

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B** **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/858**
z dnia 30 maja 2018 r.

w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r.	L 325	1	16.12.2019
► <u>M2</u>	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1244 z dnia 20 maja 2021 r.	L 272	16	30.7.2021
► <u>M3</u>	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1445 z dnia 23 czerwca 2021 r.	L 313	4	6.9.2021
► <u>M4</u>	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/2236 z dnia 20 czerwca 2022 r.	L 296	1	16.11.2022
► <u>M5</u>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r.	L 1257	1	8.5.2024
► <u>M6</u>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 z dnia 14 maja 2024 r.	L 1610	1	6.6.2024

sprostowane przez:

- **C1** Sprostowanie, Dz.U. L 19 z 21.1.2021, s. 2 (2018/858)
- **C2** Sprostowanie, Dz.U. L 398 z 11.11.2021, s. 29 (2019/2144)
- **C3** Sprostowanie, Dz.U. L 304 z 24.11.2022, s. 103 (2022/2236)
- **C4** Sprostowanie, Dz.U. L 92 z 30.3.2023, s. 30 (2022/2236)



**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY (UE) 2018/858**

z dnia 30 maja 2018 r.

w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

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

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

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

Artykuł 2

Zakres stosowania

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

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących pojazdów:

a) pojazdów rolniczych lub leśnych zdefiniowanych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 ⁽¹⁾;

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

▼B

b) pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców zdefiniowanych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 ⁽¹⁾;

c) pojazdów gąsienicowych;

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

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

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

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

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

Tego rodzaju dopuszczenia pozostają bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾.

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

a) pojazdów przeznaczonych wyłącznie do wyścigów drogowych;

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

Artykuł 3

Definicje

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

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

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

⁽²⁾ Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).

▼B

- 2) „homologacja typu UE” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi zawartymi w niniejszym rozporządzeniu;
- 3) „krajowa homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi ustanowionymi na mocy prawa danego państwa członkowskiego, przy czym ważność takiej homologacji jest ograniczona do terytorium tego państwa członkowskiego;
- 4) „świadcstwo homologacji typu” oznacza dokument, w którym organ udzielający homologacji oficjalnie zaświadcza, że udzielono homologacji typu w odniesieniu do pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;
- 5) „świadcstwo zgodności” oznacza dokument wydany przez producenta, w którym zaświadcza się, że pojazd jest zgodny z homologowanym typem pojazdu i ze wszystkimi aktami prawnymi obowiązującymi w momencie jego wyprodukowania;
- 6) „indywidualne dopuszczenie pojazdu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że dany pojazd, niezależnie od tego, czy jest on jedynym egzemplarzem, czy nie, jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi dotyczącymi unijnego lub krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 7) „homologacja typu całego pojazdu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że niekompletny, kompletny lub skompletowany typ pojazdu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;
- 8) „wielostopniowa homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji lub organy udzielające homologacji zaświadcza, że w zależności od jego stanu kompletacji niekompletny lub skompletowany typ pojazdu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;
- 9) „homologacja typu krok po kroku” oznacza procedurę, która polega na zbieraniu krok po kroku całego zestawu świadectw homologacji typu UE lub ONZ dla układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wchodzących w skład pojazdu, co na ostatnim etapie prowadzi do homologacji typu całego pojazdu;
- 10) „jednostopniowa homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza w jednym etapie, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jako całość jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;

▼B

- 11) „mieszana homologacja typu” oznacza homologację typu krok po kroku, podczas której na ostatnim etapie homologacji typu całego pojazdu uzyskano homologację typu jednego lub więcej układów bez konieczności wydawania dla nich świadectw homologacji typu UE;
- 12) „homologacja typu układu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ układu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;
- 13) „homologacja typu oddzielnego zespołu technicznego” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi w odniesieniu do jednego lub większej liczby określonych typów pojazdów;
- 14) „homologacja typu komponentu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ komponentu, niezależnie od pojazdu, jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi;
- 15) „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy lub przyczepę do niego;
- 16) „pojazd silnikowy” oznacza pojazd o napędzie silnikowym, który jest zaprojektowany i zbudowany tak, aby poruszał się samodzielnie, ma co najmniej cztery koła, jest kompletny, skompletowany lub niekompletny, oraz którego konstrukcja pozwala na osiągnięcie maksymalnej prędkości projektową przekraczającej 25 km/h;
- 17) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, który jest zaprojektowany i zbudowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy, i którego ruchome połączenie umożliwia ruch co najmniej wokół osi poziomej prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii oraz wokół osi pionowej równoległej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu silnikowego, przez który jest ciągnięty;
- 18) „układ” oznacza zbiór urządzeń połączonych w celu pełnienia jednej lub kilku konkretnych funkcji w pojeździe i który podlega wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku II;
- 19) „komponent” oznacza urządzenie przeznaczone do wykorzystania jako część pojazdu, które może uzyskać homologację typu niezależnie od pojazdu i które podlega wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku II, jeżeli taki szczególny akt prawny wyraźnie to przewiduje;
- 20) „oddzielny zespół techniczny” oznacza urządzenie przeznaczone do wykorzystania jako część pojazdu, które może uzyskać homologację typu oddzielnie, ale tylko w odniesieniu do jednego lub większej liczby określonych typów pojazdów i które podlega wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku II, jeżeli taki szczególny akt prawny wyraźnie to przewiduje;

▼ B

- 21) „części” oznaczają produkty wykorzystane do montażu, naprawy i konserwacji pojazdu, jak również części zamienne;
- 22) „wyposażenie” oznacza produkty inne niż części, które mogą zostać dodane do pojazdu lub na nim zainstalowane;
- 23) „części zamienne” oznaczają produkty przeznaczone do zainstalowania w pojeździe lub na pojeździe w celu zastąpienia oryginalnych części tego pojazdu, w tym produkty, które są niezbędne do użytkowania pojazdu, z wyjątkiem paliwa;
- 24) „pojazd podstawowy” oznacza każdy pojazd, który jest używany na początkowym etapie wielostopniowej homologacji typu;
- 25) „pojazd niekompletny” oznacza każdy pojazd, który w celu spełnienia odpowiednich wymogów technicznych niniejszego rozporządzenia musi przejść przynajmniej jeden etap kompletacji;
- 26) „pojazd skompletowany” oznacza pojazd, który w rezultacie procesu wielostopniowej homologacji typu spełnia odpowiednie wymogi techniczne niniejszego rozporządzenia;
- 27) „pojazd kompletny” oznacza pojazd, który nie wymaga kompletacji w celu spełnienia odpowiednich wymogów technicznych niniejszego rozporządzenia;
- 28) „pojazd z końcowej partii produkcji” oznacza pojazd będący częścią zapasów, który z powodu wejścia w życie nowych wymogów technicznych nieuwzględnionych w jego homologacji typu, nie może lub już nie może być udostępniany na rynku, zostać zarejestrowany lub dopuszczony;
- 29) „pojazd zasilany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd zaprojektowany tak, by mógł być zasilany co najmniej paliwem jednego typu, które występuje w stanie gazowym w warunkach atmosferycznego ciśnienia i temperatury lub które zostało w zasadniczym stopniu pozyskane z produktów innych niż ropa naftowa;
- 30) „pojazd produkowany w małych seriach” oznacza typ pojazdu, którego liczba jednostek udostępnionych na rynku, zarejestrowanych lub dopuszczonych, nie przekracza rocznych limitów ilościowych określonych w załączniku V;
- 31) „pojazd specjalnego przeznaczenia” oznacza pojazd należący do kategorii M, N lub O posiadający specyficzne właściwości techniczne, które umożliwiają mu wykonywanie funkcji, która wymaga specjalnego dostosowania lub wyposażenia;
- 32) „typ pojazdu” oznacza określoną grupę pojazdów, dla których wspólne są przynajmniej cechy określone w załączniku I część B, w tym grupę pojazdów, które występują w wariantach i wersjach, o których mowa w tej części;

▼ M6

- 33) „naczepa” oznacza przyczepę, w której oś lub osie są położone za środkiem ciężkości pojazdu (przy równomiernym obciążeniu) i która jest wyposażona w urządzenie sprzęgające, umożliwiające przenoszenie sił poziomych i pionowych na pojazd ciągnący;

▼B

- 34) „nadzór rynku” oznacza działania i środki podejmowane przez organy nadzoru rynku w celu zapewnienia, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne oraz części i wyposażenie udostępniane na rynku spełniały wymogi określone w odpowiednim unijnym prawodawstwie harmonizacyjnym oraz aby nie zagrażały one zdrowiu, bezpieczeństwu, środowisku ani żadnemu innemu aspektowi ochrony interesu publicznego;
- 35) „organ nadzoru rynku” oznacza organ krajowy lub organy krajowe odpowiedzialne za prowadzenie nadzoru rynku na terytorium danego państwa członkowskiego;
- 36) „organ udzielający homologacji” oznacza organ lub organy państwa członkowskiego, zgłoszone przez to państwo członkowskie Komisji, do których kompetencji należą wszystkie aspekty homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, lub indywidualnego dopuszczenia pojazdu, procedura udzielania zezwoleń dla części i wyposażenia, wydawanie i – w stosownych przypadkach – cofanie lub odmowa wydania świadectw homologacji, działanie jako punkt kontaktowy dla organów pozostałych państw członkowskich udzielających homologacji, wyznaczanie służb technicznych oraz zapewnianie, że producent wypełnia obowiązki dotyczące zgodności produkcji;
- 37) „organ krajowy” oznacza organ udzielający homologacji lub każdy inny organ uczestniczący w nadzorze rynku, kontroli granicznej lub rejestracji i odpowiedzialny za te czynności w danym państwie członkowskim w odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia;
- 38) „służba techniczna” oznacza organizację lub podmiot wyznaczony przez organ udzielający homologacji jako laboratorium badawcze w celu prowadzenia badań lub jako organ oceniający zgodność w celu przeprowadzania ocen wstępnych i innych badań lub kontroli;
- 39) „krajowa jednostka akredytująca” oznacza krajową jednostkę udzielającą akredytacji zgodnie z definicją w art. 2 pkt 11 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;
- 40) „producent” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która jest odpowiedzialna za wszystkie aspekty homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, lub indywidualnego dopuszczenia pojazdu lub procedurę uzyskiwania zezwoleń dla części i wyposażenia, za zapewnienie zgodności produkcji oraz za kwestie dotyczące nadzoru rynku w odniesieniu do tych wyprodukowanych pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części i wyposażenia, bez względu na to, czy osoba ta bezpośrednio uczestniczy we wszystkich etapach projektowania i budowy tych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych;
- 41) „przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia;

▼B

- 42) „importer” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, która wprowadza do obrotu pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które zostały wyprodukowane w państwie trzecim;
- 43) „dystrybutor” oznacza punkt sprzedaży lub każdą inną osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, inną niż producent lub importer, która udostępnia na rynku pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie;
- 44) „podmiot gospodarczy” oznacza producenta, przedstawiciela producenta, importera lub dystrybutora;
- 45) „niezależny podmiot” oznacza osobę fizyczną lub prawną, inną niż autoryzowany punkt sprzedaży lub autoryzowana stacja obsługi, bezpośrednio lub pośrednio zajmującą się naprawą i konserwacją pojazdów, w tym stacje obsługi, producentów lub dystrybutorów sprzętu do napraw, narzędzi lub części zamiennych, jak również wydawców informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogową, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla instalatorów, producentów i mechaników wyposażenia przeznaczonego do pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym; oznacza on także autoryzowane stacje obsługi, punkty sprzedaży oraz dystrybutorów w ramach systemu dystrybucji danego producenta pojazdów w zakresie, w jakim świadczą one usługi naprawy i konserwacji pojazdów, w przypadku których nie należą one do sieci dystrybucji producenta;
- 46) „autoryzowana stacja obsługi” oznacza osobę fizyczną lub prawną świadczącą usługi naprawy i konserwacji pojazdów, działającą w sieci dystrybucji producenta;
- 47) „niezależna stacja obsługi” oznacza osobę fizyczną lub prawną świadczącą usługi naprawy i konserwacji pojazdów, nie działającą w sieci dystrybucji producenta;
- 48) „informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów” oznaczają wszelkie informacje, wraz z ich późniejszymi zmianami i uzupełnieniami, wymagane do przeprowadzenia diagnostyki, obsługi i kontroli pojazdu, przygotowania go do badań zdatności do ruchu drogowego, naprawy, przeprogramowania lub przywrócenia ustawień pojazdu lub wymagane do zdalnego wsparcia diagnostyki pojazdu, a także do montażu w pojeździe części i wyposażenia i które to informacje producent przekazuje autoryzowanym partnerom, punktom sprzedaży i stacjom obsługi lub stosuje do celów naprawy i konserwacji;
- 49) „informacje z pokładowego układu diagnostycznego (OBD) pojazdu” oznaczają informacje wygenerowane przez układ znajdujący się w pojeździe lub podłączony do silnika, który pozwala wykryć usterki i w stosownych przypadkach jest w stanie zasygnalizować ich wystąpienie za pomocą systemu ostrzegającego lub zidentyfikować przypuszczalne miejsca nieprawidłowego działania za pomocą informacji przechowywanych w pamięci komputera oraz jest w stanie przekazać te informacje poza pojazd;

▼B

- 50) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia po raz pierwszy w Unii;
- 51) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia w celu jego dystrybucji lub użytkowania na rynku w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- 52) „dopuszczenie” oznacza pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia zgodnie z ich przeznaczeniem;
- 53) „rejestracja” oznacza administracyjne zezwolenie na dopuszczenie homologowanego pojazdu do ruchu drogowego, obejmujące identyfikację pojazdu i nadanie mu numeru seryjnego, znanego jako numer rejestracyjny, na stałe lub czasowo;
- 54) „wirtualna metoda badania” oznacza symulacje komputerowe, w tym obliczenia – niewymagające użycia fizycznego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego – wykazujące, że dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny spełniają wymogi techniczne aktu prawnego wymienionego w załączniku II;
- 55) „wymogi alternatywne” oznaczają przepisy administracyjne oraz wymogi techniczne, które mają na celu zapewnienie takiego poziomu bezpieczeństwa funkcjonalnego, ochrony środowiska i bezpieczeństwa pracy, który będzie w jak największym wykonalnym zakresie równoważny poziomowi przewidzianemu w jednym lub większej liczbie aktów prawnych wymienionych w załączniku II;
- 56) „ocena na miejscu” oznacza weryfikację prowadzoną w obiektach służby technicznej lub jednego z jej podwykonawców lub podmiotów zależnych;
- 57) „ocena na miejscu w ramach nadzoru” oznacza okresową rutynową ocenę na miejscu, która nie jest ani oceną na miejscu przeprowadzaną w celu wyznaczenia po raz pierwszy służby technicznej lub jednego z jej podwykonawców lub podmiotów zależnych, ani oceną na miejscu przeprowadzaną w celu odnowienia wyznaczenia;
- 58) „data produkcji pojazdu” oznacza datę ukończenia produkcji pojazdu zgodnie z homologacją uzyskaną przez jego producenta;

▼M6

- 59) „e-przyczepa” oznacza każdy rodzaj przyczepy, która może przyczynić się do napędzania zespołu pojazdów przy użyciu własnego elektrycznego mechanizmu napędowego i która nie może być użytkowana na drogach publicznych bez aktywnego ciągnięcia przez pojazd silnikowy.

▼B*Artykuł 4***Kategorie pojazdów**

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

▼B

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

- (i) kategoria M₁: pojazdy silnikowe mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy i nie mające miejsc dla pasażerów stojących, niezależnie od tego, czy liczba miejsc siedzących jest ograniczona do miejsca siedzącego kierowcy;
- (ii) kategoria M₂: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej nieprzekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy, niezależnie od tego, czy w tych pojazdach silnikowych mogą znajdować się miejsca dla pasażerów stojących; oraz
- (iii) kategoria M₃: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej przekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy niezależnie od tego, czy w tych pojazdach silnikowych mogą znajdować się miejsca dla pasażerów stojących.

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

- (i) kategoria N₁: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3,5 tony;
- (ii) kategoria N₂: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 12 ton; oraz
- (iii) kategoria N₃: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej przekraczającej 12 ton,

c) kategoria O obejmuje przyczepy podzielone na:

- (i) kategoria O₁: przyczepy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 0,75 tony;
- (ii) kategoria O₂: przyczepy o masie maksymalnej przekraczającej 0,75 tony, ale nieprzekraczającej 3,5 tony;
- (iii) kategoria O₃: przyczepy o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 10 ton; oraz
- (iv) kategoria O₄: przyczepy o masie maksymalnej przekraczającej 10 ton.

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

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



ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI OGÓLNE

Artykuł 5

Wymogi techniczne

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

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

- a) jeżeli w większym stopniu, niż dopuszczono w danym akcie prawnym, odbiegają od szczegółowych danych zawartych w świadectwach homologacji typu UE i w załącznikach do nich lub od szczegółowych danych opisowych zawartych w sprawozdaniach z badań,
- b) jeżeli kryteria lub parametry graniczne określone w danym akcie prawnym dla produkcji seryjnej nie są spełnione we wszystkich warunkach określonych w tym akcie prawnym,
- c) jeżeli organy udzielające homologacji, organy nadzoru rynku lub Komisja nie mogą potwierdzić we wszystkich warunkach określonych w danym akcie prawnym którejkolwiek informacji przekazanej przez producenta w dokumencie informacyjnym.

