniczne określone zgodnie z aktami wykonawczymi.		X	
8.2.3 Pomiar emisji spalin – silniki wysokoprężne	<p>Procedury badania:</p> <p>W odniesieniu do pojazdów od klas emisji Euro 5b i Euro VI i nowszych lub dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 grudnia 2012 r. oraz kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 grudnia 2013 r.:</p> <p>Pomiar liczby cząstek stałych (PN) zgodnie z pkt 8.2.3.1</p> <p>W odniesieniu do pojazdów do klas emisji Euro 5a i Euro V: Pomiar zadymienia zgodnie z pkt 8.2.3.2.</p> <p>W przypadku pojazdów wyposażonych w filtry cząstek stałych lub pojazdów kategorii M<sub>1</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 2 lipca 2007 r. i kategorii N<sub>1</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 sierpnia 2010 r. oraz kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 30 września 2008 r. państwa członkowskie mogą stosować pomiar PN zgodnie z pkt 8.2.3.1 zamiast pomiaru zadymienia.</p> <p>W odniesieniu do pojazdów określonych zgodnie z aktami wykonawczymi Pomiar NO<sub>x</sub> zgodnie z pkt 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Pomiar liczby cząstek stałych	Przygotowanie pojazdu: Na początku badania silnik pojazdu powinien być: — rozgrzany, tj. temperatura płynu chłodzącego silnik powinna być większa niż 60 °C, ale najlepiej większa niż 70 °C — kondycjonowany, poprzez pracę przez pewien czas na biegu jałowym przy niskich obrotach lub przyspieszanie pracy silnika nieruchomego pojazdu do maksymalnej prędkości obrotowej silnika wynoszącej 2000 obr./min lub poprzez jazdę. Zalecany całkowity czas kondycjonowania wynosi co najmniej 300 sekund.	Wynik pomiaru przekracza 250 000 (1/cm <sup>3</sup> ).  W odniesieniu do pojazdów do klasy emisji Euro 5a i Euro V, wyposażonych w filtry cząstek stałych, państwa członkowskie mogą stosować limit do 1 000 000 (1/cm <sup>3</sup> )		X	

Podczas badania pojazd nie może przeprowadzać aktywnej regeneracji filtra cząstek stałych.

Szybkie badanie zaliczeniowe jest możliwe przy temperaturze płynu chłodzącego silnik poniżej 60 °C. Jeśli jednak pojazd nie przejdzie pomyślnie badania, badanie się powtarza, a pojazd powinien spełniać wymagania określone dla temperatury płynu chłodzącego silnik oraz kondycjonowania.

Przygotowanie przyrządu pomiarowego (jak określono w sekcjach 3, 4 i 5 zalecenia Komisji (UE) 2023/688 przyjętego w dniu 20 marca 2023 r.):

- przyrząd jest podłączony do zasilania co najmniej przez czas rozgrzewania wskazany przez producenta;
- samokontroale przyrządu określone w sekcji 5 zalecenia Komisji (UE) 2023/688, przyjętego w dniu 20 marca 2023 r., obejmują monitorowanie właściwego działania przyrządu podczas pracy i uruchamianie sygnału ostrzegawczego lub wyświetlanie komunikatu w razie nieprawidłowego działania;

Przed każdym badaniem sprawdza się dobry stan układu pobierania próbek, w tym sprawdza się, czy wąż i sonda do pobierania próbek nie są uszkodzone.

Procedura badania:

- oprogramowanie licznika cząstek stałych automatycznie prowadzi operatora przyrządu przez procedurę badania;
- sonda jest wprowadzana na głębokość co najmniej 0,20 m do wylotu układu wydechowego. W uzasadnionych wyjątkowych przypadkach, gdy pobieranie próbek na tej głębokości nie jest możliwe, sondę wprowadza się na głębokość co najmniej 0,05 m. Sonda próbkująca nie dotyka ścianek rury wydechowej;
- Jeżeli układ wydechowy ma więcej niż jeden wylot, badanie należy przeprowadzić na wszystkich wylotach. W tym przypadku za stężenie PN pojazdu uznaje się najwyższe zmierzone stężenie PN odnotowane na różnych wylotach układu wydechowego;
- pojazd pracuje na biegu jałowym przy niskich obrotach. Jeżeli w warunkach statycznych silnik pojazdu nie jest włączony, operator badania dezaktywuje system start/stop. W przypadku pojazdów hybrydowych i pojazdów hybrydowych typu plug-in następuje włączenie silnika cieplnego;
- Po włożeniu sondy do rury wydechowej wykonuje się następujące kroki:
  1. Okres stabilizacji trwający co najmniej 15 sekund przy pracy silnika na biegu jałowym. Ewentualnie przed

	<p>okresem stabilizacji wykonuje się 2–3 przyspieszenia do maksymalnej prędkości obrotowej silnika wynoszącej 2000 obr./min.,</p> <p>2. Po okresie stabilizacji dokonuje się pomiaru emisji stężenia PN. Czas trwania badania wynosi co najmniej 15 sekund (całkowity czas trwania pomiaru). Wynik badania to średnie stężenie PN w czasie trwania pomiaru. Jeżeli zmierzone stężenie PN jest większe niż dwukrotność wartości granicznej, pomiar może zostać natychmiast przerwany przed upływem 15 sekund. Należy podać wynik badania.</p> <p>Po zakończeniu procedury badania przyrząd podaje (i zapisuje) średnie stężenie PN dla danego pojazdu oraz komunikat »ZALICZONO« lub »NIE ZALICZONO«:</p> <p>— Jeżeli wynik badania jest niższy od wartości granicznej lub równy tej wartości, przyrząd zgłasza komunikat „ZALICZONO”.</p> <p>— Jeżeli wynik badania jest wyższy od wartości granicznej, przyrząd zgłasza komunikat „NIE ZALICZONO”.</p>				
<p>8.2.3.2. Zadymienie spalin</p> <p>Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy przed 1 stycznia 1980 r. są zwolnione z tego wymogu.</p>	<p>Zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem, a także, jeśli wymagają tego przepisy homologacyjne, odczytując zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz innymi wymogami.</p> <p>Wstępne przygotowanie pojazdu:</p> <p>1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym.</p>	<p>a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach<sup>1</sup>.</p> <p>poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe.</p>		X	

	<p>2. Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego:</p> <p>(i) silnik powinien być w pełni rozgrzany, na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub, jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na budowę silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie włączeń wentylatora silnika.</p> <p>(ii) Układ wydechowy należy przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów lub za pomocą innej równoważnej metody.</p> <p>Procedura badania:</p> <p>Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszania obrotów silnik i ewentualna turbosprężarka powinny pracować na obrotach biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to oczekiwanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia.</p> <p>W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa.</p>	<p>(b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi<sup>1</sup> nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— dla silników wolnossących: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— dla silników turbodoładowanych: 3,0 m<sup>-1</sup>, lub</li> <li>— w przypadku pojazdów określonych w wymogach<sup>1</sup> lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach<sup>1</sup>: 1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(9)</sup> lub 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(8)</sup></li> </ul>			
--	---	--	--	--	--

	<p>Podczas każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej lub prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich prędkości maksymalnej. Można to sprawdzić poprzez odczyt prędkości obrotowej silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu od początku naciśnięcia pedału przyspieszenia do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> wynosi co najmniej dwie sekundy.</p> <p>Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego przyspieszenia obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań.</p> <p>Aby uniknąć zbędnych badań, państwa członkowskie mogą zakwestionować pojazdy, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszenia obrotów lub po cyklach przedmuchiwania. Podobnie w celu uniknięcia zbędnych badań państwa członkowskie mogą ocenić pozytywnie pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszenia obrotów lub po cyklach przedmuchiwania.</p>				
--	--	--	--	--	--

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
8.2.3.3. Pomiar NO <sub>x</sub>	<p>Przygotowanie pojazdu:</p> <p>Dla warunków poniżej -10 °C: Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p> <p>Gdy temperatura na zewnątrz to -10 °C lub więcej:</p> <p>Przed przystąpieniem do badania układ oczyszczania spalin pojazdu musi zostać rozgrzany do warunków umożliwiających skuteczną redukcję emisji NO<sub>x</sub> przez system redukcji NO<sub>x</sub> w pojeździe. Kondycjonowanie systemu redukcji NO<sub>x</sub> jest szczegółowo określone w aktach wykonawczych.</p> <p>Podczas badania pojazd nie może przeprowadzać aktywnej regeneracji filtra cząstek stałych.</p> <p>Przygotowanie przyrządu pomiarowego:</p> <p>— przyrząd do pomiaru emisji NO<sub>x</sub> jest podłączony do zasilania co najmniej przez czas rozgrzewania wskazany przez producenta;</p> <p>— samokontrolę przyrządu, które należy określić zgodnie z aktami wykonawczymi, obejmują monitorowanie właściwego działania przyrządu podczas pracy i uruchamianie sygnału ostrzegawczego lub wyświetlanie komunikatu w razie nieprawidłowego działania;</p> <p>Przed każdym badaniem sprawdza się dobry stan układu pobierania próbek, w tym sprawdza się, czy wąż i sonda do pobierania próbek nie są uszkodzone.</p> <p>Procedura badania:</p> <p>— oprogramowanie analizatora NO<sub>x</sub> automatycznie</p>	Wynik pomiaru przekracza 40 ppm lub interfejs elektroniczny sygnalizuje awarię		X	

	<p>proceedzi operatora przyrzadu przez procedurę badania;</p> <p>— sonda jest wprowadzana na głębokość co najmniej 0,20 m do wylotu układu wydechowego. W uzasadnionych wyjątkowych przypadkach, gdy pobieranie próbek na tej głębokości nie jest możliwe, sondę wprowadza się na głębokość co najmniej 0,05 m. Sonda próbkująca nie dotyka ścianek rury wydechowej;</p> <p>— Jeżeli układ wydechowy ma więcej niż jeden wylot, badanie należy przeprowadzić na wszystkich wylotach. W tym przypadku za stężenie NO<sub>x</sub> pojazdu uznaje się najwyższe zmierzone stężenie NO<sub>x</sub> odnotowane na różnych wylotach układu wydechowego;</p> <p>— pojazd pracuje na biegu jałowym przy niskich obrotach;</p> <p>— Po włożeniu sondy do rury wydechowej wykonuje się następujące kroki:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Okres stabilizacji trwający co najmniej 15 sekund przy pracy silnika na biegu jałowym.</li> <li>2. Po okresie stabilizacji dokonuje się pomiaru emisji stężenia NO<sub>x</sub>. Czas trwania badania wynosi co najmniej 15 sekund (całkowity czas trwania pomiaru). Wynik badania to średnie stężenie NO<sub>x</sub> w czasie trwania pomiaru.</li> </ol> <p>Po zakończeniu procedury badania przyrząd podaje (i zapisuje) średnie stężenie NO<sub>x</sub> dla danego pojazdu oraz komunikat »ZALICZONO« lub »NIE ZALICZONO«:</p> <p>— Jeżeli wynik badania jest niższy od wartości granicznej lub równy tej wartości, przyrząd zgłasza komunikat „ZALICZONO”.</p> <p>— Jeżeli wynik badania jest wyższy od wartości granicznej, przyrząd zgłasza komunikat „NIE ZALICZONO”.</p>				
--	--	--	--	--	--

”  
,

(xxxiv) w tabeli pozycja 8.4.1 otrzymuje brzmienie:

8.4.1. Wycieki płynów	Kontrola wzrokowa	Każdy nadmierny wyciek płynu, innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi.  Stale powstawanie kropli, które stanowi bardzo poważne ryzyko.		X	X
-----------------------	-------------------	---	--	---	---

(xxxiva) w tabeli pozycja 9.11.1 otrzymuje brzmienie:

<p>9.11.1. Drzwi, rampy, podnośniki i układ przyklęku, jeżeli są zamontowane zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 107</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie(a) ostrzegawcze wskazuje(a) uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają, w stosownych przypadkach, albo działają w sposób niewiarygodny</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>i) Niezgodność z wymogami<sup>1</sup></p>		<p>X</p>	

(xxxivb) w tabeli dodaje się pozycję 9.13 w brzmieniu:

”		Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.13. System alarmowy i system tłumienia ognia 9.13.1. System alarmowy (jeżeli jest zamontowany, zgodnie z przepisami UE dotyczącymi homologacji typu)	Metoda Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w stosownych przypadkach) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) Nie działa w ogóle, nie działa prawidłowo.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu.		X	
		c) Brak systemu alarmowego		X	
		d) Niezgodność z wymogami <sup>1</sup>		X	
9.13.2 System tłumienia ognia (jeżeli jest zamontowany zgodnie z przepisami UE dotyczącymi homologacji typu)	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) Brak systemu, system aktywuje się		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
		c) Niezgodny z wymaganiami <sup>1</sup>		X	
		d) Brak ciśnienia w zbiorniku ze środkiem wykrywającym, zbiorniku z gazem pędnym, zbiorniku ze środkiem gaśniczym, puste zbiorniki.		X	
		e) Kontrola zbiornika i zbiorniki niewymienione na czas		X	

(xxxv) w tabeli dodaje się pozycję 10 w brzmieniu:

”