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

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

Artykuł 6

Obowiązki państw członkowskich

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

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

▼B

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

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

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

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

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

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego niniejszego ustępu, państwa członkowskie mogą zdecydować niewydaniu zezwolenia na poruszanie się po drogach, wprowadzenie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie do ruchu pojazdów, które uzyskały homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ale przekraczają zharmonizowane wymiary, wagę oraz nacisk osi określone w załączniku I do dyrektywy Rady 96/53/WE ⁽¹⁾.

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

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

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

▼B

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 7

Obowiązki organów udzielających homologacji

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

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

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



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

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

Artykuł 8

Obowiązki organów nadzoru rynku

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

Przy przeprowadzaniu tych sprawdzeń organy nadzoru rynku biorą pod uwagę:

- a) ustalone zasady oceny ryzyka;
- b) uzasadnione skargi; oraz
- c) wszelkie inne istotne informacje, w tym informacje wymieniane na forum i wszelkie wyniki badań publikowane przez uznane strony trzecie spełniające wymogi określone w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 13 ust. 10.

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

*Artykuł 9***Weryfikacja zgodności przez Komisję**

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

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

Prowadząc takie badania i kontrole, Komisja uwzględnia:

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

▼B

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

Te badania i kontrole mogą być prowadzone:

- a) na nowych pojazdach dostarczonych przez producentów lub inne podmioty gospodarcze, zgodnie z ust. 2;
- b) na pojazdach zarejestrowanych, w porozumieniu z posiadaczem dowodu rejestracyjnego pojazdu.

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

*Artykuł 10***Oceny prowadzone przez Komisję**

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 11

Forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów

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

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

▼B

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

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

2. Na forum analizowane są:

- a) kwestie związane z jednolitym interpretowaniem wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach prawnych wymienionych w załączniku II w czasie wdrażania tych wymogów;
- b) wyniki działań w zakresie udzielania homologacji typu i nadzoru rynku podejmowanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 6 ust. 8 i 9;
- c) wyniki badań i kontroli przeprowadzonych przez Komisję zgodnie z art. 9;
- d) oceny przeprowadzone przez Komisję zgodnie z art. 10;
- e) sprawozdania z badań wskazujące na możliwy brak zgodności przedstawione przez uznane strony trzecie spełniające wymogi określone w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 13 ust. 10;
- f) wyniki działań dotyczących zgodności produkcji przeprowadzonych przez organy udzielające homologacji zgodnie z art. 31;
- g) informacje przedkładane przez państwa członkowskie na podstawie art. 67 ust. 6 dotyczące ich procedur oceny, wyznaczania, zgłaszania i monitorowania służb technicznych;
- h) kwestie o znaczeniu ogólnym dotyczące wdrażania wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych zgodnie z art. 67 ust. 10 i art. 78 ust. 4;
- i) przypadki naruszenia przepisów przez podmioty gospodarcze;
- j) wdrażanie środków naprawczych lub ograniczających określonych w rozdziale XI;

▼B

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

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

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

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

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

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

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

7. Forum przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 12

Wymiana danych online

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

Komisja i państwa członkowskie stosują unijny system szybkiej informacji (RAPEX) ustanowiony na mocy dyrektywy 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ oraz system informacyjny i komunikacyjny do celów nadzoru rynku (ICSMS), ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 765/2008 do celów związanych z nadzorem rynku, wycofaniem produktów od użytkowników oraz innymi odpowiednimi działaniami, w których uczestniczą organy nadzoru rynku, państwa członkowskie i Komisja.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 grudnia 2001 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów (Dz.U. L 11 z 15.1.2002, s. 4).

▼B

2. Od dnia 5 lipca 2026 r. państwa członkowskie udostępniają publicznie świadectwo zgodności każdego pojazdu, według numeru identyfikacyjnego pojazdu, w formie danych ustrukturyzowanych w formacie elektronicznym we wspólnym bezpiecznym elektronicznym systemie wymiany zgodnie z art. 37.

Od dnia 5 lipca 2026 r. państwa członkowskie udostępniają publicznie informacje zawarte w świadectwie zgodności, z wyjątkiem numerów identyfikacyjnych pojazdów, w formie danych ustrukturyzowanych w formacie elektronicznym we wspólnym bezpiecznym elektronicznym systemie wymiany informacji zgodnie z art. 37.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające format i kryteria dostępu do informacji dostępnych publicznie, o których mowa w akapitach pierwszym i drugim. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

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

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

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające format i kryteria dostępu do informacji dostępnych publicznie, o których mowa w niniejszym ustępie akapit pierwszy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

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

*Artykuł 13***Ogólne obowiązki producentów**

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

*Artykuł 14***Obowiązki producentów w odniesieniu do produkowanych przez nich pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części i wyposażenia niezgodnych z wymogami lub stwarzających poważne zagrożenie**

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

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

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

▼B

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

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

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

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

*Artykuł 15***Obowiązki przedstawicieli producenta**

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

- a) ma dostęp do świadectwa homologacji typu UE i załączników do niego, o których mowa art. 28 ust. 1, oraz do świadectwa zgodności w jednym z języków urzędowych Unii. Dokumentację taką udostępnia się organom udzielającym homologacji i organom nadzoru rynku przez okres 10 lat po upływie ważności homologacji typu UE pojazdu oraz przez okres pięciu lat po upływie ważności homologacji typu UE układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;
- b) na uzasadnione żądanie organu udzielającego homologacji – dostarcza mu wszystkich informacji, dokumentów i wszelkich innych specyfikacji technicznych, w tym udziela dostępu do oprogramowania i algorytmów, które są niezbędne do wykazania zgodności produkcji pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;
- c) na żądanie organów udzielających homologacji lub organów nadzoru rynku – współpracuje z nimi we wszelkich działaniach podejmowanych w celu usunięcia poważnych zagrożeń, jakie stwarzają pojazdy, układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne, części lub wyposażenie objęte zakresem tego pełnomocnictwa;

▼B

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

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

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

Informacje, które należy przekazać, obejmują co najmniej:

a) datę wypowiedzenia pełnomocnictwa;

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

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

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

*Artykuł 16***Obowiązki importerów**

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

*Artykuł 17***Obowiązki importerów w odniesieniu do przywożonych przez nich pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części i wyposażenia niezgodnych z wymogami lub stwarzających poważne zagrożenie**

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

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

▼B

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

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

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

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

*Artykuł 18***Obowiązki dystrybutorów**

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

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

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



Artykuł 19

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

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

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

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

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

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

Artykuł 20

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

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

- a) gdy importer lub dystrybutor udostępnia na rynku pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne lub jest odpowiedzialny za ich dopuszczenie pod swoją własną nazwą lub znakiem handlowym lub modyfikuje pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny w sposób, który może powodować utratę zgodności pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego z mającymi zastosowanie wymogami; lub
- b) gdy importer lub dystrybutor udostępnia na rynku układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne lub jest odpowiedzialny za ich dopuszczenie na podstawie homologacji typu ONZ wydanej producentowi spoza Unii, a gdy na terytorium Unii nie można zidentyfikować żadnego przedstawiciela producenta.

▼B*Artykuł 21***Identyfikacja podmiotów gospodarczych**

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

- a) tożsamości każdego podmiotu gospodarczego, który dostarczył im pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie;
- b) tożsamości każdego podmiotu gospodarczego, któremu dostarczyły one pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie.

ROZDZIAŁ III

PROCEDURY HOMOLOGACJI TYPU UE*Artykuł 22***Procedury homologacji typu UE**

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

- a) homologację typu krok po kroku;
- b) jednostopniową homologację typu;
- c) mieszaną homologację typu.

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

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

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

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

▼B

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

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

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

*Artykuł 23***Wniosek o homologację typu UE**

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

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

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

- a) organ udzielający homologacji odmówił udzielenia homologacji typu dla tego typu;
- b) organ udzielający homologacji wycofał homologację typu dla tego typu; lub
- c) producent wycofał wniosek o homologację typu dla tego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

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

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

▼B

- a) nie złożył wniosku o homologację typu UE dla tego samego typu do żadnego innego organu udzielającego homologacji i że żaden inny organ udzielający homologacji nie udzielił producentowi takiej homologacji;
 - b) żaden organ udzielający homologacji nie odmówił udzielenia homologacji typu dla tego typu;
 - c) żaden organ udzielający homologacji nie wycofał homologacji typu dla tego typu; oraz
 - d) producent ten nie wycofał wniosku o udzielenie homologacji typu w odniesieniu do tego typu.
4. Dla każdego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego podlegającego homologacji składany jest odrębny wniosek.

*Artykuł 24***Folder informacyjny**

1. Folder informacyjny zawiera następujące elementy:
 - a) dokument informacyjny, zgodnie z wzorem określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 4 w odniesieniu do jedno-stopniowej lub mieszanej homologacji typu całego pojazdu albo w odniesieniu do homologacji typu całego pojazdu krok po kroku lub w odpowiednich aktach prawnych w przypadku homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, zgodnie z odpowiednim aktem prawnym wymienionym w załączniku II;
 - b) wszystkie dane, rysunki, fotografie i inne istotne informacje;
 - c) w przypadku pojazdów – wskazanie procedury lub procedur wybranych zgodnie z art. 22 ust. 1;
 - d) wszelkie dodatkowe informacje wymagane przez organ udzielający homologacji w ramach procedury homologacji typu UE.
2. Dokument informacyjny, o którym mowa w ust. 1 lit. a) dotyczący homologacji typu całego pojazdu zawiera kompletne informacje na temat cech typu pojazdu, niezbędne organowi udzielającemu homologacji do zidentyfikowania typu pojazdu i do właściwego przeprowadzenia procedury homologacji typu.
3. Producent przedkłada organowi udzielającemu homologacji folder informacyjny w takim formacie elektronicznym, jaki jest akceptowany przez ten organ. Organ udzielający homologacji może także zaakceptować przekazanie folderów informacyjnych przedłożonych w formie papierowej.
4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór dokumentu informacyjnego oraz każdej części folderu informacyjnego, w tym zharmonizowany format elektroniczny do celów niniejszego artykułu ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwsze z takich aktów wykonawczych zostaną przyjęte do dnia 5 lipca 2020 r.

*Artykuł 25***Dodatkowe informacje dostarczane wraz z wnioskiem w przypadku homologacji typu UE**

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

ROZDZIAŁ IV

PRZEBIEG PROCEDUR HOMOLOGACJI TYPU UE

*Artykuł 26***Przepisy ogólne dotyczące przebiegu procedur homologacji typu UE**

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

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

- a) ustaleń dotyczących zgodności produkcji, o których mowa w art. 31;
- b) tego, czy złożono oświadczenie, o którym mowa w art. 23 ust. 3;
- c) zgodności typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego z mającymi zastosowanie wymogami;
- d) w przypadku homologacji typu całego pojazdu zgodnie z procedurami homologacji typu krok po kroku, mieszanej lub wielostopniowej, organ udzielający homologacji sprawdza, zgodnie z art. 22 ust. 4, czy układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne są objęte oddzielnymi i ważnymi homologacjami typu udzielonymi zgodnie z wymogami mającymi zastosowanie w chwili udzielenia homologacji typu całego pojazdu.

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

Artykuł 27

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

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

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

▼B

3. Mając na uwadze wspólny bezpieczny elektroniczny system wymiany danych Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające format udostępnianych dokumentów elektronicznych, mechanizm wymiany, procedury informowania organów udzielaniu homologacji typu UE, zmianach, odmowach udzielenia i cofaniu homologacji oraz o stosownych środki bezpieczeństwa. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwszy z takich aktów wykonawczych zostanie przyjęty do dnia 5 lipca 2020 r.

*Artykuł 28***Świadectwo homologacji typu UE**

1. Świadectwo homologacji typu UE zawiera następujące załączniki:

- a) pakiet informacyjny, o którym mowa w art. 26 ust. 4;
- b) sprawozdania z badań, o których mowa w art. 30 ust. 1, w przypadku homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, albo arkusz wyników badań w przypadku homologacji typu całego pojazdu;
- c) w przypadku homologacji typu całego pojazdu imię i nazwisko oraz wzór podpisu osoby lub osób upoważnionych do podpisywania świadectw zgodności oraz oświadczenie o zajmowanych przez nie stanowiskach w przedsiębiorstwie;
- d) w przypadku homologacji typu całego pojazdu – wypełniony wzór świadectwa zgodności typu pojazdu.

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

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia wzorów świadectw homologacji typu UE oraz, odpowiednio, zharmonizowanego systemu numeracji oraz arkusza wyników badań, w tym wskazuje odpowiednie formaty elektroniczne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwszy z takich aktów wykonawczych zostanie przyjęty do dnia 5 lipca 2020 r.

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

- a) wypełnia wszystkie odpowiednie sekcje świadectwa homologacji typu UE, oraz załączniki do nich;
- b) sporządza spis treści pakietu informacyjnego, o którym mowa w art. 26 ust. 4;

▼B

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

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

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

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

*Artykuł 29***Przepisy szczegółowe dotyczące homologacji typu UE układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych**

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

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

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

▼B

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

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

*Artykuł 30***Badania wymagane do homologacji typu UE**

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

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

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające format sprawozdań z badań zgodnie z ogólnymi wymogami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwszy z takich aktów wykonawczych zostanie przyjęty do dnia 5 lipca 2020 r.

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

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

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

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

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

*Artykuł 31***Ustalenia dotyczące zgodności produkcji**

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

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

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

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

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

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

- a) w przypadku gdy w procedurach badań ustanowionych w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku II podany jest zakres wartości, podczas przeprowadzania sprawdzeń lub badań ustalają wartości w sposób losowy w ramach podanego zakresu; oraz
- b) mają dostęp do oprogramowania, algorytmów, dokumentacji oraz wszelkich dodatkowych informacji zgodnie z art. 25 ust. 4.

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

▼B

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

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

*Artykuł 32***Oplaty**

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

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

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

ROZDZIAŁ V

ZMIANY I WAŻNOŚĆ HOMOLOGACJI TYPU UE*Artykuł 33***Przepisy ogólne dotyczące zmian i ważności homologacji typu UE**

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

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

▼B

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

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

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

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

*Artykuł 34***Poprawki i rozszerzenia homologacji typu UE**

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

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

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

- a) wymagane są dalsze kontrole lub badania w celu sprawdzenia stałej zgodności z wymogami, na których oparto istniejącą homologację typu UE;
- b) uległa zmianie jakakolwiek informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu UE z wyjątkiem załączników; lub
- c) na mocy któregośkolwiek z aktów prawnych wymienionych w załączniku II wobec homologowanego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego zaczęły mieć zastosowanie nowe wymogi.

▼B

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

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

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

*Artykuł 35***Utrata ważności**

1. W przypadku pojazdów kategorii M₁ i N₁ po 7 latach, a w przypadku pojazdów kategorii N₂, N₃, M₂, M₃ i O po 10 latach od najnowszej aktualizacji pakietu informacyjnego świadectwa homologacji typu UE całego pojazdu organ udzielający homologacji weryfikuje zgodność danego typu pojazdu z wymogami wszystkich aktów prawnych, odpowiednimi dla tego typu.

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

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

- a) jeżeli do celów udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczenia obowiązkowe stają się nowe wymogi mające zastosowanie do homologowanego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, a homologacji typu UE nie można rozszerzyć na podstawach określonych w art. 34 ust. 2 lit. c);
- b) jeżeli weryfikacja przeprowadzona zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu wykazuje, że pojazd nie spełnia wymogów wszystkich aktów prawnych odpowiednich dla tego typu;
- c) jeżeli nastąpi dobrowolne trwałe zaniechanie produkcji pojazdów zgodnych z homologowanym typem pojazdu, które uznaje się za zaistniałe, jeżeli żaden pojazd odnośnego typu nie został wyprodukowany w ciągu poprzednich dwóch lat, niemniej jednak takie homologacje typu pozostają ważne do celów rejestracji lub dopuszczenia, dopóki zastosowania nie ma niniejszy ustęp lit. a);
- d) jeżeli homologacja typu UE została cofnięta zgodnie z art. 31 ust. 7;

▼B

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

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

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

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

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

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

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

W przypadku pojazdów, informacja, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, zawiera datę produkcji oraz numer identyfikacyjny pojazdu („VIN”), w rozumieniu art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) nr 19/2011 ⁽¹⁾, ostatniego wyprodukowanego pojazdu.

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



ROZDZIAŁ VI

ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI I OZNAKOWANIA

*Artykuł 36***Świadectwa zgodności w formacie papierowym**

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

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

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

2. Od dnia 5 lipca 2026 r., jeżeli producent udostępnia świadectwo zgodności jako dane ustrukturyzowane w formacie elektronicznym zgodnie z art. 37 ust. 1, producent ten jest zwolniony z określonego w ust. 1 niniejszego artykułu obowiązku wydania świadectwa zgodności w wersji papierowej dołączanego do każdego pojazdu.

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

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

- a) wzór świadectwa zgodności,
- b) zabezpieczenia, które mają zapobiec sfałszowaniu świadectwa zgodności, oraz
- c) specyfikacje dotyczące sposobu podpisywania świadectwa zgodności.

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

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

▼B

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

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

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

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

*Artykuł 37***Świadectwo zgodności w formacie elektronicznym**

1. Bez uszczerbku dla art. 36 ust. 1 od dnia 5 lipca 2026 r. po dacie produkcji pojazdu producent może bez zbędnej zwłoki i nieodpłatnie udostępnić organowi udzielającemu homologacji, który udzielił homologacji typu całego pojazdu, świadectwo zgodności jako dane ustrukturyzowane w formacie elektronicznym określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 8 niniejszego artykułu.

2. Bez uszczerbku dla art. 36 ust. 1 każdy producent może udostępnić świadectwo zgodności zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu przed dniem 5 lipca 2026 r.

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

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

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

▼B

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

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

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

- a) podstawowy format i strukturę elementów danych zawartych w świadectwach zgodności w formacie elektronicznym oraz wiadomości stosowanych w ramach wymiany;
- b) wymogi minimalne dotyczące bezpiecznej wymiany danych, w tym dotyczące zapobiegania uszkodzeniu i niewłaściwemu wykorzystaniu danych, a także środki gwarantujące autentyczność danych elektronicznych, takie jak stosowanie podpisu cyfrowego;
- c) środki wymiany danych dotyczących świadectwa zgodności w formacie elektronicznym;
- d) wymogi minimalne dotyczące niepowtarzalnego identyfikatora dla pojazdu oraz formę informacji dostępnej dla kupującego zgodnie z ust. 5;
- e) dostęp wyłącznie z prawem odczytu, o którym mowa w ust. 5;
- f) wyłączenia dla producentów konkretnych kategorii i typów pojazdów produkowanych w małych seriach.

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

9. Ze skutkiem najpóźniej od dnia 5 lipca 2026 r. państwa członkowskie są w stanie dokonywać wymiany świadectw zgodności w formacie elektronicznym zgodnie z niniejszym artykułem z pozostałymi państwami członkowskimi.

10. Od dnia 5 lipca 2026 r. producent wydaje duplikat świadectwa zgodności w wersji papierowej w wyjątkowych przypadkach na wniosek organu krajowego.

Artykuł 38

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

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

▼B

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

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

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór oznaczenia homologacji typu UE. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwszy taki akt wykonawczy zostanie przyjęty do dnia 5 lipca 2020 r.

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

ROZDZIAŁ VII**NOWE TECHNOLOGIE LUB NOWE KONCEPCJE***Artykuł 39***Wyłączenia dla nowych technologii lub nowych koncepcji**

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

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

- a) we wniosku o homologację typu UE wymieniono przyczyny, dla których zastosowanie danych nowych technologii lub nowych koncepcji skutkuje brakiem zgodności danych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych z jednym lub większą liczbą aktów prawnych wymienionych w załączniku II;
- b) we wniosku o homologację typu UE opisano wpływ nowych technologii lub nowych koncepcji na bezpieczeństwo i środowisko oraz środki przyjęte, aby zapewnić poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska co najmniej równoważny wymogom, w odniesieniu do których wystąpiono o wyłączenie;
- c) przedstawiono opis badań wraz z wynikami, które wykazują spełnienie wymogów określonych w lit. b).

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

*Artykuł 40***Późniejsze dostosowanie aktów prawnych**

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

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

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

▼B

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

ROZDZIAŁ VIII**POJAZDY PRODUKOWANE W MAŁYCH SERIACH***Artykuł 41***Homologacja typu UE pojazdów produkowanych w małych seriach**

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

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

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

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

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

*Artykuł 42***Krajowa homologacja typu pojazdów produkowanych w małych seriach**

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

▼B

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

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

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

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

*Artykuł 43***Ważność krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach**

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

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

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

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

▼B

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

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

ROZDZIAŁ IX**INDYWIDUALNE DOPUSZCZENIA POJAZDU***Artykuł 44***Unijne indywidualne dopuszczenia pojazdu**

1. Państwa członkowskie udzielają unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdowi, który spełnia wymagania określone w załączniku II część I dodatek 2 lub, w przypadku pojazdów specjalnego przeznaczenia, w części III załącznika II.

Rozdział ten nie ma zastosowania do pojazdów niekompletnych.

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

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

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

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór i system numeracji świadectw unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Pierwszy taki akt wykonawczy zostanie przyjęty do dnia 5 lipca 2020 r.

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

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

*Artykuł 45***Krajowe indywidualne dopuszczenia pojazdu**

1. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu określonego pojazdu, niezależnie od tego, czy jest to jedyny egzemplarz pojazdu, z obowiązku spełniania jednego lub wielu wymogów niniejszego rozporządzenia lub jednego lub wielu wymogów określonych w aktach prawnych wymienionych w załączniku II, pod warunkiem że wprowadzą stosowne wymogi alternatywne.
2. Wniosek o krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu składa właściciel pojazdu, producent, przedstawiciel producenta lub importer.
3. Państwa członkowskie nie przeprowadzają badań niszczących w celu ustalenia, czy pojazd spełnia wymogi alternatywne, o których mowa w ust. 1, ale wykorzystują wszelkie istotne informacje dostarczone w tym celu przez wnioskodawcę.
4. Do celów krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu organ udzielający dopuszczenia akceptuje układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne, którym udzielono homologacji typu zgodnie z aktami prawnymi wymienionymi w załączniku II.
5. Państwo członkowskie niezwłocznie wydaje świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, jeżeli pojazd jest zgodny z opisem załączonym do wniosku i spełnia stosowne wymogi alternatywne.
6. Świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu otrzymuje wydawany zgodnie ze zharmonizowanym systemem numeracji niepowtarzalny numer pozwalający co najmniej na identyfikację państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji, oraz na identyfikację wymogów, które spełnia dany pojazd.
7. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór i system numeracji świadectw krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Do czasu przyjęcia przez Komisję takiego aktu wykonawczego państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu określać format świadectw krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

*Artykuł 46***Ważność krajowych indywidualnych dopuszczeń pojazdu**

1. Krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu jest ważne wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego, które udzieliło indywidualnego dopuszczenia pojazdu.
2. Jeżeli wnioskodawca chce udostępnić na rynku, zarejestrować lub dopuścić w innym państwie członkowskim pojazd, któremu udzielono krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, państwo członkowskie, które udzieliło dopuszczenia, dostarcza wnioskodawcy na jego wniosek oświadczenie dotyczące wymogów technicznych, na podstawie których pojazd dopuszczono.

▼B

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

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

*Artykuł 47***Przepisy szczegółowe**

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

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

ROZDZIAŁ X

UDOSTĘPNIENIE NA RYNKU, REJESTRACJA LUB DOPUSZCZENIE*Artykuł 48***Udostępnienie na rynku, rejestracja lub dopuszczenie pojazdów innych niż pojazdy z końcowej partii produkcji**

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

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

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

*Artykuł 49***Udostępnienie na rynku, rejestracja lub dopuszczenie pojazdów z końcowej partii produkcji**

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

▼B

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

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

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

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

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

*Artykuł 50***Udostępnianie na rynku lub dopuszczenie komponentów i oddzielnych zespołów technicznych**

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

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

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

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

▼B

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

ROZDZIAŁ XI

KLAUZULE OCHRONNE

Artykuł 51

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

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

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

Artykuł 52

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

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

▼B

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

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

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

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

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

Artykuł 53

Środki naprawcze i ograniczające na poziomie unijnym

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

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

▼B

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

- a) niespełniania przez pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne wymogów związanych ze zdrowiem lub bezpieczeństwem osób, ochroną środowiska lub innymi aspektami ochrony interesów publicznych objętymi zakresem niniejszego rozporządzenia; lub
- b) niedociągnięć w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

- a) w przypadku gdy dotyczy to aktów prawnych Unii, Komisja przedstawia wniosek ustawodawczy zawierający niezbędne zmiany danego aktu;
- b) w przypadku gdy dotyczy to regulaminów ONZ, Komisja przygotowuje projekt niezbędnych zmian do odpowiednich regulaminów ONZ zgodnie z procedurą mającą zastosowanie na mocy zrewidowanego porozumienia z 1958 r.

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

Artykuł 54

Homologacja typu UE wykazująca brak zgodności

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

*Artykuł 55***Wprowadzanie do obrotu i dopuszczanie części lub wyposażenia, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów**

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

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

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

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

▼B

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

- a) zakresu, w jakim istnieje poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub efektywności środowiskowej pojazdów, w których zamontowano dane części lub wyposażenie;
- b) potencjalnego wpływu na konsumentów i producentów na rynku wtórnym w razie wprowadzenia wymogu wydania zezwolenia na części lub wyposażenie na mocy art. 56 ust. 1.

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

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

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

Artykuł 56

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

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

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

▼B

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

Organ udzielający homologacji niezwłocznie wydaje producentowi świadectwo zezwolenia.

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

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

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

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

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

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

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

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



ROZDZIAŁ XII

PRZEPISY MIĘDZYNARODOWE

*Artykuł 57***Regulaminy ONZ wymagane w odniesieniu do homologacji typu UE**

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

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

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

*Artykuł 58***Równoważność regulaminów ONZ do celów homologacji typu UE**

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

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

ROZDZIAŁ XIII

DOSTARCZANIE INFORMACJI TECHNICZNYCH

*Artykuł 59***Informacje przeznaczone dla użytkowników**

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

▼B

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

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

*Artykuł 60***Informacje przeznaczone dla producentów**

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

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

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

ROZDZIAŁ XIV**DOSTĘP DO INFORMACJI Z OBD POJAZDU ORAZ DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I KONSERWACJI POJAZDÓW***Artykuł 61***Obowiązki producentów w zakresie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów**

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

▼B

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

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

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

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

- a) w przypadku pojazdów objętych krajową homologacją typu pojazdów produkowanych w małych seriach, o których mowa w art. 42;
- b) w przypadku pojazdów specjalnego przeznaczenia;
- c) w przypadku pojazdów kategorii O₁ i O₂, w których nie stosuje się narzędzi diagnostycznych ani fizycznej lub bezprzewodowej łączności z pokładowymi sterownikami elektronicznymi do celów diagnozowania lub przeprogramowania tych pojazdów;
- d) w przypadku ostatniego etapu homologacji typu w procedurze wielostopniowej homologacji typu, jeżeli ostatni etap dotyczy wyłącznie nadwozia, które nie zawiera układów elektronicznego sterowania pojazdu, a wszystkie układy elektronicznego sterowania pojazdu podstawowego pozostają bez zmian.

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

*Artykuł 62***Obowiązki posiadaczy wielu homologacji typu**

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

▼B

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

*Artykuł 63***Oplaty za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów**

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

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

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

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

*Artykuł 64***Dowód zgodności z obowiązkami w zakresie informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów**

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

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

*Artykuł 65***Zgodność z obowiązkami w zakresie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów**

1. Organ udzielający homologacji może w dowolnym momencie, z własnej inicjatywy, na podstawie otrzymanej skargi lub na podstawie

▼B

oceny dokonanej przez służbę techniczną, sprawdzić czy producent przestrzega przepisów niniejszego rozdziału i zasad określonych w świadectwie producenta w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, o których mowa w dodatku 1 do załącznika X.

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

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

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

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

Artykuł 66

Forum ds. dostępu do informacji o pojazdach

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

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

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

▼B

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

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

ROZDZIAŁ XV

OCENA, WYZNACZANIE, ZGŁASZANIE I MONITOROWANIE SŁUŻB TECHNICZNYCH*Artykuł 67***Organ udzielający homologacji typu odpowiedzialny za służby techniczne**

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

*Artykuł 68***Wyznaczanie służb technicznych**

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

- a) kategoria A: badania, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu i w aktach prawnych wymienionych w załączniku II, przeprowadzane przez te służby techniczne w ich własnych obiektach;
- b) kategoria B: nadzorowanie badań (w tym przygotowywanie takich badań), o których mowa w niniejszym rozporządzeniu i w aktach prawnych wymienionych w załączniku II, w przypadku gdy badania te są prowadzone w obiektach producenta lub strony trzeciej;
- c) kategoria C: regularna ocena i monitorowanie procedur stosowanych przez producenta do kontroli zgodności produkcji;
- d) kategoria D: nadzorowanie lub prowadzenie badań lub kontroli w ramach nadzoru zgodności produkcji.

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

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

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

▼B

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

*Artykuł 69***Niezależność służb technicznych**

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

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

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

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

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

▼B

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

*Artykuł 70***Kompetencje służb technicznych**

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

- a) jej personel posiada odpowiednie umiejętności, specjalistyczną wiedzę techniczną i przeszkolenie zawodowe oraz wystarczające i odpowiednie doświadczenie, aby wykonywać czynności, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie;
- b) posiada opisy procedur odpowiednich do wykonywania czynności, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, należycie uwzględniających stopień złożoności technologii danego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego oraz masowy lub seryjny charakter procesu produkcyjnego. Służba techniczna musi wykazać przejrzystość i powtarzalność tych procedur;
- c) dysponuje środkami niezbędnymi do wykonywania zadań związanych z kategorią lub kategoriami czynności, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, oraz dostępem do całego niezbędnego wyposażenia lub obiektów.

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

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

*Artykuł 71***Podmioty zależne i podwykonawcy służb technicznych**

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

▼B

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

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

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

*Artykuł 72***Wewnętrzna służba techniczna producenta**

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

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

- a) być akredytowana przez krajową jednostkę akredytującą oraz spełniać wymogi ustanowione w dodatkach 1 i 2 do załącznika III;
- b) wewnętrzna służba techniczna wraz z jej pracownikami musi mieć określone miejsce w strukturze organizacyjnej oraz posługiwać się takimi metodami sprawozdawczości w ramach przedsiębiorstwa producenta, do którego należy, które zapewniają jej bezstronność, i wykazuje tę bezstronność wobec odpowiedniego organu udzielającego homologacji typu oraz krajowej jednostki akredytującej;
- c) ani wewnętrzna służba techniczna, ani jej pracownicy nie angażują się w żadną działalność, która mogłaby stać w sprzeczności z ich możliwością niezależnego lub uczciwego wykonywania czynności, do których służba została wyznaczona;
- d) służba ta świadczy usługi tylko na rzecz przedsiębiorstwa producenta, którego jest częścią.

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

*Artykuł 73***Ocena i wyznaczanie służb technicznych**

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

▼B

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

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

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

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

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

5. W przypadkach gdy ocena jest przeprowadzana przez organ udzielający homologacji typu właściwy dla służby technicznej, która złożyła wniosek o przeprowadzanie badań wyłącznie do celów krajowych indywidualnych dopuszczeń pojazdów zgodnie z art. 45, organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym kandydująca służba techniczna złożyła wniosek o wyznaczenie, jest zwolniony z obowiązku wyznaczenia zespołu ds. oceny. Z oceny wspólnej zwolnione są także służby techniczne, które kontrolują wyłącznie prawidłową instalację komponentów w kategoriach O₁ i O₂.

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Artykuł 74***Zgłoszenia dotyczące wyznaczenia służb technicznych, kierowane do Komisji**

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

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

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

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

*Artykuł 75***Zmiany i odnowienie wyznaczenia służb technicznych**

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

Artykuł 76

Monitorowanie służb technicznych

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

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

▼B

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

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

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

3. Wyznaczający organ udzielający homologacji typu zapewnia, aby służba techniczna wykonywała swoje obowiązki określone w ust. 2 niniejszego artykułu, o ile nie ma uzasadnionej przyczyny dla zaniechania tego.

Jeżeli ten organ udzielający homologacji typu potwierdzi istnienie uzasadnionej przyczyny, informuje o tym Komisję.

Komisja niezwłocznie przeprowadza konsultacje z państwami członkowskimi. Na podstawie tej konsultacji Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu podjęcia decyzji, czy przyczynę podaną jako uzasadnioną należy istotnie za taką uznać. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

Służba techniczna lub wyznaczający organ udzielający homologacji typu mogą wystąpić o poufne traktowanie informacji przekazywanych organowi udzielającemu homologacji typu innego państwa członkowskiego lub Komisji.

4. Nie rzadziej niż co 30 miesięcy wyznaczający organ udzielający homologacji typu ocenia, czy każda podległa mu służba techniczna nadal spełnia wymogi określone w art. 68–72, 80 i 81 oraz w dodatku 2 do załącznika III. Ocena taka obejmuje ocenę na miejscu w każdej podległej jej służbie technicznej.

W ciągu dwóch miesięcy po zakończeniu tej oceny służby technicznej każde państwo członkowskie przekazuje Komisji i innym państwom członkowskim sprawozdania z tych działań monitorujących. Sprawozdania te zawierają streszczenie oceny, które podawane jest do wiadomości publicznej.

*Artykuł 77***Kwestionowanie kompetencji służb technicznych**

1. We współpracy z organem udzielającym homologacji typu odpowiedniego państwa członkowskiego Komisja bada wszystkie przypadki, w których przedstawiono jej zastrzeżenia dotyczące kompetencji służby technicznej lub ciągłego spełniania przez tę służbę techniczną wymogów i obowiązków, którym podlega ona na mocy niniejszego rozporządzenia. Komisja może wszcząć takie dochodzenie również z własnej inicjatywy.

▼B

Komisja wszczyna dochodzenie w sprawie odpowiedzialności służby technicznej, jeżeli udowodniono lub jeżeli istnieją uzasadnione powody do uznania, że homologacji typu udzielono na podstawie fałszywych danych lub sfałszowano wyniki badań lub ukryto dane bądź specyfikacje techniczne, które prowadziłyby do odmowy udzielenia homologacji typu.

2. W ramach dochodzenia, o którym mowa w ust. 1, Komisja konsultuje się z wyznaczającym organem udzielającym homologacji typu państwa członkowskiego. Organ udzielający homologacji typu przekazuje Komisji, na jej żądanie, wszelkie istotne informacje dotyczące działalności danej służby technicznej oraz spełniania przez nią wymogów dotyczących niezależności i kompetencji.

3. Komisja zapewnia poufne traktowanie wszystkich szczególnie chronionych informacji uzyskanych w trakcie dochodzenia.

4. Jeżeli Komisja stwierdzi, że służba techniczna nie spełnia lub już nie spełnia wymogów wyznaczenia, lub że jest ona odpowiedzialna za jedno z przypadków, o których mowa w ust. 1, informuje o tym państwo członkowskie wyznaczającego organu udzielającego homologacji typu.