10. ADAS I INNE SYSTEMY ZWIĄZANE Z BEZPIECZEŃSTWEM						
<p>10.1 Inteligentny asystent kontroli prędkości (jeżeli jest wymagany zgodnie z przepisami homologacyjnymi lub jeżeli jest zamontowany)</p> <p>Opis inteligentnego asystenta kontroli prędkości: system wspomagający kierowcę w utrzymaniu odpowiedniej prędkości dostosowanej do warunków drogowych poprzez dostarczanie specjalnych i odpowiednich sygnałów, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2021/1958****.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów lub widoczne nieprawidłowe ustawienie czujników		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X		X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny			X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X		X	X
<p>10.2 Aktywny zagłówek (jeżeli jest zamontowany) (X)<sup>2</sup></p> <p>Opis: system zmniejsza ryzyko urazu kręgosłupa szyjnego w przypadku kolizji tylnej poprzez zmianę położenia zagłówka w kierunku głowy.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		

		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają, w stosownych przypadkach, albo działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe	X	X	X
10.3 Aktywna pokrywa komory silnika (jeżeli jest zamontowana) (X) <sup>2</sup>  Opis: poprzez automatyczne uniesienie maski system zapewnia większą strefę zgniotu w razie wypadku z udziałem pieszego.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają (np. są nieaktualne), w stosownych przypadkach, albo działają w sposób niewiarygodny		X	

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
<p>10.4 Funkcja automatycznego zatrzymania (jeżeli jest zamontowana) (X)<sup>2</sup></p> <p>Opis: system samodzielnie utrzymuje pojazd po zatrzymaniu przy użyciu hamulca roboczego lub hamulca postojowego i automatycznie je zwalnia podczas ruszania.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	X
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			
g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X			
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	X		
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu					
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi					
<p>10.5 Automatyczny system hamowania awaryjnego (jeżeli jest wymagany zgodnie z przepisami homologacyjnymi lub jeżeli jest zamontowany)</p> <p>Opis: system samoczynnie inicjuje hamowanie w celu uniknięcia kolizji z przeszkodą lub z innym</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów lub widoczne nieprawidłowe ustawienie czujników		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	

użytkownikiem drogi lub w celu ograniczenia skutków nieuchronnego zderzenia.		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny (np. elementy audio)		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
10.6 Wspomagane układy kierownicze (jeżeli są zamontowane)  Wspomaganie układu kierowniczego  Opis: w zależności od sytuacji na drodze następuje automatyczna zmiana kąta skrętu kół bez ingerencji kierowcy. Ma to znaczenie, jeśli ingerencja w układ kierowniczy następuje przy prędkości większej niż 15 km/h, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 79.  Asystent zmiany pasa ruchu Opis: podczas zmiany pasa ruchu	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny (np. elementy audio)		X	

<p>system ostrzega kierowcę o pojazdach znajdujących się na sąsiednim pasie ruchu i steruje pojazdem z powrotem na właściwy pas.</p> <p>Asystent utrzymania pasa ruchu</p> <p>Opis: system ostrzega kierowcę w przypadku niezamierzonego opuszczenia pasa ruchu oraz steruje pojazdem z powrotem na właściwy pas, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/646*.</p> <p>Automatyczny system utrzymania pasa ruchu (ALKS)</p> <p>Opis: system uruchamiany przez kierowcę, utrzymujący pojazd na pasie ruchu, sterujący jego ruchami poprzecznymi i wzdłużnymi przez dłuższy czas bez konieczności dalszej ingerencji ze strony kierowcy (np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 157).</p>		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	X	X	X
<p>10.7 System zapobiegający skutkom kolizji (jeżeli jest zamontowany) (X)<sup>2</sup></p> <p>Opis: w krytycznej sytuacji na drodze system przygotowuje pojazd na zderzenie w taki sposób, aby zmniejszyć ryzyko odniesienia obrażeń przez pasażerów lub innych użytkowników drogi.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu</p> <p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p> <p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p> <p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p> <p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p> <p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p> <p>g) System lub elementy niesprawne lub działają w sposób niewiarygodny (np. elektryczne podnośniki szyb)</p>	X	X	X

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu				
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X	
10.8 Aktywna ochrona przed skutkami przewrócenia się (jeżeli jest zamontowana) (X) <sup>2</sup>  Opis: w przypadku groźby przewrócenia się pojazdu wysuwają się elementy wspierające w celu zabezpieczenia przestrzeni przeżycia, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i regulaminem EKG ONZ nr 21.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		X	
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny			X	
10.9 Wspomaganie ruszania (jeżeli jest zamontowane) (X) <sup>2</sup>	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu	h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X			
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X		
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X	
		a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		

Opis: system wspomaga ruszanie, np. poprzez podniesienie osi podnoszącej lub chwilowe zwiększenie ciśnienia hamowania, lub automatyczne zwolnienie hamulca postojowego.	i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
10.10. Dezaktywacja blokady mechanizmu różnicowego (jeżeli jest zamontowana) (X) <sup>2</sup>  Opis: po uruchomieniu tego systemu blokady mechanizmu różnicowego zostają odblokowane w zależności od parametrów (np. poślizgu koła, kąta skrętu kół, prędkości).	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny  Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	X
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			
10.11 Hamulec skrętu (jeżeli jest zamontowany) (X) <sup>2</sup>  Opis: podczas pokonywania zakrętu na jedno lub więcej kół zostaje zastosowane hamowanie dawkowane.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X		
g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny			X		
Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego				X	
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie		X			
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			X		
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				X	
10.12 Aktywna stabilizacja przechyłu (jeżeli jest zamontowana) (X) <sup>2</sup>  Opis: za pomocą odpowiednich	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	

siłowników system wytwarza ruch przechyłny przeciwny do ruchu przechyłnego nadwozia pojazdu, w zależności od bieżącej sytuacji na drodze.		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
10.13 Dźwiękowy system informujący o pojeździe (jeżeli jest wymagany zgodnie z przepisami homologacyjnymi)  Opis: przy niskiej prędkości system generuje zewnętrzny, charakterystyczny dźwięk w celu ostrzeżenia, np. pieszych.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X			
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X		
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X	
10.14 Asystent skrętu (system monitorowania martwego pola) (jeżeli jest wymagany zgodnie z przepisami homologacyjnymi)  Opis: system informujący kierowcę o możliwości kolizji z uczestnikiem ruchu (np. z rowerzystą) znajdującym się w pobliżu boku samochodu (np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 151).	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		X	
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				X
g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny			X			
10.15 Wykrywanie obiektów przy cofaniu (jeżeli jest wymagane zgodnie z przepisami homologacyjnymi)  Opis: system ostrzegający kierowcę o osobach i obiektach znajdujących się za pojazdem, mający przede	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X			
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X		
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X	
10.15 Wykrywanie obiektów przy cofaniu (jeżeli jest wymagane zgodnie z przepisami homologacyjnymi)  Opis: system ostrzegający kierowcę o osobach i obiektach znajdujących się za pojazdem, mający przede	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		

wszystkim na celu unikanie kolizji podczas cofania, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i regulaminem EKG ONZ nr 158.		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
10.16 Systemy ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy (jeżeli są wymagane zgodnie z przepisami homologacyjnymi)  Opis: system oceniający czujność kierowcy za pomocą analizy parametrów pojazdu i w razie potrzeby ostrzegającym kierowcę, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2021/1341*****.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
<p>10.17 Zaawansowane systemy ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy (jeżeli są wymagane zgodnie z przepisami homologacyjnymi)</p> <p>Opis: system, który wspomaga kierowcę w utrzymaniu koncentracji na sytuacji na drodze i ostrzega go, gdy jego uwaga jest rozproszona, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2023/2590*****.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X			
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X				
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X			
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X		
<p>10.18 Rejestratory danych na temat zdarzeń (jeżeli są wymagane zgodnie z przepisami homologacyjnymi)</p> <p>Opis: system, którego wyłącznym celem jest rejestrowanie i przechowywanie krytycznych</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	

parametrów i informacji związanych ze zderzeniami na krótko przed zderzeniem, w jego trakcie i bezpośrednio po nim, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144, rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/545***** i regulaminem EKG ONZ nr 160.		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		g) System lub elementy niesprawne lub działają w sposób niewiarygodny (np. nie ma dostępu do danych)		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
10.19 System zautomatyzowanej jazdy (jeżeli jest zamontowany) (X) <sup>2</sup>  Opis: systemy zdolne do wykonywania w sposób ciągły całego dynamicznego zadania prowadzenia w pełni zautomatyzowanego pojazdu, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/1426*****.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy niesprawne lub działają w sposób niewiarygodny (np. interfejs człowiek-maszyna)		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
10.20 Systemy monitorowania dostępności kierowcy (zautomatyzowana jazda) (jeżeli są zamontowane) (X) <sup>2</sup> Opis: system, który ocenia, czy	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	

kierowca jest zdolny do przejęcia funkcji prowadzenia pojazdu autonomicznego, w razie potrzeby w określonych sytuacjach, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i regulaminem EKG ONZ nr 157.	dane, użyciem interfejsu elektronicznego	c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy niesprawne lub działają w sposób niewiarygodny (np. interfejs człowiek-maszyna)		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X

<p>10.21 Tempomat adaptacyjny (jeżeli jest zamontowany) (X)<sup>2</sup></p> <p>Opis tempomatu adaptacyjnego: system utrzymuje prędkość pojazdu w zależności od preferowanej prędkości i odległości od pojazdu z przodu.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpłw na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X

---

\* Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/646 z dnia 19 kwietnia 2021 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich systemów awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu (ELKS) (Dz.U. L 133 z 20.4.2021, s. 31, ELI: [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_impl/2021/646/oj?eliuri=eli%3Areg\\_impl%3A2021%3A646%3Aoj&locale=pl](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj?eliuri=eli%3Areg_impl%3A2021%3A646%3Aoj&locale=pl)).

\*\* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

\*\*\* Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/79 z dnia 12 września 2016 r. ustanawiające szczegółowe wymogi techniczne i procedury badań w zakresie homologacji typu WE pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112, pokładowych oddzielnych zespołów technicznych i komponentów opartych na numerze 112 eCall oraz uzupełniające i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 w odniesieniu do wyłączeń i mających zastosowanie norm (Dz.U. L 12 z 17.1.2017, s. 44, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2017/79/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj)).

\*\*\*\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

\*\*\*\*\* Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1958 z dnia 23 czerwca 2021 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 poprzez określenie szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów inteligentnego asystenta kontroli prędkości i homologacji typu tych systemów jako oddzielnych zespołów technicznych oraz zmieniające załącznik II do tego rozporządzenia (Dz.U. L 409 z 17.11.2021, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1958/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj)).

\*\*\*\*\* Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1341 z dnia 23 kwietnia 2021 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 poprzez określenie szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy oraz zmieniające załącznik II do tego rozporządzenia (Dz.U. L 292 z 16.8.2021, s. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1341/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj)).

\*\*\*\*\* Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/2590 z dnia 13 lipca 2023 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 poprzez określenie szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu określonych pojazdów silnikowych w odniesieniu do zaawansowanych systemów ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy oraz zmieniające to rozporządzenie (Dz.U. L 2023/2590 z 22.11.2023, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2023/2590/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj)).

\*\*\*\*\* Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/545 z dnia 26 stycznia 2022 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 poprzez określenie szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów inteligentnego asystenta kontroli prędkości i homologacji typu tych systemów jako oddzielnych zespołów technicznych oraz zmieniające załącznik II do tego rozporządzenia (Dz.U. L 107 z 6.4.2022, s. 18, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/545/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj)).

\*\*\*\*\* Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1426 z dnia 5 sierpnia 2022 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu systemu zautomatyzowanej jazdy (ADS) pojazdów w pełni zautomatyzowanych (Dz.U. L 221 z 26.8.2022, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/1426/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj)).

(2) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

(a) w sekcji I „Wyposażenie i przyrządy” w akapicie pierwszym wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) wieloskładnikowy analizator spalin zgodnie z dyrektywą 2014/32/UE Parlamentu Europejskiego i Rady\*;

\* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 149, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/32/oj>).”;

(ii) pkt 15 otrzymuje następujące brzmienie; dodaje się pkt 16–18 w brzmieniu:

„15) wykrywacz nieszczelności w przypadku LPG/CNG/LNG i wodoru, jeżeli badane są takie pojazdy;

16) urządzenie do pomiaru z wystarczającą dokładnością emisji cząstek stałych z silników wysokoprężnych;

17) urządzenie do pomiaru z wystarczającą dokładnością emisji tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) z silników wysokoprężnych. Urządzenie operacyjne w ośrodku pomiarowym do dnia określonego w art. 6 ust. 2;

18) urządzenie do pomiaru emisji tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) oraz urządzenie do pomiaru z wystarczającą dokładnością emisji cząstek stałych z silników o zapłonie iskrowym. Urządzenia operacyjne w ośrodku pomiarowym do dnia określonego w art. 6 ust. 2.”;

”;

b) w sekcji II tabelę I zastępuje się tabelą:

„Tabela I (\*)

Minimalne wyposażenie wymagane na potrzeby badania zdatości do ruchu drogowego																					
Pojazdy		Kategoria		Wyposażenie wymagane dla każdej pozycji wymienionej w sekcji I																	
	Maksymalna masa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. Motocykle			1																		
		L1e	P	x								x	x		x	x	x				
		L1e	E	x											x	x	x				
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x				
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x				
		L3e, L4e	E	x											x	x	x				
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L2e	E	x	x										x	x	x				
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L5e	E	x	x										x	x	x				
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x				

		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L6e	E	x	x										x	x	x				
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L7e	E	x	x										x	x	x				
2. Pojazdy do przewozu osób																					

Pojazdy		Kategoria		Wyposażenie wymagane dla każdej pozycji wymienionej w sekcji I																	
	Maksymalna masa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	Do 3500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Do 3500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	Do 3500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	E	x	x		x								x	x	x				
	> 3500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x		x
	> 3500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				
3. Pojazdy do przewozu towarów																					
	Do 3500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Do 3500 kg	N <sub>1</sub>	E	x	x		x								x	x	x				
	Do 3500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	> 3500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
	> 3500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				

4. Pojazdy specjalne z kategorii N, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b																					
	Do 3500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x	x	x
	Do 3500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	Do 3500 kg	N <sub>1</sub>	E	x	x		x								x	x	x				

Pojazdy		Kategoria		Wyposażenie wymagane dla każdej pozycji wymienionej w sekcji I																	
	Maksymalna masa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	> 3500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>1</sub> , T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
	> 3500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>1</sub> , T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>1</sub> , T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				
5. Przyczepy	do 750 kg	O <sub>1</sub>		x												x					
	> 750 do 3500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x									x					
	> 3500 kg	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>		x	x	x			x	x	x					x					

\* Kategorie pojazdów poza zakresem stosowania niniejszej dyrektywy zostały uwzględnione do celów orientacyjnych.