W razie potrzeby Komisja zwraca się do tego państwa członkowskiego o podjęcie środków ograniczających, w tym w celu ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wyznaczenia.

Jeżeli państwo członkowskie nie podejmie niezbędnych środków ograniczających, Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wyznaczanie danej służby technicznej. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2. Komisja powiadamia dane państwo członkowskie o tych aktach wykonawczych i odpowiednio aktualizuje opublikowane informacje, o których mowa w art. 74 ust. 3.

Artykuł 78

Wymiana informacji dotyczących oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych

1. Organy udzielające homologacji typu konsultują się między sobą oraz z Komisją w kwestiach o znaczeniu ogólnym w odniesieniu do wdrażania wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu dotyczących oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych.

2. Organy udzielające homologacji typu przekazują sobie nawzajem i Komisji, wzór listy kontrolnej oceny używany zgodnie z art. 73 ust. 2 do dnia 5 lipca 2020 r. oraz późniejsze zmiany tej listy kontrolnej, aż do czasu przyjęcia przez Komisję zharmonizowanej listy kontrolnej oceny. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych w celu określenia wzoru zharmonizowanej listy kontrolnej oceny. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 83 ust. 2.

▼B

3. Jeżeli sprawozdania z oceny, o których mowa w art. 73 ust. 8, wskazują na rozbieżności w ogólnej praktyce organów udzielających homologacji typu, państwa członkowskie lub Komisja mogą zażądać wymiany informacji.

Wymiana informacji jest koordynowana przez forum.

*Artykuł 79***Współpraca z krajowymi organami akredytującymi**

1. W przypadku gdy wyznaczenie służby technicznej opiera się na akredytacji w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 765/2008, krajowa jednostka akredytująca oraz organ udzielający homologacji typu stale w pełni współpracują i wymieniają odpowiednie informacje zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008, w tym zgłoszenia incydentów oraz inne informacje, które odnoszą się do kwestii będących pod kontrolą służby technicznej, jeżeli informacje te są istotne dla oceny działalności służby technicznej.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym służba techniczna ma siedzibę, na bieżąco informował krajową jednostkę akredytującą odpowiedzialną za akredytację danej służby technicznej o ustaleniach istotnych dla akredytacji. Krajowa jednostka akredytująca informuje o swoich ustaleniach organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym służba techniczna ma siedzibę.

*Artykuł 80***Obowiązki operacyjne służb technicznych**

1. Służby techniczne wykonują czynności, do wykonywania których zostały wyznaczone zgodnie z art. 68 ust. 1.

2. Służby techniczne muszą stale:

- a) umożliwiać wyznaczonemu organowi udzielającemu homologacji typu obserwowanie działalności służby technicznej podczas badań do celów homologacji typu; oraz
- b) na żądanie dostarczać wyznaczonemu organowi udzielającemu homologacji typu informacje dotyczące kategorii czynności, do których wykonywania zostały wyznaczone.

3. Jeżeli służba techniczna stwierdzi, że producent nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym nie spełnianiu wymogów organ udzielający homologacji typu, aby organ udzielający homologacji typu zobowiązał producenta do podjęcia stosownych środków naprawczych. Organ udzielający homologacji typu odmawia wydania świadectwa homologacji typu, jeżeli nie podjęto tych stosownych środków naprawczych.

*Artykuł 81***Obowiązki informacyjne służb technicznych**

1. Służby techniczne informują wyznaczony organ udzielający homologacji typu o:

▼B

- a) wszelkich stwierdzonych przypadkach braku zgodności, które mogą wymagać odmowy, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia świadectwa homologacji typu;
- b) wszelkich okolicznościach mających wpływ na zakres i warunki ich wyznaczenia;
- c) wszelkich otrzymanych od organów nadzoru rynku wnioskach o informacje dotyczące ich działalności.

2. Na żądanie wyznaczonego organu udzielającego homologacji typu, któremu to organowi podlegają, służby techniczne dostarczają informacji o czynnościach należących do zakresu jej wyznaczenia oraz o wszelkich innych prowadzonych czynnościach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie.

ROZDZIAŁ XVI

UPRAWNIENIA WYKONAWCZE I DELEGOWANE

*Artykuł 82***Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 3, art. 26 ust. 3, art. 30 ust. 8, art. 31 ust. 8, art. 41 ust. 5, art. 44 ust. 7, art. 55 ust. 3 i 4, art. 57 ust. 2, art. 61 ust. 11, art. 70 ust. 3, art. 72 ust. 3 i art. 85 ust. 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 4 lipca 2018 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem danego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 3, art. 26 ust. 3, art. 30 ust. 8, art. 31 ust. 8, art. 41 ust. 5, art. 44 ust. 7, art. 55 ust. 3 i 4, art. 57 ust. 2, art. 61 ust. 11, art. 70 ust. 3, art. 72 ust. 3 i art. 85 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.

▼B

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 3, art. 26 ust. 3, art. 30 ust. 8, art. 31 ust. 8, art. 41 ust. 5, art. 44 ust. 7, art. 55 ust. 3 i 4, art. 57 ust. 2, art. 61 ust. 11, art. 70 ust. 3, art. 72 ust. 3 i art. 85 ust. 2 wchodzi w życie, tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Artykuł 83***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie przedstawi opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ XVII

PRZEPISY KOŃCOWE*Artykuł 84***Sankcje****▼M5**

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenie niniejszego rozporządzenia przez podmioty gospodarcze, podmioty niezależne i służby techniczne oraz wprowadzają wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wykonania tych przepisów. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. W szczególności sankcje te muszą być proporcjonalne do wagi niezgodności oraz liczby niezgodnych z wymogami pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych udostępnionych na rynku danego państwa członkowskiego. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach, które dotyczą tych przepisów i środków.

▼B

2. Sankcjom podlegają przynajmniej następujące typy naruszeń przepisów przez podmioty gospodarcze i służby techniczne:

a) składanie fałszywych oświadczeń w trakcie procedur homologacyjnych lub podczas wprowadzania środków naprawczych lub ograniczających zgodnie z rozdziałem XI;

▼B

- b) fałszowanie wyników badań w zakresie homologacji typu lub nadzoru rynku;
- c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby prowadzić do wycofania pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych od użytkowników, lub do odmowy wydania lub cofnięcia świadectwa homologacji typu UE;
- d) niespełnianie przez służby techniczne wymogów w zakresie ich wyznaczenia.

▼M5

3. Oprócz typów naruszeń określonych w ust. 2 sankcjom podlegają również co najmniej następujące typy naruszeń przepisów przez podmioty gospodarcze:

- a) odmowa udzielenia dostępu do informacji;
- b) udostępnianie na rynku pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych podlegających homologacji bez uzyskania takiej homologacji, lub fałszowanie w tym celu dokumentów, świadectw zgodności, tabliczek znamionowych lub oznaczeń homologacji;
- c) ingerencja w pojazd i jego układy.

3a. Oprócz typów naruszeń określonych w ust. 2 i 3 sankcjom podlegają również co najmniej następujące typy naruszeń przez producentów:

- a) fałszowanie wyników badań zgodności eksploatacyjnej w ramach homologacji typu w zakresie emisji;
- b) projektowanie, budowanie i montaż pojazdów wyposażonych w urządzenia manipulacyjne lub strategie manipulacyjne powodujące, że pojazd niezgodny z niniejszym rozporządzeniem wydaje się z nim zgodny;
- c) projektowanie, budowanie i montaż pojazdów kategorii M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ bez wymaganych układów ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji spalin lub układów ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika.

3b. Typy podlegających sankcjom naruszeń popełnianych przez podmioty niezależne obejmują co najmniej ingerencję w pojazd i jego układy.

▼B

4. Państwa członkowskie corocznie przedkładają Komisji sprawozdanie dotyczące nałożonych w poprzednim roku sankcji. W przypadku gdy w danym roku nie nałożono żadnych sankcji, państwa członkowskie nie przedkładają Komisji sprawozdań.

5. Każdego roku Komisja opracowuje sprawozdanie podsumowujące na temat sankcji nałożonych przez państwa członkowskie. Sprawozdanie to zawiera zalecenia dla państw członkowskich i jest przedkładane forum.

Artykuł 85

Grzywny administracyjne wspierające środki naprawcze i ograniczające na poziomie unijnym

1. Jeżeli Komisja podejmuje decyzje na podstawie art. 53, może nakładać grzywny administracyjne na dany podmiot gospodarczy w związku z brakiem zgodności pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Nałożone grzywny administracyjne muszą być

▼B

skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. W szczególności grzywny muszą być proporcjonalne do liczby niezgodnych z wymogami pojazdów zarejestrowanych na rynku Unii lub liczby niezgodnych z wymogami układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych udostępnionych na rynku Unii.

Grzywny administracyjne nakładane przez Komisję nie mogą być orzekane dodatkowo wobec sankcji nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 84 dla tego samego naruszenia przepisów. Grzywny administracyjne nakładane przez Komisję nie mogą przekraczać 30 000 EUR za jeden niezgodny z wymogami pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny.

Komisja nie może wszczynać, ponownie rozpoczynać ani kontynuować na podstawie niniejszego artykułu postępowań przeciwko podmiotom gospodarczym w sprawie naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia, za które to naruszenie podmioty te zostały ukarane lub za które nie ponoszą one odpowiedzialności zgodnie z art. 84, jak uznano we wcześniejszej, niepodlegającej już zaskarżeniu decyzji.

2. Komisja przyjmie, na podstawie zasad określonych w ust. 3 niniejszego artykułu, akty delegowane zgodnie z art. 82, uzupełniające niniejsze rozporządzenie poprzez ustanowienie procedury nakładania oraz metod obliczania i pobierania grzywien administracyjnych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Akty delegowane, o których mowa w ust. 2, są zgodne z następującymi zasadami:

- a) procedura stosowana przez Komisję jest zgodna z prawem do dobrej administracji, i w szczególności z prawem do bycia wysłuchanym i prawem dostępu do akt, przy poszanowaniu uzasadnionych interesów poufności oraz tajemnicy handlowej;
- b) przy obliczaniu odpowiedniej grzywny administracyjnej Komisja kieruje się zasadami skuteczności, proporcjonalności i odstrasżania, biorąc pod uwagę, w stosownych przypadkach, znaczenie i skutki naruszenia, dobrą wiarę danego podmiotu gospodarczego, jego stopień staranności i współpracy, powtarzalność, częstotliwość lub czas trwania naruszenia, jak również sankcje nałożone uprzednio na ten sam podmiot gospodarczy;
- c) grzywny administracyjne są pobierane bez zbędnej zwłoki, czemu służy określenie terminu płatności oraz, w stosownych przypadkach, możliwość podziału płatności na kilka rat i etapów.

4. Kwoty grzywien administracyjnych są uznawane za dochody w budżecie ogólnym Unii.

Artykuł 86

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007

1. W rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6)”;

▼B

2) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady dotyczące zgodności eksploatacji, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych układów diagnostycznych (OBD) pojazdu oraz pomiaru zużycia paliwa oraz emisji spalin.”;

3) w art. 3 skreśla się pkt 14 i 15;

4) skreśla się rozdział III;

5) w art. 13 ust. 2 skreśla się lit. e).

2. Odesłania do skreślonych przepisów rozporządzenia (WE) nr 715/2007 odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji zawartą w pkt 1 załącznika XI do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 87

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009

1. W rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE”;

2) art. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady dotyczące zgodności eksploatacyjnej pojazdów i silników, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, układów OBD pojazdów, pomiaru zużycia paliwa i emisji CO₂.”;

3) w art. 3 skreśla się pkt 11 i 13;

4) skreśla się art. 6;

5) w art. 11 ust. 2 skreśla się lit. e).

2. Odesłania do skreślonych przepisów rozporządzenia (WE) nr 595/2009 odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji zawartą w pkt 2 załącznika XI do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 88

Uchylenie dyrektywy 2007/46/WE

Dyrektywa 2007/46/WE traci moc ze skutkiem od dnia 1 września 2020 r.

Odesłania do dyrektywy 2007/46/WE odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji w zawartą w pkt 3 załącznika X do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 89***Przepisy przejściowe**

1. Niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu całego pojazdu ani homologacji typu UE udzielonej pojazdom lub układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym przed dniem 31 sierpnia 2020 r.
2. Organy udzielające homologacji udzielają rozszerzeń i zmian homologacji typu całego pojazdu oraz homologacji typu UE dla pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z art. 33 i 34.
3. Służby techniczne wyznaczone przed dniem 4 lipca 2018 r. podlegają ocenie, o której mowa w art. 73.

Wyznaczanie służb technicznych wyznaczonych już przed dniem 4 lipca 2018 r. odnawia się przed dniem 5 lipca 2022 r., jeżeli dane służby techniczne spełniają odpowiednie wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.

Ważność wyznaczenia służb technicznych dokonanego przed dniem 4 lipca 2018 r. kończy się najpóźniej przed dniem 5 lipca 2022 r.

*Artykuł 90***Sprawozdawczość**

1. Do dnia 1 września 2025 r. państwa członkowskie poinformują Komisję o stosowaniu procedur dotyczących homologacji typu i nadzoru rynku określonych w niniejszym rozporządzeniu.
2. Do dnia 1 września 2026 r. na podstawie informacji przekazanych na mocy ust. 1 Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym funkcjonowania weryfikacji zgodności zgodnie z art. 9.

*Artykuł 91***Wejście w życie i stosowanie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 września 2020 r.

Jednak od dnia 5 lipca 2020 r. organy krajowe nie mogą odmówić przyznania nowemu typowi pojazdu homologacji typu UE lub krajowej homologacji typu ani zakazać rejestracji, wprowadzania do obrotu ani dopuszczania nowego pojazdu, w przypadku gdy producent złoży taki wniosek, a pojazd ten spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia.

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

▼B*WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW*

Załącznik I	Definicje ogólne, kryteria kwalifikowania pojazdów do kategorii, typy pojazdów i typy nadwozia
Dodatek 1:	Procedura sprawdzania, czy pojazd może być zakwalifikowany do kategorii pojazdów terenowych
Dodatek 2:	Cyfry uzupełniające kody stosowane do różnych rodzajów nadwozia
Załącznik II	Wymogi do celów homologacji typu pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
Część I	Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach
Dodatek 1:	Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów produkowanych w małych seriach na podstawie art. 41
Dodatek 2:	Wymogi dotyczące indywidualnego dopuszczenia UE pojazdu na podstawie art. 44
Część II	Wykaz regulaminów ONZ uznanych za alternatywne do dyrektyw lub rozporządzeń, o których mowa w części I
Część III	Wykaz aktów prawnych ustanawiających wymogi do celów homologacji typu UE pojazdów specjalnego przeznaczenia
Dodatek 1:	Samochody kempingowe, sanitarne i karawany
Dodatek 2:	Pojazdy opancerzone
Dodatek 3:	Pojazdy przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich
Dodatek 4:	Inne pojazdy specjalnego przeznaczenia (w tym grupa pojazdów specjalnych, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu i przyczepy kempingowe)
Dodatek 5:	Żurawie samochodowe
Dodatek 6:	Pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych
Załącznik III	Procedury postępowania podczas homologacji typu UE
Dodatek 1:	Normy, do których muszą się stosować służby techniczne, o których mowa w art. 68
Dodatek 2:	Procedura oceny służb technicznych
Załącznik IV	Procedury zgodności produkcji
Załącznik V	Limity małych serii i końcowej partii produkcji

▼B

Załącznik VI	Wykaz części lub wyposażenia, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko, wymogi dotyczące osiągnięcia takich części i wyposażenia, odpowiednie procedury badania oraz przepisy dotyczące oznaczania i pakowania
Załącznik VII	Akty prawne, w odniesieniu do których producent może zostać wyznaczony jako służba techniczna
Dodatek:	Wyznaczenie wewnętrznej służby technicznej producenta jako służby technicznej i podwykonawstwo
Załącznik VIII	Warunki stosowania wirtualnych metod testowania przez producenta lub służbę techniczną
Dodatek 1:	Ogólne warunki stosowania wirtualnych metod testowania
Dodatek 2:	Szczegółowe warunki stosowania wirtualnych metod testowania
Dodatek 3:	Procedura walidacji
Załącznik IX	Procedury postępowania podczas wielostopniowej homologacji typu
Dodatek:	Wzór dodatkowej tabliczki producenta
Załącznik X	Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów
Dodatek 1:	Świadectwo producenta w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu
Dodatek 2:	Informacje z OBD pojazdu
Załącznik XI	Tabela korelacji



ZAŁĄCZNIK I

DEFINICJE OGÓLNE, KRYTERIA KWALIFIKOWANIA POJAZDÓW
DO KATEGORII, TYPY POJAZDÓW I TYPY NADWOZIA

CZĘŚĆ WPROWADZAJĄCA

Definicje i przepisy ogólne

1. Definicje
 - 1.1. „Miejsce siedzące” oznacza dowolną przestrzeń, w której może siedzieć jedna osoba, która ma wielkość co najmniej:
 - a) manekina 50-ciocentylowego dorosłego mężczyzny w przypadku kierowcy;
 - b) manekina 5-ciocentylowej dorosłej kobiety we wszystkich pozostałych przypadkach.
 - 1.2. „Siedzenie” oznacza przeznaczoną dla jednej osoby kompletną konstrukcję wraz z wykończeniem, która może, ale nie musi stanowić całości z karoserią pojazdu.