<sup>1</sup> P ... benzyna (zapłon iskrowy); D... diesel (zapłon samoczynny); E...elektryczny (BEV – pojazd elektryczny o napędzie akumulatorowym)”;

- (3) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt. 2 lit. a) ppkt (i) i (ii) otrzymują brzmienie:
- „(i) technologia pojazdu:
    - układy hamulcowe;
    - układy kierownicze;
    - pola widzenia;
    - instalacja świetlna, urządzenia oświetlenia i elementy układu elektrycznego;
    - osie, koła i opony;
    - podwozie i nadwozie;
    - uciążliwość i emisje,
    - napędy alternatywne (wysokonapięciowe, hybrydowe, wodorowe);
    - dodatkowe wymogi w zakresie pojazdów specjalnych;
  - (ii) metody badań (w tym niezbędne szkolenia w zakresie kontroli pojazdów wyposażonych w systemy wysokiego napięcia);”

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. *Świadectwo kompetencji*

Świadectwo lub równoważny dokument wydawane diagnoście upoważnionemu do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego muszą zawierać co najmniej następujące informacje:

- identyfikacja diagnosty (imię, nazwisko),
- kategorie pojazdów, w zakresie których diagnosta może prowadzić badania zdatności do ruchu drogowego
- w przypadku diagnostów wyspecjalizowanych w określonych dziedzinach – ograniczenie rodzajów pojazdów lub badań, do których przeprowadzenia diagnosta został upoważniony;
- nazwa organu wydającego świadectwo;
- data wystawienia.”.

## ZAŁĄCZNIK [II]

W załącznikach II, III, IV i V do dyrektywy 2014/47/WE wprowadza się następujące zmiany:

(4) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 1 dodaje się ppkt 10 w brzmieniu:

„10) ADAS i inne systemy związane z bezpieczeństwem.”;

b) w pkt 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) nagłówek otrzymuje brzmienie:

„3. ZAKRES I METODY BADANIA, KRYTERIA UZNANIA STANU  
TECHNICZNEGO ZA NIEZADOWALAJĄCY I OCENA USTEREK POJAZDÓW”;

(ii) w tabeli pozycje 1.1.3–1.1.6 otrzymują brzmienie:

”

1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola wzrokowa elementów pod ciśnieniem roboczym. Należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie urządzenia ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu spustowego.  Uruchomienie hamulców oznacza naciśnięcie pedału hamulca/dźwigni hamulcowej, które umożliwi pełny przepływ ciśnienia uruchamiającego powietrze/płyn do zespołów hamulcowych.	a) Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość);  co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość).		X	X
		b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego jest zbyt długi w stosunku do wymogów <sup>1</sup>		X	
		c) Wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa.		X	
		d) Wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza.  Wypływ powietrza powodujący krytyczny spadek ciśnienia.		X	X
		e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego. Niewystarczająca skuteczność wtórnego hamowania.		X	X
1.1.4. Urządzenie ostrzegające o niskim ciśnieniu	Kontrola działania	Awaria lub uszkodzenie urządzenia ostrzegawczego.	X		
		Brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego ciśnienia.		X	
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte.		X	
		b) Niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu.		X	
		c) Luźne połączenia, uszkodzone mocowanie lub nieuszczelność układu.		X	
		d) Niepoprawne działanie.		X	

<p>1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulca postojowego, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, hamulec postojowy uruchamiany elektronicznie, w tym hamulec postojowy na cztery koła</p> <p>Opis hamulca postojowego uruchamianego elektronicznie: funkcja hamulca postojowego jest uruchamiana lub przesyłana w sposób elektroniczny albo elektromechaniczny.</p> <p>Opis hamulca postojowego na cztery koła: system wytwarza maksymalne ciśnienie hamowania w cylindrach hamulcowych wszystkich czterech kół.</p>	<p>Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	a) Mechanizm zapadkowy nie blokuje.		X		
		b) Zużycie sworznia dźwigni lub mechanizmu zapadkowego. Nadmierne zużycie.	X		X	
		c) Nadmierny skok dźwigni wskazujący na niewłaściwą regulację.			X	
		d) Brak systemu lub elementu.			X	
		e) Uszkodzenie systemu lub elementu			X	
		f) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania			X	
		g) Uszkodzone połączenia elektryczne			X	
		h) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.			X	
		i) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X		
		Bez wpływu na bezpieczne działanie				X
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu				
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi						
		j) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X		
		k) Inna awaria	X			
		Bez wpływu na bezpieczne działanie				
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				

33.  
2

(iii) w tabeli pozycja 1.1.13 otrzymuje brzmienie:

”					
1.1.13.	Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia).		X
			Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (niewidoczny znak granicznego zużycia).		X
			b) Zanieczyszczenia okładzin lub klocków (olej, smar itd.).		X
			Wpływ na działanie hamulca.		X
			c) Brak lub złe zamontowanie okładziny lub klocka albo okładzina lub klocek wyraźnie nieodpowiedniego typu.		X
			d) Przewód elektryczny wskaźnika zużycia odłączony lub uszkodzony.	X	

”  
; (iv) w tabeli pozycja 1.1.18 otrzymuje brzmienie:

”					
1.1.18.	Korektory i wskaźniki luzu	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Korektor uszkodzony, zatarty lub wykazujący nieprawidłowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie.		X
			b) Nieprawidłowa praca korektora.		X
			c) Nieprawidłowy montaż lub wymiana.		X

;

(v) w tabeli pozycja 1.1.19 otrzymuje brzmienie:

<p>1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (jeżeli jest zamontowany lub wymagany)</p> <p>Opis: dodatkowy układ hamulcowy, który umożliwia utrzymanie skuteczności hamowania przez dłuższy czas bez istotnego pogorszenia wydajności, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 13 oraz rozporządzeniem (UE) 2019/2144.</p>	<p>Kontrola wzrokowa (z włączonym i wyłączonym poleceniem, o ile jest to możliwe) uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu (np. niepewne połączenia lub mocowanie)		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X

(vi) w tabeli pozycja 1.1.23 zostaje zastąpiona pozycjami 1.1.23–1.1.25:

1.1.23. Hamulec najazdowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie	a) Nieprawidłowe działanie, na przykład skok dyszla przekracza 2/3 całkowitej drogi najazdu		X	
		b) Wada lub brak linki zabezpieczającej		X	
1.1.24 Stabilizacja przyczepy (jeżeli jest zamontowana) (X) <sup>2</sup>  Opis: poprzez selektywne hamowanie przyczepy za pomocą hamulców roboczych stabilizowany jest cały zespół pojazdów.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwi to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
1.1.25 Hamulec postojowy na przystanku (jeżeli jest zamontowany) (X) <sup>2</sup>  Opis: system zapewnia utrzymanie ciśnienia hamowania podczas postoju, niezależnie od użycia pedału hamulca. Autobus może ruszyć dopiero po zamknięciu drzwi.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X

”  
”

(vii) w tabeli pozycje 1.2.1 i 1.2.2 otrzymują brzmienie:

1.2.1. Sprawność	<p>W trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub, jeżeli jest to niemożliwe, w trakcie próby drogowej – stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej.</p> <p>W miarę możliwości należy zapewnić, aby mechaniczne hamulce robocze były sprawdzane bez zakłóceń powodowanych przez hamowanie rekuperacyjne lub inne hamowanie ciągłe lub bez łączenia działania z tym hamowaniem.</p>	<p>a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole.</p> <p>Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole.</p>		X	X
		<p>b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku badania na drodze pojazd nadmiernie zjeżdża z linii prostej.</p> <p>Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.</p>		X	X
		<p>c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).</p>		X	
		<p>d) Nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole.</p>		X	
		<p>e) Nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła. Lub, w przypadku badań na drodze, nadmierne drgania na pedale hamulca roboczego lub na kierownicy.</p>		X	
1.2.2. Efektywność (E)	<p>Badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców przy zadanej masie pojazdu lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać na drodze z użyciem opóźnieniomierza (1).</p>	<p>Skuteczność mniejsza niż następujące wartości minimalne</p> <p>(2): Kategorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>: 50 % (3)</p> <p>Kategoria N<sub>1</sub>: 45 %</p> <p>Kategorie N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>: 43 % (4)</p> <p>Kategorie O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>: 40 % (5)</p> <p>Kategoria T: 40 %</p>		X	
		<p>Osiągnięte mniej niż 50 % powyższych wartości.</p>			X

”.  
 (viii) w tabeli pozycja 1.3.1 otrzymuje brzmienie:

1.3.1. Działanie (E)	<p>Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.</p> <p>W miarę możliwości należy zapewnić, aby mechaniczne hamulce były sprawdzane bez zakłóceń powodowanych przez hamowanie rekuperacyjne lub inne hamowanie ciągłe lub bez łączenia działania z tym hamowaniem.</p>	<p>a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole.</p> <p>Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole.</p>	X	X
		<p>b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku badania na drodze pojazd nadmiernie zjeżdża z linii prostej.</p> <p>Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.</p>	X	X
		<p>c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).</p>	X	

(ix) w tabeli pozycja 1.4.1 otrzymuje brzmienie:

1.4.1. Działanie (E)	Uruchomić hamulec podczas badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub podczas próby drogowej.	Hamulec nie działa co najmniej na jednej stronie lub w przypadku badań na drodze pojazd zjeżdża nadmiernie z linii prostej.  Podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2, w odniesieniu do masy pojazdu.		X	X
----------------------	--	---	--	---	---

(x) w tabeli pozycja 1.5 otrzymuje brzmienie:

1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	Kontrola wzrokowa oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa, tj. podczas próby drogowej.	a) Wskaźnik awarii układu wskazuje na usterkę.		X	
		b) Układ nie działa.		X	

(xi) w tabeli pozycja 1.6 otrzymuje brzmienie:

<p>1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)</p> <p>Opis: system automatycznie zapobiega blokowaniu kół podczas hamowania poprzez selektywne zmniejszenie siły hamowania poszczególnych kół, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 13 i rozporządzeniem (UE) 2019/2144.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów (np. czujnika prędkości obrotowej kół)</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

”.

(xia) w tabeli pozycja 1.7 otrzymuje brzmienie:

<p>1.7 Elektroniczny układ hamulcowy</p> <p>Opis: czujnik pedału hamulca lub czujnik ciśnienia rejestruje żądanie hamowania i oblicza optymalną siłę hamowania dla każdego koła, tak aby wszystkie hamulce kół zostały odpowiednio uruchomione.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego lub podczas próby drogowej.</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu</p>	<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>	<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>	<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>	<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>	<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny</p>	<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>1.7.1 Elektryczny układ hamulcowy z odzyskiwaniem energii</p>	<p>Kontrola wzrokowa wskaźnika elektrycznego układu hamulcowego z odzyskiwaniem energii oraz, jeżeli jest to możliwe ze względu na charakterystykę techniczną pojazdu i jeżeli dostępne są niezbędne dane, za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu lub badania drogowego.</p>	<p>a) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje nieprawidłowe działanie.</p>	<p>X</p>	
		<p>b) Układ nie zmniejsza w sposób zauważalny prędkości pojazdu (z wyjątkiem sytuacji, gdy akumulator jest w pełni naładowany) lub wskaźnik ładowania (jeżeli jest zamontowany) nie wyświetla się „w trybie ładowania”, gdy uruchomiona jest regeneracja.</p>	<p>X</p>	
		<p>c) Interfejs pojazdu wskazuje uszkodzenie układu.</p>	<p>X</p>	
		<p>d) Interfejs pojazdu wskazuje uszkodzenie układu.</p>	<p>X</p>	

(xib) w tabeli pozycja 2.2.2 otrzymuje brzmienie:

<p>2.2.2. Kolumna kierownicy/widelce i tłumiki drgań układu kierowniczego, w tym tłumiki elektroniczne</p> <p>Opis tłumienia elektronicznego: tłumienie drgań układu kierowniczego jest sterowane elektronicznie.</p>	<p>Ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicze w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny.</p>	<p>a) Nadmierny ruch piasty koła kierowniczego w górę lub w dół.</p>	<p>X</p>	
	<p>Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych, uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	<p>b) Nadmierny luz promieniowy kolumny kierowniczej.</p>	<p>X</p>	
		<p>c) Zły stan przegubów elastycznych.</p>	<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone mocowanie. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>e) Niebezpieczna przeróbka<sup>3</sup></p>		<p>X</p>
		<p>f) Brak systemu lub elementu</p>	<p>X</p>	
		<p>g) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>	<p>X</p>	
		<p>h) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>	<p>X</p>	
		<p>i) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>	<p>X</p>	
		<p>j) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>	<p>X</p>	
		<p>k) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

	Zagrozenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
	l) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
	Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego			X
	m) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
	Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
	Zagrozenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X

”.  
”

(xii) w tabeli pozycja 2.6 zostaje zastąpiona pozycjami 2.6–2.8:

<p>2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS), w tym układ nakładania ruchu</p> <p>Opis: siła wspomagająca układ kierowniczy jest generowana przez silnik elektryczny. Opis układu nakładania ruchu: w zależności od sytuacji na drodze system zmienia przełożenie układu kierowniczego.</p>	<p>Kontrola wzrokowa i sprawdzenie zgodności między kątem koła kierownicy a skrętem kół przy włączaniu i wyłączaniu silnika, uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	(a) Brak systemu lub elementu		X	
		(b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		(c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		(d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		(e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		(f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
(g) System lub elementy nie działają (np. nie działa wspomaganie) albo działają w sposób niewiarygodny (np. niezgodność między skrętem koła kierownicy a skrętem kół).			X		
Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego				X	
(h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X				
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			X		
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				X	
<p>2.7 Elektroniczny układ skrętu czterech kół (jeżeli jest zamontowany)</p> <p>Opis: skrętne są obie osie, przy czym kąt skrętu wszystkich kół kierowanych jest większy niż 3°, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 79 i rozporządzeniem (UE) 2019/2144</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	(a) Brak systemu lub elementu		X	
		(b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		(c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		(d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		(e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	

		(f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
2.8. Elektronicznie sterowana oś wleczona i prowadząca (jeżeli są zamontowane) (X) <sup>2</sup>  Opis: osie kierowane to dodatkowe osie z elektronicznie sterowanym układem kierowniczym. Siła kierująca jest generowana przez pompę hydrauliczną lub przez siłę boczną działającą na koła.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	

					X
--	--	--	--	--	---

”.