Pojęcie „siedzenia” obejmuje zarówno siedzenie indywidualne i kanapę, jak i siedzenia składane i demontowalne.
 - 1.3. „Towary” oznaczają przede wszystkim dowolne rzeczy ruchome.

Pojęcie „towarów” obejmuje produkty luzem, wyroby gotowe, ciecze, żywe zwierzęta, płody rolne, ładunki niepodzielne.
 - 1.4. „Masa maksymalna” oznacza maksymalną masę całkowitą.
2. Przepisy ogólne
 - 2.1. Liczba miejsc siedzących
 - 2.1.1. Wymogi dotyczące liczby miejsc siedzących dotyczą miejsc, które są przeznaczone do użytkowania, kiedy pojazd porusza się po drodze.
 - 2.1.2. Wymogi te nie dotyczą siedzeń, które są przeznaczone do użytkowania, kiedy pojazd nie jest w ruchu, i które są wyraźnie oznaczone dla użytkowników za pomocą piktogramu albo znaku z odpowiednim tekstem.
 - 2.1.3. Do liczenia miejsc siedzących stosuje się następujące wymogi:
 - a) każde indywidualne siedzenie liczy się jako jedno miejsce siedzące;
 - b) w przypadku kanapy dowolne miejsce o szerokości co najmniej 400 mm mierzone na poziomie siedziska liczy się jako jedno miejsce siedzące.

Warunek ten nie zwalnia producenta z obowiązku przestrzegania ogólnych przepisów określonych w pkt 1.1;
 - c) miejsca określonego w lit. b) nie liczy się jednak jako jednego miejsca siedzącego, w przypadku gdy:
 - (i) kanapa zawiera elementy, które nie pozwalają na umieszczenie dolnej części manekina w naturalnej pozycji siedzącej – na przykład: nieruchomy podłokietnik ze schowkiem, powierzchnię niewyściełaną lub elementy wykończenia wnętrza zakłócające nominalną powierzchnię siedzenia;

▼B

- (ii) kształt płyty podłogowej znajdującej się bezpośrednio przed przewidywanym miejscem siedzącym (np. obecność tunelu) nie pozwala na umieszczenie stóp manekina w naturalnej pozycji.
- 2.1.4. Odnosnie do pojazdów objętych regulaminami ONZ nr 66 i 107 wymiary, o których mowa w pkt 2.1.3 lit. b), muszą być zgodne z wymogami dotyczącymi minimalnej przestrzeni dla jednej osoby w odniesieniu do różnych klas pojazdów.
- 2.1.5. Kiedy w pojeździe znajdują się kotwiczenia siedzenia demontowalnego, siedzenie demontowalne liczy się przy ustalaniu liczby miejsc siedzących.
- 2.1.6. Przestrzeń przeznaczoną dla pasażera na wózku inwalidzkim traktuje się jako jedno miejsce siedzące.
- 2.1.6.1. Niniejszy przepis nie narusza wymogów określonych w pkt 3.6.1 i 3.7 załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 107.
- 2.2. Masa maksymalna
 - 2.2.1. W przypadku ciągnika siodłowego masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną naczepy ciągnionej za pomocą sprzęgu siodłowego.
 - 2.2.2. W przypadku pojazdu silnikowego, który może ciągnąć przyczepę z osią centralną lub przyczepę ze sztywnym dyszlem, masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną przeniesioną przez urządzenie sprzęgające na pojazd ciągnący.
 - 2.2.3. W przypadku naczepy, przyczepy z osią centralną i przyczepy ze sztywnym dyszlem masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną przeniesioną na podłoże przez koła osi lub grupy osi, gdy naczepa/przyczepa jest sprzężona z pojazdem ciągnącym.
 - 2.2.4. W przypadku wózka jednoosiowego podpierającego naczepę masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną naczepy ciągnionej za pomocą sprzęgu siodłowego.
- 2.3. Wyposażenie specjalne
 - 2.3.1. Pojazdy z głównie zamontowanym na stałe wyposażeniem, takim jak maszyny lub urządzenia, zalicza się do kategorii N lub O.
- 2.4. Jednostki
 - 2.4.1. O ile nie określono inaczej, wszystkie jednostki miary i odpowiadające im symbole muszą być zgodne z dyrektywą Rady 80/181/EWG ⁽¹⁾.
- 3. Zakwalifikowanie pojazdu do określonej kategorii
 - 3.1. Producent jest odpowiedzialny za zakwalifikowanie typu pojazdu do określonej kategorii.

W tym celu muszą być spełnione wszystkie stosowne kryteria określone w niniejszym załączniku.

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 80/181/EWG z dnia 20 grudnia 1979 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do jednostek miar i uchylająca dyrektywę 71/354/EWG (Dz.U. L 39 z 15.2.1980, s. 40).

▼B

- 3.2. Organ udzielający homologacji może zażądać od producenta odpowiednich dodatkowych informacji, które pozwolą na wykazanie, że dany typ pojazdu powinien być zaliczony do kategorii pojazdów specjalnego przeznaczenia w grupie pojazdów specjalnych (kod SG).

CZĘŚĆ A**Kryteria kwalifikowania pojazdów do danej kategorii****1. Kategorie pojazdów**

Do celów homologacji typu UE i krajowej homologacji typu, jak również w przypadku unijnego i krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, pojazdy kwalifikuje się do różnych kategorii zgodnie z klasyfikacją, o której mowa w art. 4.

Homologacji można udzielić tylko dla kategorii, o których mowa w art. 4 ust. 1.

2. Podkategorie pojazdów**2.1. Pojazdy terenowe**

„Pojazd terenowy” oznacza pojazd należący do kategorii M lub N, posiadający specyficzne właściwości techniczne, które pozwalają na jego użytkowanie poza zwykłymi drogami.

W przypadku tych kategorii pojazdów do litery i numeru oznaczających kategorię pojazdu dodaje się jako sufiks literę „G”.

Kryteria kwalifikowania pojazdów do podkategorii pojazdów terenowych określone są w sekcji 4 niniejszej części.

2.2. Pojazdy specjalnego przeznaczenia**2.2.1. W przypadku pojazdów niekompletnych, które mają zostać objęte podkategorią pojazdów specjalnego przeznaczenia, do litery i numeru oznaczających kategorię pojazdu dodaje się jako sufiks literę „S”.**

Różne typy pojazdów specjalnego przeznaczenia są zdefiniowane i wymienione w pkt 5.

2.3. Pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia**2.3.1. „Pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia” oznacza pojazd należący do kategorii M lub N posiadający specyficzne właściwości techniczne, o których mowa w pkt 2.1 i 2.2.**

W przypadku tych kategorii pojazdów do litery i numeru oznaczających kategorię pojazdu dodaje się jako sufiks literę „G”.

Ponadto w przypadku pojazdów niekompletnych, które mają zostać objęte podkategorią pojazdów specjalnego przeznaczenia, dodaje się jako drugi sufiks literę „S”.

3. Kryteria kwalifikowania pojazdów do kategorii N**3.1. Zakwalifikowanie typu pojazdu do kategorii N zależy od właściwości technicznych pojazdu, o których mowa w pkt 3.2–3.6.****3.2. Co do zasady przedziały, w których znajdują się miejsca siedzące, są zupełnie oddzielone od przestrzeni ładunkowej.**

▼B

- 3.3. W drodze odstępstwa od wymogu określonego w pkt 3.2 osoby i towary mogą być przewożone w tym samym przedziale pod warunkiem że przestrzeń ładunkowa jest wyposażona w elementy zabezpieczające przeznaczone do ochrony przewożonych osób w przypadku przemieszczenia się ładunku w czasie jazdy, w tym przy gwałtownym hamowaniu lub pokonywaniu zakrętu.
- 3.4. Elementy zabezpieczające – urządzenia do mocowania – przeznaczone do zabezpieczenia ładunku zgodnie z wymogami określonymi w pkt 3.3, jak również systemy przegród, przeznaczone dla pojazdów do 7,5 tony, są projektowane zgodnie z przepisami sekcji 3 i 4 międzynarodowej normy ISO 27956:2009 „Pojazdy drogowe – Zabezpieczanie ładunku w samochodach dostawczych – Wymogi i metody badań”.
- 3.4.1. Wymogi, o których mowa w pkt 3.4, mogą być weryfikowane przez poświadczenie zgodności przedstawione przez producenta.
- 3.4.2. Alternatywnie do wymogów określonych w pkt 3.4 producent może wykazać przed organem udzielającym homologacji, że zamontowane urządzenia zabezpieczające zapewniają poziom ochrony równoważny poziomowi przewidzianemu we wspomnianej normie.
- 3.5. Liczba miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy nie może przekroczyć:
- a) 6 w przypadku pojazdów kategorii N_1 ;
- b) 8 w przypadku pojazdów kategorii N_2 lub N_3 .
- 3.6. Pojazdy muszą wykazać zdolność przewozu ładunków równą lub wyższą niż zdolność przewozu osób wyrażona w kg.
- 3.6.1. Do tego celu, we wszystkich konfiguracjach, szczególnie w przypadku gdy wszystkie miejsca siedzące są zajęte, spełnione muszą być następujące równania:
- a) gdy $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) gdy $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) gdy $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- gdzie litery oznaczają:
- „P” – maksymalną masę całkowitą;
- „M” – masę pojazdu gotowego do jazdy;
- „N” – liczbę miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy.
- 3.6.2. M obejmuje także masę wyposażenia zamontowanego w pojeździe w celu przechowywania towarów (np. cysterna, nadwozie itp.), przenoszenia towarów (np. żuraw, platforma załadunkowa itp.) i zabezpieczenia towarów (np. urządzenia zabezpieczające ładunek).

▼B

3.6.3. Do celów stosowania wzorów, o których mowa w pkt 3.6.1, M nie obejmuje masy wyposażenia, które nie jest wykorzystywane do celów, o których mowa w pkt 3.6.2 (takiego jak sprężarka, wyciągarka, prądnica, sprzęt nadawczy itp.).

3.7. Wymogi, o których mowa w pkt 3.2–3.6, muszą być spełnione w przypadku wszystkich wariantów i wersji w ramach typu pojazdu.

3.8. Kryteria kwalifikowania pojazdów do kategorii N₁.

3.8.1. Pojazd zalicza się do kategorii N₁, gdy spełnione są wszystkie obowiązujące kryteria.

Jeżeli co najmniej jedno z tych kryteriów nie jest spełnione, pojazd kwalifikuje się do kategorii M₁.

3.8.2. Oprócz ogólnych kryteriów, o których mowa w pkt 3.2–3.6, spełnione muszą być kryteria określone w niniejszym punkcie do zakwalifikowania do tej kategorii pojazdów, w których przedział, gdzie znajduje się kierowca, oraz ładunek znajdują się w obrębie jednej jednostki (tj. nadwozie „BB”).

3.8.2.1. Fakt, że między rzędem siedzeń a przestrzenią ładunkową zamontowana jest ścianka lub przegroda, nie zwalnia z obowiązku spełnienia wymaganych kryteriów.

3.8.2.2. Kryteria są następujące:

a) istnieje możliwość załadunku towarów przez zaprojektowane i zbudowane w tym celu tylne drzwi, klapę tylną lub drzwi boczne;

b) w przypadku tylnych drzwi lub klapy tylnej otwór ładunkowy musi spełniać następujące wymogi:

(i) w przypadku gdy pojazd jest wyposażony w tylko jeden rząd siedzeń lub tylko siedzenie kierowcy, minimalna wysokość otworu ładunkowego wynosi co najmniej 600 mm;

(ii) w przypadku gdy pojazd jest wyposażony w co najmniej dwa rzędy siedzeń, minimalna wysokość otworu ładunkowego wynosi co najmniej 800 mm, a powierzchnia tego otworu – co najmniej 12 800 cm²;

c) przestrzeń ładunkowa musi spełniać następujące wymogi:

„przestrzeń ładunkowa” oznacza część pojazdu znajdującą się za rzędami siedzeń lub za siedzeniem kierowcy, gdy pojazd jest wyposażony tylko w siedzenie kierowcy;

(i) powierzchnia załadunkowa przestrzeni ładunkowej jest zasadniczo płaska;

(ii) w przypadku gdy pojazd jest wyposażony w tylko jeden rząd siedzeń lub jedno siedzenie, minimalna długość przestrzeni ładunkowej stanowi co najmniej 40 % rozstawu osi;

(iii) w przypadku gdy pojazd jest wyposażony w co najmniej dwa rzędy siedzeń, minimalna długość przestrzeni ładunkowej stanowi co najmniej 30 % rozstawu osi.

W przypadku gdy siedzenia w ostatnim rzędzie można łatwo usunąć z pojazdu bez użycia specjalnych narzędzi, wymogi dotyczące długości przestrzeni ładunkowej muszą być spełnione przy wszystkich siedzeniach zamontowanych w pojeździe;

▼B

- (iv) wymogi dotyczące długości przestrzeni ładunkowej muszą być spełnione w przypadku, gdy siedzenia pierwszego lub ostatniego rzędu, zależnie od przypadku, są w swojej normalnej pionowej pozycji do użytku przez pasażerów pojazdu.

3.8.2.3. Szczegółowe warunki dotyczące pomiaru

3.8.2.3.1. Definicje

- a) „wysokość otworu ładunkowego” oznacza odległość w pionie między dwiema poziomymi płaszczyznami stycznymi odpowiednio do najwyższego punktu dolnej części otworu drzwiowego i najniższego punktu górnej części otworu drzwiowego;
- b) „powierzchnia otworu ładunkowego” oznacza największą powierzchnię rzutu prostopadłego na płaszczyznę pionową, prostopadłą do linii środkowej pojazdu, maksymalnego otworu dozwolonego, gdy tylne drzwi lub kłapa tylna są szeroko otwarte;
- c) „rozstaw osi” do celów zastosowania wzorów określonych w pkt 3.8.2.2 i 3.8.3.1 oznacza odległość między:
 - (i) środkową linią przedniej osi a środkową linią drugiej osi w przypadku pojazdu dwuosowego; lub
 - (ii) środkową linią przedniej osi a środkową linią hipotetycznej osi znajdującej się w równej odległości od drugiej i trzeciej osi w przypadku pojazdu trzyosowego.

3.8.2.3.2. Regulacja siedzeń

- a) siedzenia ustawia się w najbardziej wysuniętej do tyłu pozycji;
- b) jeżeli oparcie siedzenia jest regulowane, ustawia się je w takiej pozycji, aby można tam było umieścić trójwymiarową maszynę punktu H przy kącie tułowia wynoszącym 25 stopni;
- c) jeżeli oparcie siedzenia nie jest regulowane, ustawia się je w pozycji wyznaczonej przez producenta pojazdu;
- d) jeżeli oparcie siedzenia ma możliwość regulacji wysokości, ustawia się je w najniższej pozycji.

3.8.2.3.3. Warunki dotyczące pojazdu

- a) pojazd musi być załadowany tak, aby jego masa spełniała warunek dotyczący masy maksymalnej;
- b) pojazd musi być ustawiony z kołami skierowanymi na wprost.

3.8.2.3.4. Wymogi określone w pkt 3.8.2.3.2 nie obowiązują, gdy pojazd jest wyposażony w ściankę lub przegrodę.

3.8.2.3.5. Pomiar długości przestrzeni ładunkowej

- a) jeżeli pojazd nie jest wyposażony w przegrodę ani ściankę, długość mierzy się od pionowej płaszczyzny stycznej do najbardziej wysuniętego do tyłu punktu górnej części oparcia siedzenia do tylnej wewnętrznej płyty lub tylnych drzwi lub kłapy tylnej w pozycji zamkniętej;
- b) jeżeli pojazd jest wyposażony w przegrodę lub ściankę, długość mierzy się od pionowej płaszczyzny stycznej do najbardziej wysuniętego do tyłu punktu przegrody lub ścianki do tylnej wewnętrznej płyty lub tylnych drzwi lub kłapy tylnej, zależnie od przypadku, w pozycji zamkniętej;

▼B

- c) wymogi dotyczące długości muszą być spełnione przynajmniej wzdłuż poziomej linii znajdującej się we wzdłużnej płaszczyźnie pionowej przechodzącej przez środkową linię pojazdu na poziomie podłogi przestrzeni ładunkowej.
- 3.8.3. Oprócz ogólnych kryteriów, o których mowa w pkt 3.2–3.6, spełnione muszą być kryteria określone w niniejszym punkcie do zakwalifikowania do tej kategorii pojazdów, w których przedział dla kierowcy oraz ładunek nie znajdują się w obrębie jednej jednostki (tj. nadwozie „BE”).
- 3.8.3.1. W przypadku gdy pojazd jest wyposażony w nadwozie typu zamkniętego, obowiązują następujące wymogi:
 - a) istnieje możliwość załadunku towarów przez tylne drzwi, klapę tylną, panel lub w inny sposób;
 - b) wysokość otworu ładunkowego wynosić co najmniej 800 mm, a powierzchnia tego otworu – co najmniej 12 800 cm²;
 - c) minimalna długość przestrzeni ładunkowej stanowi co najmniej 40 % rozstawu osi.
- 3.8.3.2. Jeżeli pojazd jest wyposażony w przestrzeń ładunkową typu otwartego obowiązują tylko przepisy, o których mowa w pkt 3.8.3.1 lit. a) i c).
- 3.8.3.3. W przypadku stosowania przepisów, o których mowa w pkt 3.8.3, stosuje się definicje zawarte w pkt 3.8.2.3.1.
- 3.8.3.4. Wymogi dotyczące długości przestrzeni ładunkowej muszą jednak być spełnione wzdłuż poziomej linii znajdującej się we wzdłużnej płaszczyźnie przechodzącej przez środkową linię pojazdu na poziomie podłogi przestrzeni ładunkowej.
- 4. Kryteria kwalifikowania pojazdów do podkategorii pojazdów terenowych
- 4.1. Pojazdy kategorii M₁ lub N₁ kwalifikuje się do podkategorii pojazdów terenowych, jeżeli spełniają jednocześnie następujące warunki:
 - a) co najmniej jedna oś przednia i co najmniej jedna oś tylna są zaprojektowane tak, aby były napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony;
 - b) zamontowana jest co najmniej jedna blokada mechanizmu różnicowego lub mechanizm o podobnym działaniu;
 - c) jako pojazdy bez przyczepy są zdolne do pokonywania wzniesień o nachyleniu co najmniej 25 %;
 - d) spełnionych jest pięć spośród sześciu poniższych wymogów:
 - (i) kąt natarcia wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (ii) kąt zejścia wynosi co najmniej 20 stopni;
 - (iii) kąt rampowy wynosi co najmniej 20 stopni;
 - (iv) prześwit pojazdu pod osią przednią wynosi co najmniej 180 mm;
 - (v) prześwit pojazdu pod osią tylną wynosi co najmniej 180 mm;
 - (vi) prześwit pojazdu między osiami wynosi co najmniej 200 mm.