(xiia) w tabeli pozycja 3.1 otrzymuje brzmienie:

<p>3.1. Pole widzenia, w tym pośrednie pole widzenia za pomocą zestawu kamera-monitor (jeżeli jest zamontowany)</p> <p>Opis zestawu kamera-monitor: system, który generuje co najmniej część pośredniego pola widzenia za pomocą zestawu kamera-monitor (np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 46).</p>	<p>Kontrola wzrokowa z siedzenia kierowcy uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.</p> <p>b) Brak systemu lub elementu</p> <p>c) Uszkodzenie systemu lub elementów</p> <p>d) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p> <p>e) Uszkodzone połączenia elektryczne</p> <p>f) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p> <p>g) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p> <p>h) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny</p> <p>i) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
--	---	---	---	--	--

”

(xiii) w tabeli pozycja 4.1.1 otrzymuje brzmienie:

<p>4.1.1. Stan i działanie, w tym funkcje, takie jak światło zakrętowe, asystent świateł drogowych, adaptacyjne światła przednie i doświetlanie zakrętów.</p> <p>Opis światła zakrętowego: podczas pokonywania zakrętu włącza się dodatkowe światło drogowe. Działa do prędkości 40 km/h, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 48 lub regulaminem EKG ONZ nr 119</p> <p>Opis asystenta świateł drogowych: system automatycznie włącza i wyłącza światła drogowe w zależności od sytuacji na drodze i warunków oświetleniowych.</p> <p>Opis adaptacyjnych świateł przednich: oświetlenie otoczenia jezdni lub bezpośrednie oświetlenie użytkowników drogi znajdujących się w strefie zagrożenia przed pojazdem jest optymalizowane poprzez dynamiczne dostosowanie strumieni światła.</p> <p>Opis funkcji doświetlania zakrętów: podczas pokonywania zakrętu i w zależności od kąta skrętu kół i prędkości pojazdu strumień światła się odchyła lub włącza się dodatkowy reflektor, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 48; EKG ONZ nr 98; EKG ONZ nr 112; lub EKG ONZ nr 123.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	<p>(c) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie. Złożone źródła światła (w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Poważnie pogorszona widzialność (pojedyncze źródło światła lub – w przypadku LED – działa mniej niż 2/3).</p> <p>b) Niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i klosz). Poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i klosz).</p> <p>c) Niepewne mocowanie światła.</p> <p>d) Brak systemu lub elementu</p> <p>e) Uszkodzenie systemu lub elementów</p> <p>f) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p> <p>g) Uszkodzone połączenia elektryczne</p> <p>h) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p> <p>i) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p> <p>j) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny</p> <p>k) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
--	---	--	---	---	---

(xiv) w tabeli pozycja 4.1.5 otrzymuje brzmienie:

<p>4.1.5 Urządzenia do automatycznej i ręcznej regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)</p> <p>Opis urządzeń do automatycznej regulacji ustawienia świateł: w zależności od obciążenia i (opcjonalnie) kąta nachylenia system reguluje ustawienie pionowe reflektorów, na przykład zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 121.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		X	
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu				X
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny			X	
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X			X		
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			X			
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi						
i) Obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy.			X			

(xv) w tabeli pozycje 4.2.1 i 4.2.2 otrzymują brzmienie:

»					
4.2.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie Złożone źródła światła (w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3); uszkodzenie jednego z kilku bocznych źródeł światła. Pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3; uszkodzenie co najmniej dwóch z kilku bocznych źródeł światła	X	X	
		b) Uszkodzenie klosza.		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.  Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.2.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik nie działa zgodnie z wymogami <sup>1</sup> .		X	
		Tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie.		X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.2.2.1 Automatyczny system oświetlenia (jeżeli jest wymagany)  Opis: system automatycznie włącza lub wyłącza światła do jazdy w zależności od jasności otoczenia.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	

		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X

”.  
”

(xvi) w tabeli pozycja 4.3.1 otrzymuje brzmienie:

4.3.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie	<p>a) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie.</p> <p>Złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3.</p> <p>Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.</p> <p>Żadne źródło światła nie działa.</p>	X	X	X
		<p>b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło).</p> <p>Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).</p>	X	X	
		<p>c) Niepewne mocowanie światła.</p> <p>Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia</p>	X	X	

(xvii) w tabeli pozycja 4.4.1 otrzymuje brzmienie:

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.4.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	( a ) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie Złożone źródła światła (w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3).  Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.  Nie działa źródło światła.	X	X	X
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło).  Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła.  Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	

(xviii) w tabeli pozycja 4.5.1 otrzymuje brzmienie:

4.5.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie	<p>( a ) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie Złożone źródło światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3.</p> <p>Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.</p>	X	X	
		<p>b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło).</p> <p>Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).</p>	X	X	
		<p>c) Niepewne mocowanie światła.</p> <p>Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepią pojazdy nadjeżdżające z przeciwka.</p>	X	X	

(xix) w tabeli pozycja 4.6.1 otrzymuje brzmienie:

4.6.1.	Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	(a) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie  Złożone źródła światła (w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3).  Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X		X
			(b) Uszkodzenie klosza.	X		
			(c) Niepewne mocowanie światła.  Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X		X

(xx) w tabeli pozycja 4.7.1 otrzymuje brzmienie:

4.7.1.	Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Białe światło skierowane bezpośrednio do tyłu.	X		
			b) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie. (Złożone źródło światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3).  Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie. (Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3).	X		X
			c) Niepewne mocowanie światła.  Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X		X

(xxi) w tabeli w pozycji 4.11 tytuł pierwszej kolumny otrzymuje brzmienie:  
 „Złącza i przewody elektryczne (z wyjątkiem układów wysokiego napięcia)”;

(xxia) w tabeli pozycja 4.12 otrzymuje brzmienie:

»						
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe, na przykład podstawowe światła zewnętrzne (X) <sup>2</sup>  Opis podstawowych świateł zewnętrznych: system włącza/wyłącza podstawowe urządzenia oświetleniowe (np. kierunkowskazy).	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymogami <sup>1</sup> .  Wysyła/odbija czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu.	X			
		b) Światło działa niezgodnie z wymogami <sup>1</sup> . Liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną jasność światła. Wysyła czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu.	X		X	
		c) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego.  Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X		X	
		d) Brak systemu lub elementu			X	
		e) Uszkodzenie systemu lub elementów			X	
		f) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania			X	
		g) Uszkodzone połączenia elektryczne			X	
		h) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.			X	
		i) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu  Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X		X	X

	j) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
	k) Inna awaria			
	Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	
	Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			
	Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X

”;

(xxii) w tabeli w pozycji 4.13 tytuł pierwszej kolumny otrzymuje brzmienie:

„Akumulator (lub akumulatory, z wyjątkiem akumulatorów wysokiego napięcia)”;

(xxiii) dodaje się pozycje 4.14 i 4.15 w brzmieniu:

4.14 Systemy wysokiego napięcia					
4.14.1 Bezpieczeństwo elektryczne	Kontrola wzrokowa uzupełniona wykorzystaniem interfejsu pojazdu (jeżeli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu i dostępne są niezbędne dane).	a) Wskaźnik lub interfejs pojazdu wskazują uszkodzenie układu		X	
		b) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
4.14.2 Pokrywa akumulatora trakcyjnego	Kontrola wzrokowa.	a) Nieznacznie pogorszyła się Znacznie pogorszyła się	X	X	
		b) Uszkodzone mocowanie Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X	X
		c) Zablokowane otwory wentylacyjne	X		
4.14.3 Układ magazynowania energii przeznaczony do wielokrotnego ładowania (REESS), akumulator trakcyjny i system zarządzania baterią  Opis: REES to układ magazynowania energii wielokrotnego ładowania, który dostarcza energię elektryczną do napędu elektrycznego. REESS może obejmować podsystem(-y) wraz z niezbędnymi systemami pomocniczymi służącymi do mocowania, zarządzania energią cieplną i sterowania elektronicznego, a także osłony	Kontrola wzrokowa uzupełniona wykorzystaniem interfejsu pojazdu (jeżeli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu i dostępne są niezbędne dane).	a) Ślady wycieku Wyciek (obecność kropelek)		X	X
		b) Nieprawidłowe oprogramowanie lub sprzęt lub nieaktywny kod gotowości		X	
4.14.4 Złącza i przewody elektryczne wysokiego napięcia					
4.14.4.1 Zespół przewodów wysokiego napięcia i złącze wysokonapięciowe	Kontrola wzrokowa na kanale przeglądowym lub na podnośniku, obejmująca także komorę silnikową i bagażnik (w stosownych przypadkach)	a) Nieznacznie pogorszyła się Znacznie pogorszyła się Ryzyko awarii spowodowanej zwarcie	X	X	X
		b) Niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów.  Obluzowane mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń  Przewody mogą dotykać gorących części, elementów obracających się lub podłoża; rozłączone złącza	X	X	X

		c) Bezpośrednie zagrożenie pożarem, iskrzeniem			X
4.14.4.2 Splot uziemiający, w tym jego mocowanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Nieznacznie pogorszyła się Znacznie pogorszyła się	X	X	
4.14.4.3 Ciągłość uziemienia (X) <sup>2</sup>	Pomiar za pomocą omomierza	Badanie niemożliwe do wykonania Zbyt wysoka rezystancja (ponad 100 Ω (omów))	X	X	
4.14.4.4 Pokrywa gniazda ładowania	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Pogorszyło się Brak	X	X	
4.14.4.5 Gniazdo ładowania	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Pogorszyło się Ślady początku topnienia lub łuków elektrycznych Obce materiały, modyfikowane lub wilgoć	X	X X	
4.14.4.6 Kabel ładujący (jeżeli jest dostępny)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Pogorszyło się	X		
4.14.5. Sprzęt elektryczny i elektroniczny wysokiego napięcia (X) <sup>2</sup>					
4.14.5.1. Sprzęt elektryczny i elektroniczny wysokiego napięcia	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Nieznacznie pogorszyła się Znacznie pogorszyła się	X	X	
		b) Uszkodzone mocowanie		X	
		c) Wyciek		X	
4.14.5.2. Silnik trakcyjny	Kontrola wzrokowa  Sprawdzenie gotowości operacyjnej układów za pomocą odpowiedniego interfejsu (OBD lub OBM)  Pomiar uziemienia przewodów wyrównawczych, jeżeli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu	a) Osłona jest zdeformowana, nieprawidłowo zamocowana lub uszkodzona, lub skorodowana		X	
		b) Brak oznakowania ostrzegawczego lub oznakowanie nieczytelne		X	
		c) Połączenie zespołu przewodów jest niezabezpieczone lub skorodowane		X	
		d) Izolacja elektryczna jest uszkodzona lub zużyta, co może prowadzić do obrażeń przy kontakcie.		X	X
		e) Podatność na usterki silnika trakcyjnego		X	
		f) Sprzęt i oprogramowanie, które otrzymały homologację typu, niezgodne z wymogami <sup>1</sup>		X	

4.14.5.3 Przetworniki elektroniczne, silnik i falownik	Kontrola wzrokowa	a) Niezgodność z wymogami <sup>1</sup>		X		
		b) Niewłaściwe zabezpieczenie		X		
	Sprawdzenie gotowości operacyjnej układów za pomocą odpowiedniego interfejsu (OBD lub OBM)	c) Uszkodzenie lub korozja elementów Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń lub grozi odpadnięciem	X		X	
		d) Nieprawidłowe zamocowanie lub uszkodzenie osłon			X	
	Pomiar uziemienia przewodów wyrównawczych, jeżeli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu	e) Uszkodzenie lub zużycie izolacji elektrycznej			X	
		f) Podatność układów przekształtników i falowników na zwarcia			X	
		g) Nieprawidłowa wersja sprzętu i oprogramowania, które otrzymały homologację typu			X	
4.14.6. Rezystancja izolacji (X) <sup>2</sup>						
4.14.6.1. Rezystancja izolacji gniazda ładowania pojazdu i rezystancja uziemienia ochronnego	Odczyt rezystancji izolacji za pomocą elektronicznego interfejsu pojazdu, jeśli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu i dostępne są niezbędne dane	a) Rezystancja izolacji niezgodna z wymogami lub z wcześniej określonymi wartościami producenta pojazdu		X		
		b) Rezystancja uziemienia ochronnego niezgodna z wymogami		X		
4.14.6.2. Rezystancja izolacji między systemem wysokiego napięcia a podwoziem	Kontrola wzrokowa Odczyt rezystancji izolacji za pomocą elektronicznego interfejsu pojazdu, jeśli pozwalają na to cechy techniczne pojazdu i dostępne są niezbędne dane	a) System monitorowania izolacji wskazuje na awarię		X		
		b) Wartość rezystancji izolacji niezgodna z wymogami		X		
4.14.7. System blokady rozruchu						

4.14.7.1. System blokady rozruchu (jeżeli jest wymagany)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.  Kontrola funkcjonalna polegająca na sprawdzeniu, czy pojazd nie może poruszać się samodzielnie z podłączonym kablem ładującym oraz gdy ciężar kierowcy jest uniesiony z siedzenia	Awaria wskaźnika	X		
4.15 Sygnał hamowania awaryjnego  Opis: podczas gwałtownego hamowania włączają się światła awaryjne lub uzupełniające elementy świetlne lub następuje ostrzeżenie pojazdów jadących z tyłu za pomocą migających świateł hamowania, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 48 lub regulaminem EKG ONZ nr 13.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X		

”.