▼B

- 4.2. Pojazdy kategorii M₂, N₂ lub M₃, których masa maksymalna nie przekracza 12 ton, kwalifikuje się do podkategorii pojazdów terenowych, jeżeli spełniają one warunek określony w lit. a) albo oba warunki określone w lit. b) i c):
- a) wszystkie osie są napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej lub większej liczby osi może zostać odłączony;
 - b) (i) co najmniej jedna oś przednia i co najmniej jedna oś tylna są zaprojektowane tak, aby były napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony;
 - (ii) zamontowana jest co najmniej jedna blokada mechanizmu różnicowego lub mechanizm o takim samym działaniu;
 - (iii) jako pojazdy bez przyczepy są zdolne do pokonywania wzniesień o nachyleniu 25 %;
 - c) spełnionych jest przynajmniej pięć spośród sześciu poniższych wymogów, jeżeli masa maksymalna pojazdu nie przekracza 7,5 tony, i spełnione są co najmniej cztery wymogi, jeżeli masa maksymalna pojazdu przekracza 7,5 tony:
 - (i) kąt natarcia wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (ii) kąt zejścia wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (iii) kąt rampowy wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (iv) prześwit pojazdu pod osią przednią wynosi co najmniej 250 mm;
 - (v) prześwit pojazdu między osiami wynosi co najmniej 300 mm;
 - (vi) prześwit pojazdu pod osią tylną wynosi co najmniej 250 mm.
- 4.3. Pojazdy kategorii M₃ lub N₃, których masa maksymalna przekracza 12 ton, kwalifikuje się do podkategorii pojazdów terenowych, jeżeli spełniają one warunek określony w lit. a) albo oba warunki określone w lit. b) i c):
- a) wszystkie osie są napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej lub większej liczby osi może zostać odłączony;
 - b) (i) co najmniej połowa z osi (lub dwie z trzech osi w przypadku pojazdu trzyosiowego i trzy osie w przypadku pojazdu pięcioosiowego) jest zaprojektowana tak, aby były one napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony;
 - (ii) zamontowana jest co najmniej jedna blokada mechanizmu różnicowego lub mechanizm o podobnym działaniu;
 - (iii) jako pojazdy bez przyczepy są zdolne do pokonywania wzniesień o nachyleniu 25 %;
 - c) spełnione są co najmniej cztery spośród następujących sześciu wymogów:
 - (i) kąt natarcia wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (ii) kąt zejścia wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (iii) kąt rampowy wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (iv) prześwit pojazdu pod osią przednią wynosi co najmniej 250 mm;

▼B

(v) prześwit pojazdu między osiami wynosi co najmniej 300 mm;

(vi) prześwit pojazdu pod osią tylną wynosi co najmniej 250 mm.

4.4. Procedura sprawdzania zgodności z przepisami z zakresu geometrii, o których mowa w niniejszej części, ustanowiona jest w dodatku 1.

4.5. Wymogi określone w pkt 4.1 lit. a), pkt 4.2 lit. a) i b), pkt 4.3 lit. a) i b) dotyczące osi napędzanych równocześnie uznaje się za spełnione, jeżeli spełniony jest jeden z następujących warunków:

a) przeniesienie napędu na wszystkie osie odbywa się wyłącznie mechanicznie, które zapewniają trakcję w trudnych warunkach terenowych, lub

b) każde z kół zamocowanych na danej osi jest napędzane odrębnym silnikiem hydraulicznym lub elektrycznym.

Jeżeli osie, zgodnie z wymogami określonymi w pkt 4.1 lit. a), pkt 4.2 lit. a) i b), pkt 4.3 lit. a) i b) dotyczącymi osi napędzanych równocześnie, nie są napędzane wyłącznie mechanicznie, napęd na poszczególne koła projektuje się do jazdy w trudnych warunkach terenowych. W takim przypadku należy zapewnić, by co najmniej 75 % całkowitej siły trakcyjnej mogło być przenoszone na dane koło, gdy warunki trakcyjne pod pozostałymi kołami nie pozwalają na odpowiednie przekazanie siły trakcyjnej przez te koła.

Pomocniczy układ napędowy zgodnie z pkt 4.5 lit. b) nie pozwala automatycznie wyłączyć siły trakcyjnej, dopóki pojazd nie osiągnie 75 % maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu lub 65 km/h.

5. Pojazdy specjalnego przeznaczenia

	Nazwa	Kod	Definicja
5.1.	Samochód kempingowy	SA	Pojazd kategorii M z przedziałem mieszkalnym, w którym znajduje się przynajmniej następujące wyposażenie: a) siedzenia i stół; b) miejsca do spania, które mogą powstawać z siedzeń; c) urządzenia kuchenne; d) szafki. Wyposażenie to jest zamocowane trwale w przedziale mieszkalnym. Stolik może być jednak zaprojektowany tak, aby łatwo można go było zdemontować.
5.2.	Pojazd opancerzony	SB	Pojazd z kuloodpornymi osłonami pancernymi przeznaczony do ochrony przewożonych osób lub ładunków.
5.3.	Samochód sanitarny (ambulance)	SC	Pojazd kategorii M przeznaczony do transportu chorych lub rannych, posiadający do tego celu specjalne wyposażenie.
5.4.	Samochód pogrzebowy (karawan)	SD	Pojazd kategorii M przeznaczony do transportu zmarłych, posiadający do tego celu specjalne wyposażenie.
5.5.	Pojazd przystosowany do przewożenia wózków inwalidzkich	SH	Pojazd kategorii M ₁ zbudowany lub przerobiony specjalnie w ten sposób, aby pomieścić co najmniej jedną osobę siedzącą na wózku inwalidzkim w trakcie jazdy po drogach.
5.6.	Przyczepa kempingowa	SE	Pojazd kategorii O zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.2.1.3.

▼B

	Nazwa	Kod	Definicja
5.7.	Żuraw samojezdny	SF	Pojazd kategorii N ₃ , nieposiadający wyposażenia do przewożenia towarów, wyposażony w żuraw, którego moment podnoszenia wynosi co najmniej 400 kNm.
5.8.	Grupa pojazdów specjalnych	SG	Pojazd specjalnego przeznaczenia, który nie wchodzi w zakres definicji zawartych w niniejszej części.
5.9.	Wózek jednoosiowy podpierający naczepę	SJ	Pojazd kategorii O, wyposażony w sworzeń zaczepowy, podpierający naczepę w celu przekształcenia jej w przyczepę.
5.10.	Przyczepa do przewożenia ładunków nienormatywnych	SK	Pojazd kategorii O ₄ przeznaczony do transportu ładunków niepodzielnych, który podlega ograniczeniom prędkości i ruchu drogowego ze względu na swoje wymiary. Pojęcie to obejmuje także przyczepy modułowe ze sterowaniem hydraulicznym, niezależnie od liczby modułów.
5.11.	Pojazd silnikowy przeznaczony do przewożenia ładunków nienormatywnych	SL	Ciągnik balastowy lub ciągnik siodłowy kategorii N ₃ spełniający wszystkie poniższe warunki: a) posiada więcej niż dwie osie, przy czym co najmniej połowa z nich (dwie z trzech osi w przypadku pojazdu trzyosiowego i trzy z pięciu osi w przypadku pojazdu pięcioosiowego) jest zaprojektowana tak, aby były one napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony; b) jest przeznaczony do holowania i pchania przyczepy kategorii O ₄ do przewożenia ładunków nienormatywnych; c) minimalna moc silnika wynosi 350 kW; oraz d) może zostać wyposażony w dodatkowe przednie urządzenie sprzęgające w przypadku masy ciągniętej o dużym ciężarze.
5.12.	Wielofunkcyjny pojazd-nośnik osprzętu	SM	Pojazd terenowy kategorii N (określony w pkt 2.3) zaprojektowany i zbudowany do ciągnięcia, pchania, przewożenia i uruchamiania określonego wyposażenia wymiennego: a) z co najmniej dwoma obszarami mocowania takiego wyposażenia; b) ze znormalizowanymi, mechanicznymi, hydraulicznymi lub elektrycznymi złączami (np. wał odbioru mocy) służącymi do napędu i uruchamiania wyposażenia wymiennego; oraz c) spełniający definicję zawartą w normie międzynarodowej ISO 3833-1977 pkt 3.1.4 (pojazd specjalny). Jeżeli pojazd jest wyposażony w dodatkową platformę ładunkową, jej maksymalna długość nie przekracza: a) 1,4 szerokości rozstawu przednich lub tylnych kół pojazdu, w zależności od tego, która szerokość jest większa – w przypadku pojazdu dwuosiowego; lub b) dwukrotności szerokości rozstawu przednich lub tylnych kół pojazdu, w zależności od tego, która szerokość jest większa – w przypadku pojazdów o więcej niż dwóch osiach.

6. Uwagi

6.1. Homologacji typu nie udziela się:

- a) wózkowi jednoosiowemu podpierającemu naczepę zdefiniowanemu w pkt 5.9 niniejszej części;
- b) przyczepom ze sztywnym dyszlem zdefiniowanym w części C pkt 5.4;
- c) przyczepom, w których mogą być przewożone osoby w trakcie jazdy po drogach.

▼ B

- 6.2. Pkt 6.1 nie narusza art. 42 dotyczącego krajowej homologacji typu udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach.

CZĘŚĆ B**Kryteria dla typów pojazdów, wariantów i wersji**

1. Kategoria M₁
 - 1.1. Typ pojazdu
 - 1.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:
 - a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;
 - b) projekt i montaż podstawowych części karoserii w przypadku nadwozia samonośnego.

To samo stosuje się do pojazdów, których nadwozie jest przykręcone lub przyspawane do oddzielnej ramy;
 - 1.1.2. W drodze odstępstwa od wymogów określonych w pkt 1.1.1 lit. b), jeżeli producent wykorzystuje część podłogową karoserii, jak również podstawowe elementy tworzące przednią część karoserii, znajdujące się bezpośrednio przed otworem przedniej szyby, w konstrukcjach różnych typów nadwozia (na przykład kareta (sedan) i coupé), pojazdy te mogą być uważane za należące do tego samego typu. Producent musi dostarczyć dokumenty o tym świadczące.
 - 1.1.3. Typ obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.
 - 1.2. Wariant
 - 1.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy konstrukcyjne:
 - a) liczba drzwi bocznych lub typ nadwozia według definicji w części C pkt 2, jeżeli producent stosuje kryterium zawarte w pkt 1.1.2;
 - b) zespół silnikowy w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:
 - (i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);
 - (ii) zasada działania silnika (zapłon iskrowy/samoczynny lub inne);
 - (iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (L4, V6 lub inne);
 - c) liczba osi;
 - d) liczba oraz powiązanie kinematyczne osi napędzanych;
 - e) liczba osi kierowanych;
 - f) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny);
 - g) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.
 - 1.3. Wersja
 - 1.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

▼B

- a) maksymalna masa całkowita;
- b) pojemność skokowa silnika w przypadku silnika spalania wewnętrznego;
- c) maksymalna moc wyjściowa silnika lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnik elektryczny);
- d) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);
- e) maksymalna liczba miejsc siedzących;
- f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;
- g) poziom emisji spalin (na przykład Euro 5, Euro 6 lub inne);
- h) średnia emisja CO₂ (cykl mieszany lub wartość ważona);
- i) zużycie energii elektrycznej (wartość ważona, cykl mieszany);
- j) średnie zużycie paliwa (cykl mieszany lub wartość ważona);

Alternatywnie do kryteriów określonych w lit. h), i) i j) przeprowadza się wspólnie wszystkie badania pojazdów zgrupowanych w jednej wersji w celu obliczenia ich emisji CO₂, zużycia energii elektrycznej oraz zużycia paliwa, zgodnie z załącznikiem XXI pkt 6 do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 ⁽¹⁾.

2. Kategorie M₂ i M₃

2.1. Typ pojazdu

2.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

- a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

- b) kategoria;

- c) następujące cechy konstrukcji i projektu:

- (i) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie;
- (ii) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących karoserię w przypadku nadwozia samonośnego;

- d) liczba pokładów (pojazd jednopokładowy lub dwupokładowy);

- e) liczba segmentów (pojazd pojedynczy lub przegubowy);

- f) liczba osi;

- g) rodzaj źródła energii (pokładowe lub zewnętrzne).

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

▼B

- 2.1.2. Typ pojazdu obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.
- 2.2. Wariant
- 2.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy konstrukcyjne:
- a) typ nadwozia według definicji w części C pkt 3;
 - b) klasa lub kombinacja klas pojazdów według definicji w pkt 2.1.1 regulaminu ONZ nr 107 (tylko w przypadku pojazdów kompletnych i skompletowanych);
 - c) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);
 - d) zespół silnikowy w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:
 - (i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);
 - (ii) zasada działania silnika (zapłon iskrowy/samoczynny lub inne);
 - (iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (L6, V8 lub inne);
 - e) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.
- 2.3. Wersja
- 2.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:
- a) maksymalna masa całkowita;
 - b) możliwość ciągnięcia przyczepy przez pojazd;
 - c) pojemność skokowa silnika w przypadku silnika spalania wewnętrznego;
 - d) maksymalna moc wyjściowa silnika lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnik elektryczny);
 - e) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);
 - f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;
 - g) poziom emisji spalin (na przykład Euro IV, Euro V lub inne).
3. Kategoria N₁
- 3.1. Typ pojazdu
- 3.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:
- a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.
- Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

▼B

- b) projekt i montaż podstawowych części karoserii w przypadku nadwozia samonośnego;
 - c) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie w przypadku nadwozia innego niż samonośne.
- 3.1.2. W drodze odstępstwa od wymogów określonych w pkt 3.1.1 lit. b), jeżeli producent wykorzystuje część podłogową karoserii, jak również podstawowe elementy tworzące przednią część karoserii, znajdujące się bezpośrednio przed otworem przedniej szyby, w konstrukcjach różnych typów nadwozia (na przykład podwozie z kabiną, różne rozstawy osi lub różnej wysokości dach), pojazdy te mogą być uważane za należące do tego samego typu. Producent musi dostarczyć dokumenty o tym świadczące.
- 3.1.3. Typ pojazdu obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.
- 3.2. Wariant
- 3.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy konstrukcyjne:
- a) liczba drzwi bocznych lub typ nadwozia według definicji w części C pkt 4 (dla pojazdów kompletnych i skompletowanych), jeżeli producent stosuje kryterium zawarte w pkt 3.1.2;
 - b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);
 - c) zespół silnikowy w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:
 - (i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);
 - (ii) zasada działania silnika (zapłon iskrowy/samoczynny lub inne);
 - (iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (L6, V8 lub inne);
 - d) liczba osi;
 - e) liczba oraz powiązanie kinematyczne osi napędzanych;
 - f) liczba osi kierowanych.
 - g) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.
- 3.3. Wersja
- 3.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:
- a) maksymalna masa całkowita;
 - b) pojemność skokowa silnika w przypadku silnika spalania wewnętrznego;
 - c) maksymalna moc wyjściowa silnika lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnik elektryczny);

▼B

- d) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);
- e) maksymalna liczba miejsc siedzących;
- f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;
- g) poziom emisji spalin (na przykład Euro 5, Euro 6 lub inne);
- h) średnia emisja CO₂ (cykl mieszany lub wartość ważona);
- i) zużycie energii elektrycznej (wartość ważona, cykl mieszany);
- j) średnie zużycie paliwa (cykl mieszany lub wartość ważona).
- k) obecność jednego zestawu technologii innowacyjnych zgodnie z art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 ⁽¹⁾.

Alternatywnie do kryteriów określonych w lit. h), i) i j) przeprowadza się wspólnie wszystkie badania pojazdów zgrupowanych w jednej wersji w celu obliczenia ich emisji CO₂, zużycia energii elektrycznej oraz zużycia paliwa, zgodnie z subzałącznikiem 6 załącznika XXI do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151.

4. Kategorie N₂ i N₃

4.1. Typ pojazdu

4.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

- a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

- b) kategoria;

- c) projekt i konstrukcja podwozia, które są wspólne dla pojedynczej linii produktu;

- d) liczba osi;

4.1.2. Typ pojazdu obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.

4.2. Wariant

4.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy konstrukcyjne:

- a) konstrukcyjne przeznaczenie nadwozia lub typ nadwozia, zgodnie z definicją w części C pkt 4 oraz w dodatku 2 (tylko dla pojazdów kompletnych i skompletowanych);

- b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

▼B

- c) zespół silnikowy w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:
 - (i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);
 - (ii) zasada działania silnika (zapłon iskrowy/samoczynny lub inne);
 - (iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (L6, V8 lub inne);
- d) liczba oraz powiązanie kinematyczne osi napędzanych;
- e) liczba osi kierowanych;
- f) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.

4.3. Wersja

4.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

- a) maksymalna masa całkowita;
- b) możliwość ciągnięcia następujących przyczep:
 - (i) przyczepa bez hamulca;
 - (ii) przyczepa z bezwładnościowym (lub najazdowym) układem hamulcowym zgodnie z definicją w pkt 2.12 regulaminu ONZ nr 13;
 - (iii) przyczepa z systemem hamowania ciągłego lub półciągłego zgodnie z definicją w pkt 2.9 i 2.10 regulaminu ONZ nr 13;
 - (iv) przyczepa kategorii O₄, której masa maksymalna w przypadku połączenia z pojazdem ciągnącym nie przekracza 44 ton;
 - (v) przyczepa kategorii O₄, której masa maksymalna w przypadku połączenia z pojazdem ciągnącym przekracza 44 tony;
- c) pojemność skokowa silnika;
- d) maksymalna moc wyjściowa silnika;
- e) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);
- f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;
- g) poziom emisji spalin (na przykład Euro IV, Euro V lub inne).

5. Kategorie O₁ i O₂

5.1. Typ pojazdu

5.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

- a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

- b) kategoria;

- c) rodzaj pojazdu według definicji w części C pkt 5;

▼B

- d) następujące cechy konstrukcji i projektu:
 - (i) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie;
 - (ii) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących karoserię w przypadku nadwozia samonośnego;
 - e) liczba osi.
- 5.1.2. Typ pojazdu obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.
- 5.2. Wariant
- 5.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy konstrukcyjne:
- a) rodzaj nadwozia, o którym mowa w dodatku 2 (dla pojazdów kompletnych i skompletowanych);
 - b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);
 - c) rodzaj układu hamulcowego (np. bez hamulca/z hamulcem najazdowym/z hamulcem zasilanym z pojazdu ciągnącego);
 - d) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.
- 5.3. Wersja
- 5.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:
- a) maksymalna masa całkowita;
 - b) rodzaj zawieszenia (elementy zawieszenia pneumatyczne, stalowe lub gumowe, drążek skrętny lub inne);
 - c) rodzaj dyszla (trójkątny, rurowy lub inny).
6. Kategorie O₃ i O₄
- 6.1. Typ pojazdu
- 6.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:
- a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.
- Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;
- b) kategoria;
 - c) rodzaj przyczepy według definicji w części C pkt 5;
 - d) następujące cechy konstrukcji i projektu:
 - (i) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie;
 - (ii) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących karoserię w przypadku przyczep samonośnych;

▼M6

- (iii) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących układ napędowy i system magazynowania energii w przypadku e-przyczep;

▼B

- e) liczba osi.
- 6.1.2. Typ pojazdu obejmuje co najmniej jeden wariant i jedną wersję.

▼B

- 6.2. Warianty
- 6.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy i konstrukcyjne i projektowe:
- a) rodzaj nadwozia, o którym mowa w dodatku 2 (dla pojazdów kompletnych i skompletowanych);
 - b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);
 - c) rodzaj zawieszenia (elementy zawieszenia stalowe, pneumatyczne lub hydrauliczne);
 - d) następujące cechy techniczne:
 - (i) możliwość regulowania podwozia;
 - (ii) wysokość pokładu (normalny, niskopodłogowy, średnio niskopodłogowy itp.);
 - e) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.
- 6.3. Wersje
- 6.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:
- a) maksymalna masa całkowita;
 - b) podgrupa lub kombinacje podgrup, o których mowa w pkt 3.2 i 3.3 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE, na które podzielono pojazdy ze względu na odległość między dwoma kolejnymi osiami;
 - c) rodzaje osi według następującego podziału:
 - (i) osie podnoszone (liczba i położenie);
 - (ii) osie przenoszące obciążenia (liczba i położenie);
 - (iii) osie kierowane (liczba i położenie).
7. Wspólne wymagania dotyczące wszystkich kategorii pojazdów
- 7.1. Jeżeli pojazd mieści się w kilku kategoriach ze względu na masę maksymalną lub liczbę miejsc siedzących lub oba te parametry, producent może wybrać kryteria jednej lub drugiej kategorii pojazdów do określenia wariantów i wersji.
- 7.1.1. Przykłady:
- a) pojazd „A” może być homologowany jako N_1 (3,5 tony) i N_2 (4,2 tony) odnośnie do jego masy maksymalnej. W takim przypadku parametry określone dla kategorii N_1 mogą być wykorzystane także dla pojazdu, który mieści się w kategorii N_2 (lub odwrotnie);
 - b) pojazd „B” może być homologowany jako M_1 i M_2 odnośnie do liczby miejsc siedzących (7 + 1 lub 10 + 1), parametry określone dla kategorii M_1 mogą być wykorzystane także dla pojazdu, który mieści się w kategorii M_2 (lub odwrotnie).

▼B

- 7.2. Pojazd kategorii N może być homologowany na podstawie przepisów wymaganych dla kategorii M₁ lub M₂, w zależności od przypadku, jeżeli ma być on przekształcony na pojazd tej kategorii w następnym etapie procedury wielostopniowej homologacji typu.
- 7.2.1. Opcja ta jest dozwolona tylko w przypadku pojazdów niekompletnych.
- Takie pojazdy oznacza się specjalnym kodem wariantu, który nadaje producent pojazdu podstawowego.
- 7.3. Określenie typu, wariantu i wersji
- 7.3.1. Producent przypisuje każdemu typowi pojazdu, wariantowi i wersji kod alfanumeryczny składający się z rzymskich liter lub cyfr arabskich.
- Dozwolone jest stosowanie nawiasów i myślników, pod warunkiem że nie zastępują one litery lub liczby.
- 7.3.2. Cały kod określa się jako: Typ-Wariant-Wersja (TVV).
- 7.3.3. TVV oznacza w sposób wyraźny i jednoznaczny niepowtarzalne zestawienie cech technicznych odnośnie do kryteriów określonych w niniejszej części.
- 7.3.4. Ten sam producent może użyć tego samego kodu, aby określić typ pojazdu, jeżeli mieści się on w co najmniej dwóch kategoriach.
- 7.3.5. Ten sam producent nie może użyć tego samego kodu, aby określić typ pojazdu, w przypadku więcej niż jednej homologacji typu w ramach tej samej kategorii pojazdu.
- 7.4. Liczba znaków w TVV
- 7.4.1. Liczba znaków nie może przekroczyć:
- a) 15 dla kodu typu pojazdu;
 - b) 25 dla kodu jednego wariantu;
 - c) 35 dla kodu jednej wersji.
- 7.4.2. Kompletny alfanumeryczny kod „TVV” nie może zawierać więcej niż 75 znaków.
- 7.4.3. W przypadku gdy kod TVV jest używany w całości, należy zachować odstęp między typem, wariantem i wersją.
- Przykład takiego kodu TVV: 159AF[...odstęp]0054[...odstęp]977K(BE).

CZĘŚĆ C**Definicje typów nadwozia**

1. Informacje ogólne
- 1.1. Typ nadwozia, jak również kod nadwozia, należy oznaczać za pomocą kodów.
- Wykaz kodów dotyczy przede wszystkim pojazdów kompletnych i skompletowanych.
- 1.2. Odnośnie do pojazdów kategorii M kod typu nadwozia składa się z dwóch liter, zgodnie z pkt 2 i 3.

▼B

- 1.3. Odnośnie do pojazdów kategorii N i O kod typu nadwozia składa się z dwóch liter, zgodnie z pkt 4 i 5.
- 1.4. W razie konieczności (szczególnie dla typów nadwozia, o których mowa odpowiednio w pkt 4.1 i 4.6 oraz pkt 5.1–5.4), do kodu dodaje się dwie cyfry.
- 1.4.1. Wykaz cyfr ustalony jest w dodatku 2.
- 1.5. W przypadku pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowany typ nadwozia musi być powiązany z kategorią pojazdu.
2. Pojazdy należące do kategorii M₁

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
2.1.	AA	Kareta (sedan)	Pojazd zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.1.1.1, wyposażony w co najmniej cztery szyby boczne.
2.2.	AB	Hatchback	Kareta (sedan) według definicji w pkt 2.1 z podnoszonymi drzwiami z tyłu nadwozia.
2.3.	AC	Kombi	Pojazd zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.1.1.4.
2.4.	AD	Coupé	Pojazd zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.1.1.5.
2.5.	AE	Kabriolet	Pojazd zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.1.1.6. Kabriolet może jednak nie posiadać drzwi.
2.6.	AF	Pojazd wielozadaniowy	Pojazd inny niż o kodzie AG i inny niż pojazdy wymienione w AA–AE, przeznaczony do przewozu osób i ich bagaży lub ewentualnie ładunków w tym samym przedziale nadwozia.
2.7.	AG	Kombi ciężarowe	Pojazd zdefiniowany w normie międzynarodowej ISO 3833:1977 pkt 3.1.1.4.1. Przedział bagażowy musi być jednak zupełnie oddzielony od przedziału pasażerskiego. Dodatkowo punkt odniesienia miejsca siedzącego kierowcy nie musi znajdować się co najmniej 750 mm nad powierzchnią podparcia pojazdu.

3. Pojazdy należące do kategorii M₂ lub M₃

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
3.1.	CA	Pojazd jednopokładowy	Pojazd, w którym miejsca przeznaczone dla pasażerów umieszczone są na jednym poziomie lub w taki sposób, aby jeden poziom nie znajdował się nad drugim.
3.2.	CB	Pojazd dwupokładowy	Pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.6 regulaminu ONZ nr 107.
3.3.	CC	Pojazd przegubowy jednopokładowy	Pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.3 regulaminu ONZ nr 107 – z jednym pokładem.
3.4.	CD	Pojazd przegubowy dwupokładowy	Pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.3.1 regulaminu ONZ nr 107.
3.5.	CE	Pojazd niskopodłogowy jednopokładowy	Pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.4 regulaminu ONZ nr 107 – z jednym pokładem.



Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
3.6.	CF	Pojazd niskopodłogowy dwupokładowy	Pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.4 regulaminu ONZ nr 107 – z dwoma pokładami.
3.7.	CG	Pojazd przegubowy niskopodłogowy jednopokładowy	Pojazd, który łączy cechy techniczne z pkt 3.3 i 3.5 niniejszej tabeli.
3.8.	CH	Pojazd przegubowy niskopodłogowy dwupokładowy	Pojazd, który łączy cechy techniczne z pkt 3.4 i 3.6 niniejszej tabeli.
3.9.	CI	Pojazd jednopokładowy z otwartym dachem	Pojazd z częściowym dachem lub bez dachu.
3.10.	CJ	Pojazd dwupokładowy z otwartym dachem	Pojazd bez dachu nad całym górnym pokładem lub jego częścią.
3.11.	CX	Podwozie autobusu	Pojazd niekompletny, tylko z profilem podwozia, zespołem napędowym i osiami, który ma zostać uzupełniony nadwoziem przystosowanym do potrzeb przewoźnika.

4. Pojazdy silnikowe kategorii N₁, N₂ lub N₃

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
4.1.	BA	Samochód ciężarowy	Pojazd, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do przewozu towarów. Może on również ciągnąć przyczepę.
4.2.	BB	Van	Samochód ciężarowy z przedziałem, w którym kierowca oraz przestrzeń ładunkowa znajdują się w obrębie jednej jednostki.
4.3.	BC	Ciągnik siodłowy	Pojazd ciągnący, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do ciągnięcia naczep.
4.4.	BD	Ciągnik balastowy	Pojazd ciągnący, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do ciągnięcia przyczep innych niż naczepy.
4.5.	BE	Pick-up	Pojazd o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3 500 kg, w którym miejsca siedzące i przestrzeń ładunkowa nie znajdują się w tym samym przedziale nadwozia.
4.6.	BX	Podwozie z kabiną (podwozie do adaptacji)	Pojazd niekompletny, tylko z kabiną (kompletną lub częściową), profilem podwozia, zespołem napędowym i osiami, który ma zostać uzupełniony nadwoziem przystosowanym do potrzeb przewoźnika.

5. Pojazdy kategorii O

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
5.1.	DA	Naczepa	Przyczepa, która została zaprojektowana i zbudowana do sprzęgnięcia z ciągnikiem siodłowym lub z wózkiem jednoosiowym podpierającym naczepę oraz do przeniesienia znacznego obciążenia pionowego na pojazd ciągnący lub wózek jednoosiowy. Urządzenie sprzęgające stosowane do połączenia tych pojazdów składa się ze sworznia i siodła.

▼ **B**

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
5.2.	DB	Przyczepa z obrotnicą	Przyczepa o co najmniej dwóch osiach, z których co najmniej jedna jest osią kierowaną: a) wyposażona w zaczep holowniczy, który może poruszać się w pionie (w stosunku do przyczepy); oraz b) która przenosi mniej niż 100 daN statycznego obciążenia pionowego na pojazd ciągnący.
5.3.	DC	Przyczepa z osią centralną	Przyczepa, której osie są umiejscowione blisko środka ciężkości pojazdu (przy równomiernym rozłożeniu ładunku) w taki sposób, że tylko niewielkie statyczne obciążenie pionowe, nieprzekraczające 10 % masy maksymalnej przyczepy lub obciążenie 1 000 daN (w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza) jest przenoszona na pojazd ciągnący.
5.4.	DE	Przyczepa ze sztywnym dyszlem	Przyczepa z jedną osią lub jedną grupą osi, wyposażona w dyszel, która ze względu na swoją budowę przenosi na pojazd ciągnący statyczne obciążenie nieprzekraczające 4 000 daN i która nie odpowiada definicji przyczepy z osią centralną. Urządzenie sprzęgające stosowane do połączenia tych pojazdów nie składa się ze sworznia i siodła.
5.5.	DF	Naczepa łącząca	Naczepa z siodłem zamontowanym z tyłu w taki sposób, że naczepa łącząca może ciągnąć inną naczepę.
5.6.	DG	Przyczepa łącząca z obrotnicą	Przyczepa z obrotnicą z siodłem zamontowanym z tyłu w taki sposób, że przyczepa łącząca może ciągnąć inną naczepę.

▼ **M4**

***Dodatek 1***

Procedura sprawdzania, czy pojazd może być zakwalifikowany do kategorii pojazdów terenowych

1. Informacje ogólne

- 1.1. Do celów zakwalifikowania pojazdu do pojazdów terenowych stosuje się procedurę opisaną w niniejszym dodatku.

2. Warunki przeprowadzania pomiarów geometrycznych

- 2.1. Pojazdy należące do kategorii M_1 lub N_1 muszą być niezaladowane, z manekinem 50-ciocentylowego mężczyzny umieszczonym na siedzeniu kierowcy, wyposażone w płyn chłodzący, smary, paliwo, narzędzia i koło zapasowe (jeżeli znajdują się w oryginalnym wyposażeniu).

Manekin może zostać zastąpiony podobnym urządzeniem o tej samej masie.

- 2.2. Pojazdy inne niż te, o których mowa w pkt 2.1, załadowuje się do ich maksymalnej masy całkowitej.

Rozkład obciążenia na osiach musi stanowić najgorszy przypadek, jeżeli chodzi o spełnienie stosownych kryteriów.

- 2.3. Pojazd reprezentatywny dla danego typu dostarcza się służbie technicznej w stanie określonym w pkt 2.1 lub 2.2. Pojazd ustawia się nieruchomo, z kołami skierowanymi na wprost.

Podłoże, na którym dokonuje się pomiarów, musi być tak płaskie i poziome, jak to tylko możliwe (maksymalne nachylenie 0,5 %).

3. Pomiar kąta natarcia, kąta zejścia i kąta rampowego

- 3.1. Kąt natarcia mierzy się zgodnie z normą międzynarodowej ISO 612:1978 pkt 6.10.

- 3.2. Kąt zejścia mierzy się zgodnie z normą międzynarodowej ISO 612:1978 pkt 6.11.

- 3.3. Kąt rampowy mierzy się zgodnie z normą międzynarodowej ISO 612:1978 pkt 6.9.

- 3.4. Przy pomiarze kąta zejścia urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu, które mają możliwość regulacji wysokości, mogą być ustawione w górnej pozycji.

- 3.5. Zalecenia z pkt 3.4 nie należy traktować jako obowiązku wyposażenia pojazdu podstawowego w urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu jako wyposażenia oryginalnego. Producent pojazdu podstawowego musi jednak poinformować producenta na następnym etapie, że gdy pojazd jest wyposażony w urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu, musi on spełniać wymogi w zakresie kąta zejścia.

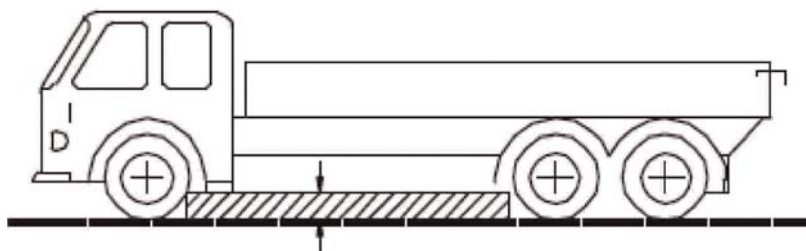
4. Pomiar prześwitu pojazdu

- 4.1. Prześwit pojazdu między osiami

- 4.1.1. „Prześwit pojazdu między osiami” oznacza najkrótszą odległość między płaszczyzną podłoża i najniżej położonym stałym punktem pojazdu.