(xxiv) w tabeli pozycja 5.1.3 otrzymuje brzmienie:

”					
5.1.3. Łożyska kół (+ E)	Kontrola wzrokowa z użyciem urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi, jeżeli jest dostępne. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	a) Zbyt duży luz na łożysku koła.		X	
		Pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia.			X
		b) Łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone.		X	
		Niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia.			X
		c) Słyszalne objawy zużycia lub uszkodzenia łożyska.		X	
”					

(xxiva) w tabeli pozycja 5.2.3 otrzymuje brzmienie:

5.2.3. Opony	Kontrola wzrokowa całej opony poprzez obrót uniesionego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku bądź poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu na kanale przeglądowym.	a) Rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymogami <sup>1</sup> w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy.  Niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania, opona dotyka innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczną jazdę.		X	X
		b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.		X	
		c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi.		X	
		d) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony.  Widoczny lub uszkodzony kord opony.		X	X
		e) Widoczny wskaźnik zużycia bieżnika.  Głębokość bieżnika niezgodna z wymogami <sup>1</sup> .		X	X
		f) Opona obciera o inne elementy (elastyczne fartuchy przeciwbłotne).  Opona obciera o inne elementy (bez wpływu na bezpieczną jazdę).	X	X	
		g) Opony bieżnikowane niezgodne z wymogami <sup>1</sup> .  Wpływ na warstwę ochronną kordu.		X	X
		h) Opona wyraźnie niedopompowana.	X		

<p>5.2.3.1. System ostrzegania o niskim ciśnieniu w oponach</p> <p>Opis: system wykrywa spadek ciśnienia w oponach za pomocą zintegrowanych czujników lub na podstawie niewiarygodnych wartości prędkości obrotowej kół, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i regulaminem EKG ONZ nr 141</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka fizyczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu</p> <p>Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria</p> <p>Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

»

(xxivb) w tabeli pozycje 5.3.2 i 5.3.2.1 otrzymują brzmienie:

<p>5.3.2 Amortyzatory, w tym tłumienie elektroniczne (jeżeli są zamontowane)</p> <p>Opis tłumienia elektronicznego: w zależności od sytuacji na drodze system reguluje fazy odbicia i dobicia amortyzatorów.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		i) Niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi. Obluzowany amortyzator.	X	X	
		j) Amortyzator jest uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie.		X	
5.3.2.1. Badanie skuteczności tłumienia (X) <sup>2</sup>	Użycie specjalnych urządzeń i porównanie różnicy między prawą a lewą stroną lub na podstawie oscylacji lub tłumienia pojazdu	a) Znacząca różnica między prawą a lewą stroną.		X	
		b) Minimalne wartości tłumienia nie zostały osiągnięte.		X	

(xxivc) w tabeli pozycja 5.3.5 otrzymuje brzmienie:

5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne, w tym poziomowanie wysokości (jeżeli jest zamontowane)	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
Opis poziomowania wysokości: system zmienia prześwit między podwoziem pojazdu a nawierzchnią drogi.		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		i) Słyszalny wpływ powietrza z układu		X	

(xxivd) w tabeli pozycja 6.1.3 otrzymuje brzmienie:

6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym ogrzewanie zbiornika i przewodów i instalacja wodorowa)	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku, w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG/LNG/H należy zastosować wykrywacz nieszczelności, uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.	a) Niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, stwarzające szczególne zagrożenie pożarowe.			X
Opis instalacji wodorowej: wodór jest magazynowany w pojeździe i wykorzystywany do jego napędu poprzez spalanie w silniku spalinowym wewnętrznego spalania albo przekształcanie w ogniwie paliwowym z dodatkowym silnikiem elektrycznym.		b) Wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieszczelny. Ryzyko pożaru; nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych.		X	X
		c) Przetarcie przewodów. Uszkodzenie przewodów.	X	X	
		d) Nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwa (jeżeli jest wymagany).		X	
		e) Zagrożenie pożarowe z powodu: — wycieku paliwa, — niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego, — stanu komory silnikowej.			X
		f) Układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG lub napęd wodorowy niezgodny z wymogami; część systemu nie działa prawidłowo <sup>1</sup>			X
		g) Brak systemu lub elementu		X	
		h) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		i) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		j) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		k) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		l) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu  Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		m) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		n) Inna awaria			

		Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			X
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			

”;

(xxive) w tabeli dodaje się pozycję 6.1.10 w brzmieniu:

”

<p>6.1.10 Stabilizacja przegubu pojazdu przegubowego (jeżeli jest zamontowany) (X)<sup>2</sup></p> <p>Opis: przegub pojazdu przegubowego jest stabilizowany poprzez tłumienie w zależności od prędkości pojazdu, ciśnienia w cylindrach amortyzatorów przegubowych oraz kąta skrętu kół i kąta przegubowego.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X				
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X			
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X		

”;

(xxivf) w tabeli pozycja 7.1.3 otrzymuje brzmienie:

<p>7.1.3 Napinacz pasa bezpieczeństwa i ogranicznik siły pasa bezpieczeństwa</p> <p>Opis: w razie wypadku pas bezpieczeństwa zostaje naprężony w celu ustawienia pasażera w określonej pozycji lub ograniczenia siły działającej na pas, przy czym system sterowany elektrycznie pozwala ograniczyć siły działające na osobę, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 16 lub regulaminem EKG ONZ nr 94.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu albo system lub element niezgodny z typem pojazdu</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają, w stosownych przypadkach, albo działają w sposób niewiarygodny</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

(xxv) w tabeli pozycja 7.1.5 otrzymuje brzmienie:

<p>7.1.5. Poduszka powietrzna</p> <p>Opis: w razie wypadku nadmuchiwane poduszki powietrzne zmniejszają ryzyko obrażeń dzięki efektowi amortyzacji, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 12, EKG ONZ nr 14; lub EKG ONZ nr 16.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Wyraźny brak systemu lub elementów (np. wykrywania zajętości siedzenia).</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy wyraźnie nie działają (np. są nieodpowiednie do pojazdu)</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

(xxva) w tabeli skreśla się pozycje 7.1.4 i 7.1.6;

(xxvi) w tabeli pozycja 7.8 otrzymuje brzmienie:

7.8.	Prędkościomierz	Kontrola wzrokowa lub kontrola działania podczas jazdy próbnej lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu, lub dowolna kombinacja tych metod.	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami <sup>1</sup> . Brak (jeżeli jest wymagany).	X	X	
			b) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X	X	
			c) Brak wystarczającego podświetlenia. Całkowity brak podświetlenia.	X	X	

(xxvii) w tabeli pozycja 7.9 otrzymuje brzmienie:

<p>7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)</p> <p>Opis: system rejestrowania czasu prowadzenia pojazdu, przerw, okresów odpoczynku oraz okresów innej pracy wykonywanej przez kierowcę, np. zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014****.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu (np. plomby, tabliczki znamionowej) lub montaż niezgodny z wymogami<sup>1</sup> (np. nieaktualna tabliczka znamionowa).</p>	<p>X</p>	
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów (np. nieczytelna tabliczka znamionowa)</p>	<p>X</p>	
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>	<p>X</p>	
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>	<p>X</p>	
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>	<p>X</p>	
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny (np. w wyniku ingerencji lub przeróbek, zastosowania opon o rozmiarze niezgodnym z parametrami kalibracji lub ustawienia nieprawidłowej prędkości granicznej – jeśli podlega sprawdzeniu).</p>	<p>X</p>	
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

(xxviia) w tabeli pozycja 7.10 otrzymuje brzmienie:

<p>7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany) (+E)</p> <p>Opis: podczas jazdy system zapobiega przekroczeniu określonej prędkości maksymalnej. Ma zastosowanie tam, gdzie jest to wymagane, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 89 i rozporządzeniem (UE) 2019/2144.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu (np. plomby, tabliczki znamionowej) lub montaż niezgodny z wymogami<sup>1</sup>.</p>	<p>X</p>		
		<p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p>	<p>X</p>		
		<p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p>	<p>X</p>		
		<p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p>	<p>X</p>		
		<p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p>	<p>X</p>		
		<p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny (np. w wyniku ingerencji lub przeróbek, zastosowania opon o rozmiarze niezgodnym z parametrami kalibracji lub ustawienia nieprawidłowej prędkości granicznej – jeśli podlega sprawdzeniu).</p>	<p>X</p>		
		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

(xxviii) w tabeli pozycja 7.11 otrzymuje brzmienie:

”					
7.11. Drogomierz, jeżeli występuje	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu (OBD lub OBM).  Jeżeli kontrola wykaże, że manipulowano drogomierzem, funkcjonariusz służb kontrolnych wskazuje to w świadectwie przydatności do ruchu drogowego jako powiadomienie dla właściciela pojazdu	Wyraźnie nie działa.		X	

(xxix) w tabeli pozycja 7.12 otrzymuje brzmienie:

”					
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), jeżeli jest zamontowany/wymagany (X) <sup>1</sup>  Opis: system stabilizuje pojazd lub cały zespół pojazdów w krytycznych, dynamicznych sytuacjach drogowych, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i z regulaminem EKG ONZ nr 140.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub dowolnego elementu (np. czujników prędkości obrotowej kół)		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów (np. czujników prędkości obrotowej kół)		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	X
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			

(xxixa) w tabeli dodaje się pozycję 7.13 w brzmieniu:

7.13 System eCall (jeżeli jest zamontowany, zgodnie z przepisami UE dotyczącymi homologacji typu)	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Drobna	Poważna	Niebezpieczna	
<p>Automatyczny system eCall</p> <p>Opis: system jest uruchamiany automatycznie przez czujniki zamontowane w pojeździe lub ręcznie, przesyła minimalny zestaw danych (EN 15722) za pośrednictwem sieci łączności ruchomej oraz nawiązuje połączenie audio na podstawie numeru (alarmowego) pomiędzy pasażerami pojazdu a publicznym punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758** i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/79***.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p> <p>W przypadku systemów eCall, w których wykorzystuje się starsze sieci komórkowe (2G/3G) i które nie są już eksploatowane, a system eCall wskazuje na awarię, nie może to być kryterium uznania stanu technicznego za niezadowalający.</p>	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze (eCall MIL) wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe	X		X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny: – elementy audio (np. nieprawidłowy wynik testu echa);			X	
		h) Inna awaria (np. urządzenie komunikacyjne sieci telefonii ruchomej, elektroniczny moduł sterujący lub awaria sygnału				

		GPS) Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe			X

”.

(xxxixb) w tabeli dodaje się pozycję 7.14 w brzmieniu:

7.14 Łącze diagnostyczne pojazdu (port OBD) (jeżeli jest zamontowane)	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Drobna	Poważna	Niebezpieczna
7.14.1 Łącze diagnostyczne pojazdu (port OBD)	Kontrola wzrokowa uzupełniona użyciem interfejsu elektronicznego.	a) Interfejs niedostępny		X	
		b) Wyraźnie nie działa		X	
		c) Uszkodzenie systemu lub elementu		X	
		d) Brak systemu lub elementu		X	

”.

(xxx) w tabeli pozycje 8.1 i 8.2 otrzymują brzmienie:

8.1. Hałas

8.1.1. Układ tłumienia hałasu (+E)	Ocena subiektywna (jeżeli funkcjonariusz służb kontrolnych uzna, że hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu).	a) Poziom hałasu przekracza wartości dopuszczalne określone w wymogach <sup>1</sup> .		X	
		b) Obluzowanie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu.  Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	X
	Dopuszcza się pomiar za pomocą urządzenia do zdalnego pomiaru, potwierdzony za pomocą standardowych metod badawczych	c) Pomiar metodą teledetekcji wskazuje na poważne niezgodności.		X	

8.2. Emisja spalin

8.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego (odczyt z OBD lub OBM)	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin, przeróbka urządzenia lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	
		c) Awaria urządzenia ostrzegawczego, wskaźnik ostrzegawczy/kontrolny nie działa.		X	
		d) Włączony wskaźnik awarii systemu (MIL), urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		e) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		f) Przeróbka urządzenia kontrolnego emisji spalin wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko.		X	
		g) Jakikolwiek inne zmiany w urządzeniach kontrolnych emisji wpływające na bezpieczeństwo lub środowisko.		X	

		h) Obecność urządzeń elektronicznych nieautoryzowanych przez producenta pojazdu ani niezatwierdzonych podczas homologacji, zmieniających sygnały do lub z silnika lub urządzenia kontrolnego emisji zanieczyszczeń.		X	
		(i) Niewystarczająca ilość odczynnika, jeśli ma zastosowanie.		X	
		(j) Odczyt z OBD lub OBM wskazuje poważną awarię		X	
Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
8.2.2 Pomiar emisji spalin – silniki o zapłonie iskrowym	<p>Procedury badania:</p> <p>W odniesieniu do pojazdów, w których w ramach homologacji typu określono wartość graniczną liczby cząstek stałych (PN); Euro VI, Euro 6c i nowszych lub dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 sierpnia 2019 r. oraz kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 grudnia 2013 r.:</p> <p>Pomiar liczby cząstek stałych zgodnie z pkt 8.2.2.1.</p> <p>Dla wszystkich pojazdów:</p> <p>Badanie emisji gazów zgodnie z pkt 8.2.2.2.</p> <p>W odniesieniu do pojazdów określonych zgodnie z aktami wykonawczymi:</p> <p>Pomiar NO<sub>x</sub> zgodnie z pkt 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1 Pomiar liczby cząstek stałych (E)	<p>Przygotowanie pojazdu:</p> <p>— [do określenia zgodnie z aktami wykonawczymi]</p> <p>Przygotowanie przyrządu pomiarowego:</p> <p>— Urządzenie do pomiaru PN jest podłączone do zasilania co najmniej przez czas rozgrzewania wskazany przez producenta,</p> <p>— Samokontrolę przyrządu [należy określić zgodnie z aktami wykonawczymi] obejmują monitorowanie właściwego działania</p>	Wynik pomiaru przekracza wartości graniczne określone zgodnie z aktami wykonawczymi		X	

<p>przrzędu podczas pracy i uruchamianie sygnału ostrzegawczego lub wyświetlanie komunikatu w razie nieprawidłowego działania.</p> <p>Przed każdym badaniem sprawdza się dobry stan układu pobierania próbek, w tym sprawdza się, czy wąż i sonda do pobierania próbek nie są uszkodzone.</p> <p>Procedura badania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— oprogramowanie licznika cząstek stałych automatycznie prowadzi operatora przrzędu przez procedurę badania,</li> <li>— sonda jest wprowadzana na głębokość co najmniej 0,20 m do wylotu układu wydechowego. W uzasadnionych wyjątkowych przypadkach, gdy pobieranie próbek na tej głębokości nie jest możliwe, sondę wprowadza się na głębokość co najmniej 0,05 m. Sonda próbująca nie dotyka ścianek rury wydechowej;</li> <li>— Jeżeli układ wydechowy ma więcej niż jeden wylot, badanie należy przeprowadzić na wszystkich wylotach. W tym przypadku za stężenie PN pojazdu uznaje się najwyższe zmierzone stężenie PN odnotowane na różnych wylotach układu wydechowego;</li> <li>— Pojazd pracuje [jak określono zgodnie z aktami wykonawczymi]. Jeżeli w warunkach statycznych silnik pojazdu nie jest włączony, operator badania dezaktywuje system start/stop. W przypadku pojazdów hybrydowych i pojazdów hybrydowych typu plug-in następuje włączenie silnika cieplnego;</li> </ul> <p>Po zakończeniu procedury badania przrząd podaje (i zapisuje) stężenie PN dla danego pojazdu oraz komunikat »ZALICZONO« lub »NIE ZALICZONO«:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Jeżeli wynik badania jest niższy od wartości granicznej lub równy tej wartości, przrząd zgłasza komunikat „ZALICZONO”.</li> <li>— Jeżeli wynik badania jest wyższy od wartości granicznej, przrząd zgłasza komunikat „NIE ZALICZONO”.</li> </ul>				
--	--	--	--	--

8.2.2.2. Emisje zanieczyszczeń gazowych (E)	<p>Pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie z wymogami<sup>1</sup>.</p> <p>Pomiary nie mają zastosowania do silników dwusuwowych.</p> <p>Dopuszcza się pomiar za pomocą urządzenia do zdalnego pomiaru, potwierdzony za pomocą standardowych metod badawczych.</p>	i) a) Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta;		X	
		(b) albo, jeżeli informacje te nie są dostępne, emisja CO przekracza:		X	
		(i) w przypadku pojazdów niewyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin, — 4,5 %, lub — 3,5 % w zależności od daty pierwszej rejestracji bądź pierwszego dopuszczenia do ruchu i obowiązujących wymogów <sup>1</sup> .			
		(ii) w przypadku pojazdów wyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin, — pomiar na biegu jałowym: 0,5 % — pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,3 % lub — pomiar na biegu jałowym: 0,3 % <sup>(7)</sup> — pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,2 % lub — pomiar na biegu jałowym: 0,2 % <sup>(8)</sup> — pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,1 % w zależności od daty pierwszej rejestracji bądź pierwszego dopuszczenia do ruchu i obowiązujących wymogów <sup>1</sup> .			
		c) Współczynnik lambda poza zakresem $1 \pm 0,03$ lub brak zgodności ze specyfikacją producenta;		X	
8.2.2.3. Pomiar NO <sub>x</sub> (E)	<p>Przygotowanie pojazdu, przygotowanie przyrządu pomiarowego, kontrola układu pobierania próbek i procedura badania są szczegółowo określone aktami wykonawczymi uwzględniającymi środowisko testowe silnika o zapłonie iskrowym i istniejące metody pomiaru emisji gazowych.</p> <p>Dopuszcza się pomiar za pomocą urządzenia do zdalnego pomiaru, potwierdzony za pomocą standardowych metod badawczych zgodnie z pkt 8.2.2 niniejszej tabeli lub z pkt 8.2.2 zawartym w pkt 3 załącznika I do dyrektywy 2014/45/UE.</p>	a) Wynik pomiaru przekracza wartość graniczną określoną zgodnie z aktami wykonawczymi.		X	

		b) Odczyt z OBD lub OBM wskazuje poważną awarię		X	
--	--	---	--	---	--

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
8.2.3 Pomiar emisji spalin – silniki wysokoprężne	<p>Procedury badania:</p> <p>W odniesieniu do pojazdów od klas emisji Euro 5b i Euro VI i nowszych lub dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 grudnia 2012 r. oraz M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 grudnia 2013 r.:</p> <p>Pomiar liczby cząstek stałych (PN) zgodnie z pkt 8.2.3.1</p> <p>W odniesieniu do pojazdów do klas emisji Euro 5a i Euro V:</p> <p>Pomiar zadymienia zgodnie z pkt 8.2.3.2.</p> <p>W przypadku pojazdów wyposażonych w filtry cząstek stałych lub pojazdów kategorii M<sub>1</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 2 lipca 2007 r. i kategorii N<sub>1</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 sierpnia 2010 r. oraz kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 1 stycznia 2014 r. państwa członkowskie mogą stosować pomiar PN zgodnie z pkt 8.2.3.1 zamiast pomiaru zadymienia spalin.</p> <p>W odniesieniu do pojazdów od klas emisji Euro 6d-TEMP i Euro VI i nowszych lub dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 sierpnia 2019 r. oraz kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po 1 stycznia 2014 r.:</p> <p>Pomiar NO<sub>x</sub> zgodnie z pkt 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Pomiar liczby cząstek stałych (E)	<p>Przygotowanie pojazdu:</p> <p>Na początku badania silnik pojazdu powinien być:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— rozgrzany, tj. temperatura płynu chłodzącego silnik powinna być większa niż 60 °C, ale najlepiej większa niż 70 °C</li> <li>— kondycjonowany, poprzez pracę przez pewien czas na biegu jałowym przy niskich obrotach lub przyspieszanie pracy silnika nieruchomego pojazdu do maksymalnej prędkości obrotowej silnika wynoszącej 2 000 obr./min lub poprzez jazdę. Zalecany całkowity czas kondycjonowania wynosi co najmniej 300 sekund.</li> </ul> <p>Podczas badania pojazd nie może przeprowadzać aktywnej regeneracji filtra cząstek stałych.</p>	<p>Wynik pomiaru przekracza 250 000 (1/cm<sup>3</sup>)</p> <p>W odniesieniu do pojazdów do klasy emisji Euro 5a i Euro V, wyposażonych w filtry cząstek stałych, państwa członkowskie mogą stosować limit do 1 000 000 (1/cm<sup>3</sup>).</p>		X	

<p>Szybkie badanie zaliczeniowe jest możliwe przy temperaturze płynu chłodzącego silnik poniżej 60 °C. Jeśli jednak pojazd nie przejdzie pomyślnie badania, badanie się powtarza, a pojazd powinien spełniać wymagania określone dla temperatury płynu chłodzącego silnik oraz kondycjonowania.</p> <p>Przygotowanie przyrządu pomiarowego (jak określono w sekcjach 3, 4 i 5 zalecenia Komisji (UE) 2023/688 przyjętego 20 marca 2023 r.):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— przyrząd jest podłączony do zasilania co najmniej przez czas rozgrzewania wskazany przez producenta,</li> <li>— samokontrolę przyrządu określone w sekcji 5 zalecenia Komisji (UE) 2023/688, przyjętego w dniu 20 marca 2023 r., obejmują monitorowanie właściwego działania przyrządu podczas pracy i uruchamianie sygnału ostrzegawczego lub wyświetlanie komunikatu w razie nieprawidłowego działania.</li> </ul> <p>Przed każdym badaniem sprawdza się dobry stan układu pobierania próbek, w tym sprawdza się, czy wąż i sonda do pobierania próbek nie są uszkodzone.</p> <p>Procedura badania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— oprogramowanie licznika cząstek stałych automatycznie prowadzi operatora przyrządu przez procedurę badania,</li> <li>— sonda jest wprowadzana na głębokość co najmniej 0,20 m do wylotu układu wydechowego. W uzasadnionych wyjątkowych przypadkach, gdy pobieranie próbek na tej głębokości nie jest możliwe, sondę wprowadza się na głębokość co najmniej 0,05 m. Sonda próbująca nie dotyka ścianek rury wydechowej;</li> <li>— Jeżeli układ wydechowy ma więcej niż jeden wylot, badanie należy przeprowadzić na wszystkich wylotach. W tym przypadku za stężenie PN pojazdu uznaje się najwyższe zmierzone stężenie PN odnotowane na różnych wylotach układu wydechowego;</li> <li>— Pojazd pracuje na biegu jałowym przy niskich obrotach. Jeżeli w warunkach statycznych silnik pojazdu nie jest włączony, operator badania dezaktywuje system start/stop. W przypadku pojazdów hybrydowych i pojazdów hybrydowych typu plug-in następuje włączenie silnika cieplnego;</li> <li>— Po włożeniu sondy do rury wydechowej wykonuje się następujące kroki:</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Okres stabilizacji trwający co najmniej 15 sekund przy pracy silnika na biegu jałowym. Ewentualnie przed okresem stabilizacji wykonuje się 2–3 przyspieszenia</li> </ol>				
---	--	--	--	--

	<p>do maksymalnej prędkości obrotowej silnika wynoszącej 2000 obr./min.,</p> <p>4. Po okresie stabilizacji dokonuje się pomiaru emisji stężenia PN. Czas trwania badania wynosi co najmniej 15 sekund (całkowity czas trwania pomiaru). Wynik badania to średnie stężenie PN w czasie trwania pomiaru. Jeżeli zmierzone stężenie PN jest większe niż dwukrotność wartości granicznej, pomiar może zostać natychmiast przerwany przed upływem 15 sekund. Należy podać wynik badania.</p> <p>Po zakończeniu procedury badania przyrząd podaje (i zapisuje) średnie stężenie PN dla danego pojazdu oraz komunikat »ZALICZONO« lub »NIE ZALICZONO«:</p> <p>— Jeżeli wynik badania jest niższy od wartości granicznej lub równy tej wartości, przyrząd zgłasza komunikat „ZALICZONO”.</p> <p>— Jeżeli wynik badania jest wyższy od wartości granicznej, przyrząd zgłasza komunikat „NIE ZALICZONO”.</p>				
<p>8.2.3.2. Zadymienie</p> <p>Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy przed</p> <p>1 stycznia 1980 r. są zwolnione z tego wymogu.</p>	<p>Zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem, a także, jeśli wymagają tego przepisy homologacyjne, odczytując zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz innymi wymogami.</p> <p>Wstępne przygotowanie pojazdu:</p> <p>1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym.</p>	<p>a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach<sup>1</sup>.</p> <p>poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe.</p>	<p>a)</p>	<p>X</p>	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	<p>2. Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego:</p> <p>(i) silnik powinien być w pełni rozgrzany, na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub, jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na budowę silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie włączeń wentylatora silnika.</p> <p>(ii) Układ wydechowy należy przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów lub za pomocą innej równoważnej metody.</p>	<p>(b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi<sup>1</sup> nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— dla silników wolnossących: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— dla silników turbodoładowanych: 3,0 m<sup>-1</sup>, lub</li> <li>— w przypadku pojazdów określonych w wymogach<sup>1</sup> lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach<sup>1</sup>: 1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(9)</sup> lub 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(8)</sup></li> </ul>			
	<p>Procedura badania:</p> <p>Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszania obrotów silnik i ewentualna turbosprężarka powinny pracować na obrotach biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to oczekiwanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia.</p> <p>W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa.</p>				

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	<p>Podczas każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej lub prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich prędkości maksymalnej. Można to sprawdzić poprzez odczyt prędkości obrotowej silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu od początku naciśnięcia pedału przyspieszenia do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> wynosi co najmniej dwie sekundy.</p> <p>Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego przyspieszenia obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań.</p> <p>Aby uniknąć zbędnych badań, państwa członkowskie mogą zakwestionować pojazdy, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszenia obrotów lub po cyklach przedmuchiwania. Podobnie w celu uniknięcia zbędnych badań państwa członkowskie mogą ocenić pozytywnie pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszenia obrotów lub po cyklach przedmuchiwania.</p> <p>Dopuszcza się pomiar za pomocą urządzenia do zdalnego pomiaru, potwierdzony za pomocą standardowych metod badawczych zgodnie z pkt 8.2.3 niniejszej tabeli lub z pkt 8.2.3 zawartym w pkt 3 załącznika I do dyrektywy 2014/45/UE.</p>				

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
8.2.3.3. Pomiar NO <sub>x</sub> (E)	<p>Przygotowanie pojazdu:</p> <p>Dla warunków poniżej -10 °C: Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego.</p> <p>Gdy temperatura na zewnątrz wynosi -10 °C lub powyżej:</p> <p>Przed przystąpieniem do badania układ oczyszczania spalin pojazdu musi zostać rozgrzany do warunków umożliwiających skuteczną redukcję emisji NO<sub>x</sub> przez system redukcji NO<sub>x</sub> w pojeździe. W miarę możliwości gotowość pojazdu do badania należy potwierdzić poprzez sprawdzenie lampki kontrolnej na desce rozdzielczej lub za pomocą interfejsu pojazdu (odczyt OBD lub OBM).</p> <p>Podczas badania pojazd nie może przeprowadzać aktywnej regeneracji filtra cząstek stałych.</p> <p>Przygotowanie przyrządu pomiarowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— przyrząd do pomiaru emisji NO<sub>x</sub> jest podłączony do zasilania co najmniej przez czas rozgrzewania wskazany przez producenta,</li> <li>— samokontrolę przyrządu [należy określić zgodnie z aktami wykonawczymi] obejmując monitorowanie właściwego działania przyrządu podczas pracy i uruchamianie sygnału ostrzegawczego lub wyświetlanie komunikatu w razie nieprawidłowego działania.</li> </ul>	Wynik pomiaru przekracza 40 ppm lub interfejs elektroniczny sygnalizuje awarię		X	

	<p>Przed każdym badaniem sprawdza się dobry stan układu pobierania próbek, w tym sprawdza się, czy wąż i sonda do pobierania próbek nie są uszkodzone.</p> <p>Procedura badania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— oprogramowanie analizatora NO<sub>x</sub> automatycznie prowadzi operatora przyrządu przez procedurę badania,</li> <li>— sonda jest wprowadzana na głębokość co najmniej 0,20 m do wylotu układu wydechowego. W uzasadnionych wyjątkowych przypadkach, gdy pobieranie próbek na tej głębokości nie jest możliwe, sondę wprowadza się na głębokość co najmniej 0,05 m. Sonda próbkująca nie dotyka ścianek rury wydechowej;</li> <li>— Jeżeli układ wydechowy ma więcej niż jeden wylot, badanie należy przeprowadzić na wszystkich wylotach. W tym przypadku za stężenie NO<sub>x</sub> pojazdu uznaje się najwyższe zmierzone stężenie NO<sub>x</sub> odnotowane na różnych wylotach układu wydechowego,</li> <li>— pojazd pracuje na biegu jałowym przy niskich obrotach,</li> <li>— Po włożeniu sondy do rury wydechowej wykonuje się następujące kroki: <ul style="list-style-type: none"> <li>3. Okres stabilizacji trwający co najmniej 15 sekund przy pracy silnika na biegu jałowym.</li> <li>4. Po okresie stabilizacji dokonuje się pomiaru emisji stężenia NO<sub>x</sub>. Czas trwania badania wynosi co najmniej 15 sekund (całkowity czas trwania pomiaru). Wynik badania to średnie stężenie NO<sub>x</sub> w czasie trwania pomiaru.</li> </ul> </li> </ul> <p>Po zakończeniu procedury badania przyrząd podaje (i zapisuje) średnie stężenie NO<sub>x</sub> dla danego pojazdu oraz komunikat »ZALICZONO« lub »NIE ZALICZONO«:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Jeżeli wynik badania jest niższy od wartości granicznej lub równy tej wartości, przyrząd zgłasza komunikat „ZALICZONO”.</li> <li>— Jeżeli wynik badania jest wyższy od wartości granicznej, przyrząd zgłasza komunikat „NIE ZALICZONO”.</li> </ul> <p>Dopuszcza się pomiar za pomocą urządzenia do zdalnego</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>pomiaru, potwierdzony za pomocą standardowych metod badawczych zgodnie z pkt 8.2.3 niniejszej tabeli lub z pkt 8.2.3 zawartym w pkt 3 załącznika I do dyrektywy 2014/45/UE.</p>				
--	--	--	--	--	--

(xxxi) w tabeli pozycja 8.4.1 otrzymuje brzmienie:

8.4.1. Wycieki płynów	Kontrola wzrokowa	Każdy nadmierny wyciek płynu, innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi.  Stałe powstawanie kropli, które stanowi bardzo poważne ryzyko.		X	X
-----------------------	-------------------	---	--	---	---

(xxxia) w tabeli pozycja 9.11.1 otrzymuje brzmienie:

22 9.11.1. Drzwi, rampy, podnośniki i układ przykłąku, jeżeli są zamontowane zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 107	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie(-a) ostrzegawcze wskazuje(-ą) uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe	X		X
		g) System lub elementy nie działają, w stosownych przypadkach, albo działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe	X		X
		i) Niezgodność z wymogami <sup>1</sup>		X	

»

(xxxib) w tabeli dodaje się pozycję 9.13 w brzmieniu:

”		Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.13. System alarmowy i system tłumienia ognia 9.13.1. System alarmowy (jeżeli jest zamontowany, zgodnie z przepisami UE dotyczącymi homologacji typu)	Metoda Kontrola wzrokowa i kontrola działania (w stosownych przypadkach) lub przy użyciu interfejsu elektronicznego	a) Nie działa w ogóle, nie działa prawidłowo.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem interfejsu elektronicznego.		X	
		c) Brak systemu		X	
		d) System niezgodny z wymogami <sup>1</sup>		X	
9.13.2 System tłumienia ognia (jeżeli jest zamontowany, zgodnie z przepisami UE dotyczącymi homologacji typu)	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu, system aktywuje się		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem interfejsu elektronicznego.		X	
		c) System niezgodny z wymogami		X	
		d) Brak ciśnienia w zbiorniku ze środkiem wykrywającym, zbiorniku z gazem pędnym, zbiorniku ze środkiem gaśniczym, puste zbiorniki.		X	
		e) Kontrola zbiornika i zbiorniki niewymienione na czas		X	

”  
,  
(xxxii) w tabeli dodaje się pozycję 10 w brzmieniu:

”

10. ADAS I INNE SYSTEMY ZWIĄZANE Z BEZPIECZEŃSTWEM						
<p>10.1 Inteligentny asystent kontroli prędkości. (jeżeli jest wymagany zgodnie z przepisami homologacyjnymi lub jeżeli jest zamontowany)</p> <p>Opis inteligentnego asystenta kontroli prędkości: system wspomagający kierowcę w utrzymaniu odpowiedniej prędkości dostosowanej do warunków drogowych poprzez dostarczanie specjalnych i odpowiednich sygnałów, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2021/1958****.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów lub widoczne nieprawidłowe ustawienie czujników		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X		X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny			X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X		X	X
<p>10.2 Aktywny zagłówek (jeżeli jest zamontowany) (X)<sup>2</sup></p> <p>Opis: system zmniejsza ryzyko urazu kręgosłupa szyjnego w przypadku kolizji tylnej poprzez</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		

zmianę położenia zagłówka w kierunku głowy.		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają, w stosownych przypadkach, albo działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe	X	X	X
10.3 Aktywna pokrywa komory silnika (jeżeli jest zamontowana) (X) <sup>2</sup>  Opis: poprzez automatyczne uniesienie maski system zapewnia większą strefę zgniotu w razie wypadku z udziałem pieszego.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają (np. są nieaktualne), w stosownych przypadkach, albo działają w sposób niewiarygodny		X	

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
10.4 Funkcja automatycznego zatrzymania (jeżeli jest zamontowana) (X) <sup>2</sup>  Opis: system samodzielnie utrzymuje pojazd po zatrzymaniu przy użyciu hamulca roboczego lub hamulca postojowego i automatycznie je zwalnia podczas ruszania.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	X
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			
g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X			
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	X		
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi					
10.5 Automatyczny system hamowania awaryjnego (jeżeli jest wymagany zgodnie z przepisami homologacyjnymi lub jeżeli jest zamontowany)  Opis: system samoczynnie inicjuje	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów lub widoczne nieprawidłowe ustawienie czujników		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	

hamowanie w celu uniknięcia kolizji z przeszkodą lub z innym użytkownikiem drogi lub w celu ograniczenia skutków nieuchronnego zderzenia.		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny (np. elementy audio)		X	
10.6 Wspomagane układy kierownicze (jeżeli są zamontowane)	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
Wspomaganie układu kierowniczego					
Opis: w zależności od sytuacji na drodze następuje automatyczna zmiana kąta skrętu kół bez ingerencji kierowcy. Ma to znaczenie, jeśli ingerencja w układ kierowniczy następuje przy prędkości większej niż 15 km/h, np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 79.		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny (np. elementy audio)		X	

<p>Asystent zmiany pasa ruchu</p> <p>Opis: podczas zmiany pasa ruchu system ostrzega kierowcę o pojazdach znajdujących się na sąsiednim pasie ruchu i steruje pojazdem z powrotem ma właściwy pas.</p> <p>Asystent utrzymania pasa ruchu</p> <p>Opis: system ostrzega kierowcę w przypadku niezamierzonego opuszczania pasa ruchu oraz steruje pojazdem z powrotem na właściwy pas, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/646*.</p> <p>Automatyczny system utrzymania pasa ruchu (ALKS)</p> <p>Opis: system uruchamiany przez kierowcę, utrzymujący pojazd na pasie ruchu, sterujący jego ruchami poprzecznymi i wzdłużnymi przez dłuższy czas bez konieczności dalszej ingerencji ze strony kierowcy (np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 157).</p>		<p>h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p>	X	X	X
<p>10.7 System zapobiegający skutkom kolizji (jeżeli jest zamontowany) (X)<sup>2</sup></p> <p>Opis: w krytycznej sytuacji na drodze system przygotowuje pojazd na zderzenie w taki sposób, aby zmniejszyć ryzyko odniesienia obrażeń przez pasażerów lub innych użytkowników drogi.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	<p>a) Brak systemu lub elementu</p> <p>b) Uszkodzenie systemu lub elementów</p> <p>c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania</p> <p>d) Uszkodzone połączenia elektryczne</p> <p>e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.</p> <p>f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie</p> <p>Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu</p> <p>Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi</p> <p>g) System lub elementy niesprawne lub działają w sposób niewiarygodny (np. elektryczne podnośniki szyb)</p>	X	X	X

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X			
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X		
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X	
10.8 Aktywna ochrona przed skutkami przewrócenia się (jeżeli jest zamontowana) (X) <sup>2</sup>  Opis: w przypadku groźby przewrócenia się pojazdu wysuwają się elementy wspierające w celu zabezpieczenia przestrzeni przeżycia, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i regulaminem EKG ONZ nr 21.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		X	
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu				X
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				
g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny			X			
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X					
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			X			
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				X		
10.9 Wspomaganie ruszania (jeżeli jest zamontowane) (X) <sup>2</sup>  Opis: system wspomaga ruszanie, np. poprzez podniesienie osi podnoszącej lub chwilowe zwiększenie ciśnienia hamowania, lub automatyczne zwolnienie	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		

hamulca postojowego.		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
10.10. Dezaktywacja blokady mechanizmu różnicowego (jeżeli jest zamontowana) (X) <sup>2</sup>  Opis: po uruchomieniu tego systemu blokady mechanizmu różnicowego zostają odblokowane w zależności od parametrów (np. poślizgu koła, kąta skrętu kół, prędkości).	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny  Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	X
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			
10.11 Hamulec skrętu (jeżeli jest zamontowany) (X) <sup>2</sup>  Opis: podczas pokonywania zakrętu na jedno lub więcej kół zostaje zastosowane hamowanie dawkowane.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	X
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			
g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny  Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X		
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X	X	X		
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi					
10.12 Aktywna stabilizacja	Kontrola wzrokowa uzupełniona,	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	

<p>przechyłu (jeżeli jest zamontowana) (X)<sup>2</sup></p> <p>Opis: za pomocą odpowiednich siłowników system wytwarza ruch przechylny przeciwny do ruchu przechylnego nadwozia pojazdu, w zależności od bieżącej sytuacji na drodze.</p>	<p>w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		X	
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu				X
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny			X	
<p>10.13 Dźwiękowy system informujący o pojeździe (jeżeli jest wymagany zgodnie z przepisami homologacyjnymi)</p> <p>Opis: przy niskiej prędkości system generuje zewnętrzny, charakterystyczny dźwięk w celu ostrzeżenia, np. pieszych.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		X	
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu				X
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi						
g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny			X			

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X			
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X		
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X	
10.14 Asystent skrętu (system monitorowania martwego pola)  Opis: system informujący kierowcę o możliwości kolizji z uczestnikiem ruchu (np. z rowerzystą) znajdującym się w pobliżu boku samochodu (np. zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 151).	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		X	
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				X
10.15 Wykrywanie obiektów przy cofaniu (jeżeli jest wymagane zgodnie z przepisami homologacyjnymi)  Opis: system ostrzegający kierowcę o osobach i obiektach znajdujących się za pojazdem, mający przede	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X		
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X			
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X		
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X	
10.15 Wykrywanie obiektów przy cofaniu (jeżeli jest wymagane zgodnie z przepisami homologacyjnymi)  Opis: system ostrzegający kierowcę o osobach i obiektach znajdujących się za pojazdem, mający przede	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		

wszystkim na celu unikanie kolizji podczas cofania, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i regulaminem EKG ONZ nr 158.		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
10.16 Systemy ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy (jeżeli są wymagane zgodnie z przepisami homologacyjnymi)  Opis: system oceniający czujność kierowcy za pomocą analizy parametrów pojazdu i w razie potrzeby ostrzegającym kierowcę, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2021/1341*****.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	

		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X			
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu		X		
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi			X	
10.17 Zaawansowane systemy ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy (jeżeli są wymagane zgodnie z przepisami homologacyjnymi)  Opis: system, który wspomaga kierowcę w utrzymaniu koncentracji na sytuacji na drodze i ostrzega go, gdy jego uwaga jest rozproszona, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2023/2590*****.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X		
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		X	
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu				X
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				
g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny			X			
h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie		X				
Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu			X			
Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi				X		
10.18 Rejestratory danych na temat zdarzeń (jeżeli są wymagane zgodnie z przepisami homologacyjnymi)	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X		
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X		
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X		
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X		

Opis: system, którego wyłącznym celem jest rejestrowanie i przechowywanie krytycznych parametrów i informacji związanych ze zderzeniami na krótko przed zderzeniem, w jego trakcie i bezpośrednio po nim, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144, rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/545***** i regulaminem EKG ONZ nr 160.		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
		g) System lub elementy niesprawne lub działają w sposób niewiarygodny (np. nie ma dostępu do danych)		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie	X		
10.19 System zautomatyzowanej jazdy (jeżeli jest zamontowany) (X) <sup>2</sup>  Opis: systemy zdolne do wykonywania w sposób ciągły całego dynamicznego zadania prowadzenia w pełni zautomatyzowanego pojazdu, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/1426*****.	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X		X
		g) System lub elementy niesprawne lub działają w sposób niewiarygodny (np. interfejs człowiek-maszyna)		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X		X
10.20 Systemy monitorowania dostępności kierowcy	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	

(zautomatyzowana jazda) (jeżeli są zamontowane) (X) <sup>2</sup> Opis: System, który ocenia, czy kierowca jest zdolny do przejęcia funkcji prowadzenia pojazdu autonomicznego, w razie potrzeby w określonych sytuacjach, np. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 i regulaminem EKG ONZ nr 157.	charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy niesprawne lub działają w sposób niewiarygodny (np. interfejs człowiek-maszyna)		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X

<p>10.21 Tempomat adaptacyjny (jeżeli jest zamontowany) (X)<sup>2</sup></p> <p>Opis tempomatu adaptacyjnego: system utrzymuje prędkość pojazdu w zależności od preferowanej prędkości i odległości od pojazdu z przodu.</p>	<p>Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego</p>	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Uszkodzenie systemu lub elementów		X	
		c) Nieprawidłowa wersja lub integralność oprogramowania		X	
		d) Uszkodzone połączenia elektryczne		X	
		e) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X
		g) System lub elementy nie działają lub działają w sposób niewiarygodny		X	
		h) Inna awaria Bez wpływu na bezpieczne działanie  Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu  Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe lub innych użytkowników drogi	X	X	X

- 
- ”
- \* Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/646 z dnia 19 kwietnia 2021 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich systemów awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu (ELKS) (Dz.U. L 133 z 20.4.2021, s. 31, ELI: [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_impl/2021/646/oj?eliuri=eli%3Areg\\_impl%3A2021%3A646%3Aoj&locale=pl](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj?eliuri=eli%3Areg_impl%3A2021%3A646%3Aoj&locale=pl)).
- \*\* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).
- \*\*\* Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/79 z dnia 12 września 2016 r. ustanawiające szczegółowe wymagania techniczne i procedury badań w zakresie homologacji typu WE pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112, pokładowych oddzielnych zespołów technicznych i komponentów opartych na numerze 112 eCall oraz uzupełniające i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 w odniesieniu do wyłączeń i mających zastosowanie norm (Dz.U. L 12 z 17.1.2017, s. 44, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2017/79/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj)).
- \*\*\*\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).
- \*\*\*\*\* Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1958 z dnia 23 czerwca 2021 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 poprzez określenie szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów inteligentnego asystenta kontroli prędkości i homologacji typu tych systemów jako oddzielnych zespołów technicznych oraz zmieniające załącznik II do tego rozporządzenia (Dz.U. L 409 z 17.11.2021, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1958/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj)).

\*\*\*\*\* Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1341 z dnia 23 kwietnia 2021 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 poprzez określenie szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy oraz zmieniające załącznik II do tego rozporządzenia (Dz.U. L 292 z 16.8.2021, s. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1341/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj)).

\*\*\*\*\* Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/2590 z dnia 13 lipca 2023 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 poprzez określenie szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu określonych pojazdów silnikowych w odniesieniu do zaawansowanych systemów ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy oraz zmieniające to rozporządzenie (Dz.U. L 2023/2590 z 22.11.2023, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2023/2590/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj)).

\*\*\*\*\* Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/545 z dnia 26 stycznia 2022 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 poprzez określenie szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów inteligentnego asystenta kontroli prędkości i homologacji typu tych systemów jako oddzielnych zespołów technicznych oraz zmieniające załącznik II do tego rozporządzenia (Dz.U. L 107 z 6.4.2022, s. 18, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/545/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj)).

\*\*\*\*\* Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1426 z dnia 5 sierpnia 2022 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu systemu zautomatyzowanej jazdy (ADS) pojazdów w pełni zautomatyzowanych (Dz.U. L 221 z 26.8.2022, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/1426/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj)).

(5) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

Rozdział II sekcja 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W tabeli 1 przedstawione są zasady, które należy stosować podczas przeprowadzania kontroli zabezpieczenia ładunku w celu określenia, czy warunki transportu są dopuszczalne.”;

(6) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

(a) na przedniej stronie formularza pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Kategoria pojazdu<sup>(a)</sup>

(a) N<sub>1</sub> (do 3,5 t)

(b) N<sub>2</sub> (3,5–12 t)

(c) N<sub>3</sub> (ponad 12 t)

(d) O<sub>3</sub> (3,5–10 t)

(e) O<sub>4</sub> (ponad 10 t)

(f) M<sub>2</sub> (ponad 9 siedzeń<sup>(b)</sup>, do 5 t)

(g) M<sub>3</sub> (ponad 9 siedzeń<sup>(b)</sup>, ponad 5 t)

(h) T1b

(i) T2b

(j) T3b

(k) T4.1b

(l) T4.2b □

- (m) T4.3b □
- (n) Inna kategoria pojazdu:  
(proszę określić).”;
- (b) w pkt 10 wprowadza się następujące zmiany:
  - (i) pkt 10 otrzymuje brzmienie:  
„10) ADAS i inne systemy związane z bezpieczeństwem<sup>(f)</sup>”;
  - (ii) dodaje się pkt 11 w brzmieniu:  
11) Zabezpieczenie ładunku<sup>(f)</sup>”;
- (c) na rewersie formularza wprowadza się następujące zmiany:
  - (i) dodaje się pozycję 4.14 w brzmieniu:
    - „4.14 Systemy wysokiego napięcia
    - 4.14.1 Bezpieczeństwo elektryczne
    - 4.14.2 Pokrywa akumulatora trakcyjnego
    - 4.14.3 Akumulator trakcyjny
    - 4.14.4 Złącza i przewody elektryczne wysokiego napięcia

4.14.5 Sprzęt elektryczny i elektroniczny wysokiego napięcia

4.14.6 Rezystancja izolacji

4.14.7 System blokady rozruchu”;

(ii) pozycje 8.2.1–8.2.2.2 otrzymują brzmienie:

„8.2.1 Urządzenia kontrolne emisji spalin

8.2.2 Pomiar emisji spalin – silniki o zapłonie iskrowym

8.2.2.1 Pomiar liczby cząstek stałych

8.2.2.2 Emisje zanieczyszczeń gazowych

8.2.2.3 Pomiar NO<sub>x</sub>

8.2.3 Pomiar emisji spalin – silniki wysokoprężne

8.2.3.1 Pomiar liczby cząstek stałych

8.2.3.2 Zadymienie

8.2.3.3 Pomiar NO<sub>x</sub>”;

(iii) dodaje się pozycję 10 w brzmieniu:

„10. ADAS i inne elektroniczne systemy bezpieczeństwa zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2014/47/UE”;

(7) Załącznik V otrzymuje brzmienie:

*„ZAŁĄCZNIK V*

#### WZÓR FORMULARZA SPRAWOZDANIA DLA KOMISJI

Wzór formularza wypełnia się w wersji elektronicznej i przesyła pocztą elektroniczną przy użyciu standardowego oprogramowania.

Każde państwo członkowskie sporządza obie poniższe tabele:

- (a) jedną tabelę zbiorczą na rok;
- (b) dla każdego kraju rejestracji pojazdów sprawdzonych podczas bardziej szczegółowej kontroli: oddzielną tabelę zawierającą informacje o sprawdzonych i wykrytych usterkach dla każdej kategorii pojazdu.

Tabela zbiorcza wszystkich

(wstępnych i bardziej szczegółowych) kontroli

Państwo członkowskie składające sprawozdanie:

Okres sprawozdawczy

rok [X]

Kategoria pojazdu:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Ogółem		
	Liczba sprawdzonych pojazdów (1)	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli (2)	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	
Belgia																					
Bułgaria																					
Republika Czeska																					
Dania																					
Niemcy																					
Estonia																					
Irlandia																					
Grecja																					
Hiszpania																					
Francja																					
Chorwacja																					
Włochy																					
Cypr																					
Łotwa																					
Litwa																					

Kategoria pojazdu:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Ogółem		
	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	
Luksemburg																					
Węgry																					
Malta																					
Niderlandy																					
Austria																					
Polska																					
Portugalia																					
Rumunia																					
Słowenia																					
Słowacja																					
Finlandia																					
Szwecja																					
Albania																					
Andora																					
Armenia																					
Azerbejdżan																					

Kategoria pojazdu:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Ogółem	
	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli
Białoruś																				
Bośnia i Hercegowina																				
Gruzja																				
Kazachstan																				
Liechtenstein																				
Monako																				
Czarnogóra																				
Macedonia Północna																				
Norwegia																				
Republika Mołdawii																				
Federacja Rosyjska																				
San Marino																				
Serbia																				
Szwajcaria																				
Tadżykistan																				
Turcja																				
Turkmenistan																				

Kategoria pojazdu:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Ogółem		
	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	
Ukraina																					
Zjednoczone Królestwo																					
Uzbekistan																					
Inne państwa trzecie (proszę określić)																					

(1) Łączna liczba sprawdzonych pojazdów (podczas wstępnych i bardziej szczegółowych kontroli), w tym pojazdów bez usterek, jak również pojazdów z drobnymi, poważnymi lub niebezpiecznymi usterekami.

(2) Wykazujące poważne lub niebezpieczne usterki pojazdy, które nie zaliczyły kontroli zgodnie z załącznikiem IV.

Wyniki kontroli bardziej szczegółowych

Państwo członkowskie składające sprawozdanie:

Nazwa państwa członkowskiego składającego sprawozdanie

Kraj rejestracji:

OKRES:

rok [x]

Nazwa kraju rejestracji pojazdu

Kategoria pojazdu:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Ogółem	
	Liczba sprawdzonych pojazdów (1)	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli (2)	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli

Szczegóły usterek

	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki
(0) Identyfikacja																				
(1) Układ hamulcowy																				
(2) Układ kierowniczy																				
(3) Widoczność																				
(4) Urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne																				
(5) Osie, koła, opony, zawieszenie																				
(6) Podwozie i elementy przymocowane do podwozia																				

Kategoria pojazdu:	N <sub>1</sub>		N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Ogółem	
	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli
	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki
(7) Inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości																				
(8) Uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju																				
(9) Badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M <sub>2</sub> /M <sub>3</sub>																				
(10) Elektroniczne systemy bezpieczeństwa																				
(11) Zabezpieczenie ładunku																				
Ogólna liczba wykrytych usterek																				

(i) Łączna liczba sprawdzonych pojazdów (podczas wstępnych i bardziej szczegółowych kontroli), w tym pojazdów bez usterek, jak również pojazdów z drobnymi, poważnymi lub niebezpiecznymi usterekami.

(?) Wykazujące poważne lub niebezpieczne usterki pojazdy, które nie zaliczyły kontroli zgodnie z załącznikiem IV.