▼ B

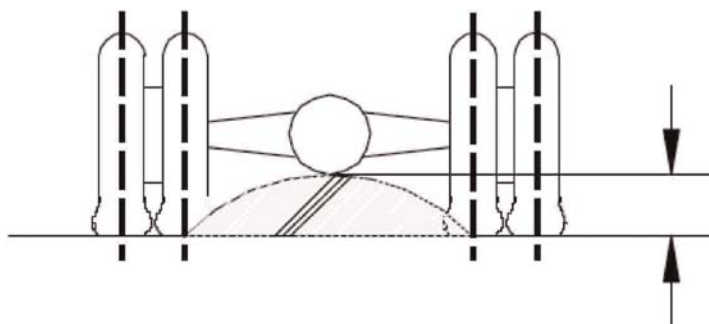
Stosując tę definicję, należy wziąć pod uwagę odległość między ostatnią osią przedniej grupy osi i pierwszą osią tylnej grupy osi.



4.1.2. Żadna sztywna część pojazdu nie może zachodzić na zacieniony obszar przedstawiony na rysunku.

4.2. Prześwit pojazdu pod osią

4.2.1. „Prześwit pojazdu pod osią” oznacza odległość między najwyższym punktem łuku okręgu przechodzącego przez środek powierzchni styku z jezdnią opon kół danej osi (w przypadku kół bliźniaczych pod uwagę bierze się koła wewnętrzne) i najniższym stałym punktem pojazdu między tymi kołami stycznymi z tym łukiem.



4.2.2. W stosownych przypadkach pomiar prześwitu przeprowadza się na każdej z osi należących do grupy osi.

5. Zdolność pokonywania wzniesień

5.1. „Zdolność pokonywania wzniesień” oznacza zdolność pojazdu do pokonywania wzniesień.

5.2. W celu sprawdzenia zdolności pokonywania wzniesień przez niekompletny lub kompletny pojazd kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 przeprowadza się badanie.

5.3. Badanie przeprowadza służba techniczna na pojeździe reprezentatywnym dla badanego typu.

5.4. Na wniosek producenta i zgodnie z warunkami określonymi w załączniku VIII, zdolność typu pojazdu do pokonywania wzniesień może zostać wykazana w drodze badania wirtualnego.

6. Warunki badania i kryterium wyniku pozytywnego/negatywnego

▼B

- 6.1. Stosuje się warunki określone w załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012 ⁽¹⁾.
- 6.2. Pojazd pokonuje wzniesienie przy stałej prędkości bez wzdłużnego lub poprzecznego poślizgu kół.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 353 z 21.12.2012, s. 31).

▼B***Dodatek 2***

Cyfry uzupełniające kody stosowane do różnych rodzajów nadwozia

01. Nadwozie-platforma;

▼C1

02. Skrzynia;

03. Furgon uniwersalny;

▼B

04. Nadwozie izotermiczne z izolowanymi ściankami i wyposażeniem do utrzymania temperatury wewnętrznej;

05. Nadwozie izotermiczne z izolowanymi ściankami, ale bez wyposażenia do utrzymania temperatury wewnętrznej;

06. Kurtyny boczne;

07. Nadwozie wymienne;

08. Przewóz kontenerów;

09. Pojazd wyposażony w system załadowniczy z hakiem zaczepowym;

10. Wywrotka;

11. Cysterna;

12. Cysterna przeznaczona do przewozu towarów niebezpiecznych;

13. Pojazd do przewozu żywego inwentarza;

14. Pojazd do przewozu pojazdów;

15. Mieszalnik do betonu;

16. Pojazd z pompą do betonu;

17. Pojazd do przewozu drewna;

18. Pojazd do wywozu śmieci;

19. Zamiatarka ulic, pojazd do czyszczenia ulic i kanalizacji ulicznej;

20. Sprężarka;

21. Pojazd do przewozu łodzi;

22. Pojazd do przewozu szybowców;

23. Pojazdy do celów handlu detalicznego lub do celów wystawowych;

24. Pojazd ratowniczy;

25. Pojazd z drabiną;

26. Żuraw samochodowy (inny niż żuraw samojezdny zdefiniowany w części A pkt 5.7);

27. Pojazd z platformą do prac na wysokości;

28. Pojazd z urządzeniem wiertniczym;

29. Przyczepa niskopodłogowa;

30. Pojazd do przewozu elementów oszklenia;

31. Wóz pożarniczy;

▼M4**▼C4**

32. skrzynia z plandeką;

▼B

99. Nadwozia nieobjęte niniejszym wykazem.

▼ B

ZAŁĄCZNIK II

WYMOGI DO CELÓW HOMOLOGACJI TYPU UE POJAZDÓW, UKŁADÓW, KOMPONENTÓW LUB ODDZIELNYCH ZESPOŁÓW TECHNICZNYCH

▼ M4

CZĘŚĆ I

Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

do tabeli dla pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach

- X: Dotyczy kategorii pojazdu, oddzielnego zespołu technicznego lub komponentu zgodnie ze wskazanym aktem prawnym.
- IF: Stosuje się tylko wtedy, gdy układ, oddzielny zespół techniczny lub komponent są zamontowane w pojeździe w odpowiedniej kategorii pojazdu

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzieln-y zespół tech-niczny	Kompo-nent
A	URZĄDZENIA PRZYTRZYMUJĄCE, BADANIA ZDERZENIA, INTEGRALNOŚĆ UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWO ELEKTRYCZNE WYSOKIEGO NAPIĘ-CIA													
A1	Wypożażenie wnętrza	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X											
A2	Siedzenia i zagłóWKi	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A3	Siedzenia autobusowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		X	X									X
A4	Kotwiczenia pasów bezpie-czeństwa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A5	Pasy bezpieczeństwa i urzą-dzenia przytrzymujące	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzielny zespół techniczny	Komponent
A6	Urządzenia przypominające o zapięciu pasów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A7	Przegrody wewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144											X	
A8	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X						
A9	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
A10	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
A11	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144					X	X					X	X
A12	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A13	Zabezpieczenia boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144					X	X			X	X		
A14	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
A15	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A16	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzieln-y zespół tech-niczny	Kompo-nent
A17	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A18	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodorowej (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A19	Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A20	Uderzenie czołowe częściowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
A21	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
A22	Bezpieczne układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X							X	
A23	Zamienna poduszka powietrzna	Rozporządzenie (UE) 2019/2144											X	
A24	Uderzenie kabiny	Rozporządzenie (UE) 2019/2144				X	X	X						
A25	Uderzenie boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
A26	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
A27	Zderzenie tylne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
A28	Systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112	Rozporządzenie (UE) 2015/758	X			X							X	X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzielny zespół techniczny	Komponent
B	NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚĆ I WIDOCZNOŚĆ													
B1	Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
B2	Powiększona strefa zabezpieczenia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
B3	Przedni układ zabezpieczający	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X							X	
B4	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych lub rowerzystów przed pojazdem	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
B5	Ostrzeganie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		X	X		X	X					X	
B6	System informujący o martwym polu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		X	X		X	X					X	
B7	Wykrywanie obiektów przy cofaniu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
B8	Pole widzenia z przodu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
B9	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		X	X		X	X						
B10	Oszklenie bezpieczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzielny zespół techniczny	Komponent
B11	Odszranianie/odmgławianie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
B12	Wycieraczki/spryskiwacze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
B13	Urządzenia widzenia pośredniego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
B14	Dźwiękowe systemy ostrzegawcze pojazdu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X	X	X	X	X	X						
C	PODWOZIE POJAZDU, HAMOWANIE, OPONY I UKŁAD KIEROWNICZY													
C1	Układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C2	Ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		X	X		X	X						
C3	Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
C4	Hamowanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C5	Części zamienne do układów hamulcowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144											X	
C6	Układ wspomagania hamowania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
C7	Kontrola stateczności	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C8	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		X	X		X	X						

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzielny zespół techniczny	Komponent
C9	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
C10	Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144												X
C11	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat” (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
C12	Opony bieżnikowane	Rozporządzenie (UE) 2019/2144												X
C13	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
C14	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		X	X		X	X			X	X		
C15	Montaż opon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C16	Koła zapasowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144												X
D	PRZYRZĄDY POKŁADOWE, UKŁADY ELEKTRYCZNE, OŚWIETLENIE POJAZDU I ZABEZPIECZENIE PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI													
D1	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
D2	Zakłócenia radiowe (kompatybilność elektromagnetyczna)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzielny zespół techniczny	Komponent
D3	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, immobilizery i systemy alarmowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	IF X	IF X	X	IF X	IF X					X	X
D4	Ochrona pojazdu przed cyberatakami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
D5	Prędkościomierz	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D6	► C4 Drogomierz ◀	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D7	Urządzenia ograniczenia prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		X	X		X	X						X
D8	inteligentne dostosowanie prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
D9	Identyfikacja urządzeń sterowniczych i kontrolnych, ostrzegawczych i wskaźników	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D10	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
D11	Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Rozporządzenie (UE) 2019/2144												X
D12	Urządzenia oświetlenia dróg	Rozporządzenie (UE) 2019/2144												X
D13	Urządzenia odbłaskowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144												X
D14	Źródła światła	Rozporządzenie (UE) 2019/2144												X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzielny zespół techniczny	Komponent
D15	Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odblaskowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
D16	Awaryjny sygnał stopu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D17	Urządzenia czyszczące szybę reflektora (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
D18	Sygnalizator zmiany biegów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X											
E	ZACHOWANIE KIEROWCY I UKŁADY													
E1	Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E2	Ostrzeganie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E3	Zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy;	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E4	System monitorowania dostępności kierowcy (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E5	Rejestrator danych na temat zdarzeń.	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzielny zespół techniczny	Komponent
E6	Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E7	Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E8	Jazda w konwoju (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		X	X		X	X						
E9	Systemy przekazujące innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F	OGÓLNA BUDOWA I CHARAKTERYSTYKA POJAZDU													
F1	Miejsce na tablicę rejestracyjną	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F2	Cofanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F3	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X								
F4	Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X			X	X	X						

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzielny zespół techniczny	Komponent
F5	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X											
F6	Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144				X	X	X						
F7	Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F8	Urządzenia holownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F9	Oslony kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X											
F10	Oslony przeciwozbryzgowce kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144				X	X	X	X	X	X	X	X	
F11	Masy i wymiary	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F12	Sprzęgi mechaniczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	X	X	X	X	X	X
F13	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144				X	X	X	X	X	X	X		
F14	Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		X	X									
F15	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		X	X									
F16	Palność w autobusach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144			X									X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzieln- y zespół tech- niczny	Kompo- nent
G	EFEKTYWNOŚĆ ŚRODOWISKOWA I EMISJE													
G1	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X	X	X	X	X	X					X	
G2	Emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X	X		X	X							X
G2a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu oraz pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii elektrycznej przez pojazd	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X	X		X	X							X
G3	Emisje z układu wylotowego silnika w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G3a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009			X		X	X						
G3b	Określenie parametrów efektywności energetycznej przy- czepy	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009									X	X		

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzieln-y zespół tech-niczny	Kompo-nent
G4	Emisje z rury wydechowej na drodze	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G5	Trwałość emisji z rury wydechowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G6	Emisje ze skrzyni korbowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G7	Emisje par	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X	X		X	X							
G8	Niskotemperaturowe emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X	X		X	X							
G9	Pokładowy układ diagnostyczny	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G10	Brak urządzenia ograniczającego skuteczność działania	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Oddzieln-y zespół tech-niczny	Kompo-nent
G11	Pomocnicze strategie emisji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G12	Zabezpieczenia przed ingeren-cją	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X						
G13	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	X			X								
G14	Systemy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	X			X								X
H	DOSTĘP DO INFORMACJI I AKTUALIZACJA OPROGRAMOWANIA													
H1	Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2018/858, art. 61–66 i załącznik X.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
H2	Aktualizacja oprogramowania	Rozporządzenie (UE) 2018/858, załącznik IV Regulamin ONZ nr 156	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

Pozycje i przedmioty wymienione w powyższej tabeli stosuje się do celów informacji przekazywanych zgodnie z częścią III załącznika II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683 od dnia 6 grudnia 2022 r. w przypadku nowych homologacji typu całego pojazdu oraz od dnia 6 grudnia 2024 r. w odniesieniu do istniejących homologacji.

Zgodność z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 jest obowiązkowa, jednak nie przewiduje się oddzielnej homologacji typu na podstawie tego rozporządzenia, ponieważ stanowi ona zbiór pojedynczych pozycji.

Zgodność z pozycjami G2–G12 jest obowiązkowa, przewiduje się tylko jedną homologację typu – albo na podstawie rozporządzenia (WE) nr 715/2007, albo na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009 – w zależności od zakresu.

▼ **M4****Dodatek 1**

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

do tabel dla pojazdów produkowanych w małych seriach

Stosuje się wymogi określone w tabeli 1 dla „Systemu małych serii I”, pod warunkiem że:

- typ pojazdu nie jest oparty na pojeździe produkowanym w dużych seriach, włącznie z tymi, które są przeznaczone na rynki UE lub rynki państw trzecich, ani nie pochodzi od niego; oraz
- łączna liczba jednostek wszystkich zarejestrowanych typów pojazdów kategorii M i N danego producenta udostępnionych na rynku lub dopuszczonych w ciągu roku w Unii nie przekracza 1 500.

We wszystkich pozostałych przypadkach stosuje się wymogi określone w tabeli 1 dla „Systemu małych serii II” i w tabeli 2.

X: Pełne stosowanie aktu prawnego w następujący sposób:

- a) świadectwo homologacji typu jest wymagane;
- b) badania i sprawdzenia są przeprowadzane przez służbę techniczną lub producenta zgodnie z warunkami określonymi w art. 67–81;
- c) sprawozdanie z badań sporządzane jest zgodnie z załącznikiem III;
- d) zapewnia się zgodność produkcji.

A: Stosowanie aktu prawnego w następujący sposób:

- a) należy spełnić wszystkie wymogi aktu prawnego, o ile nie określono inaczej;
- b) świadectwo homologacji typu nie jest wymagane;
- c) badania i sprawdzenia są przeprowadzane przez służbę techniczną lub producenta zgodnie z warunkami określonymi w art. 67–81;
- d) sprawozdanie z badań sporządzane jest zgodnie z załącznikiem III;
- e) zapewnia się zgodność produkcji.

B: Stosowanie aktu prawnego w następujący sposób:

Jak w przypadku noty wyjaśniającej „A”, z tym że za zgodą organu udzielającego homologacji producent może sam przeprowadzać badania i sprawdzenia.

C: Stosowanie aktu prawnego w następujący sposób:

- a) należy spełnić wymogi techniczne zawarte w akcie prawnym, ale z innymi przepisami przejściowymi;
- b) świadectwo homologacji typu nie jest wymagane;
- c) badania i sprawdzenia są przeprowadzane przez służbę techniczną lub producenta zgodnie z warunkami określonymi w art. 67–81;
- d) sprawozdanie z badań sporządzane jest zgodnie z załącznikiem III;
- e) zapewnia się zgodność produkcji.

IF: Układy, oddzielne zespoły techniczne lub komponenty muszą spełniać wymogi, jeżeli są zamontowane w pojeździe.

Nie dotyczy: Nie dotyczy

Przepisów szczegółowych określonych w tabelach 1 i 2 nie można mieszać ani łączyć.

Tabela 1

Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów kierowanych ręcznie produkowanych w małych seriach na podstawie art. 41

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A	URZĄDZENIA PRZYTRZYMUJĄCE, BADANIA ZDERZENIA, INTEGRALNOŚĆ UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWO ELEKTRYCZNE WYSOKIEGO NAPIĘCIA					
A1	Wposażenie wnętrza	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B a) Układ wnętrza (i) Wymogi dotyczące promieni i występu przełączników, przełączników gałkowych itp., urządzeń sterowniczych i kontrolnych oraz ogólnego wyposażenia wnętrza Na wniosek producenta można odstąpić od wymogów pkt 5.1–5.6 regulaminu ONZ nr 21. Stosuje się wymogi pkt 5.2 regulaminu ONZ nr 21 z wyjątkiem jego pkt 5.2.3.1, 5.2.3.2 i 5.2.4. (ii) Badania pochłaniania energii przez górną deskę rozdzielczą Badania pochłaniania energii przez górną deskę rozdzielczą przeprowadza się jedynie, jeżeli pojazd nie jest wyposażony w co najmniej dwie przednie poduszki powietrzne lub dwa czteropunktowe pasy bezpieczeństwa. (iii) Badanie pochłaniania energii przez tylną część siedzenia: Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	B	nie wchodzi w zakres

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
			b) Elektryczne sterowanie okien, ruchomych części dachu oraz układów przegradzających Stosuje się wszystkie wymagania pkt 5.8 regulaminu ONZ nr 21.			
A2	Siedzenia i zagłówki	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B a) Wymogi ogólne (i) Specyfikacje Stosuje się wymagania pkt 5.2 regulaminu ONZ nr 17 z wyjątkiem pkt 5.2.3 tego regulaminu. (ii) Badania wytrzymałościowe oparcia siedzeń i zagłówków Stosuje się wymagania pkt 6.2 regulaminu ONZ nr 17. (iii) Badania odblokowania i regulacji Badanie wykonuje się zgodnie z wymogami załącznika 7 do regulaminu ONZ nr 17. b) Zagłówki (i) Specyfikacje Stosuje się wymagania pkt 5.4, 5.5, 5.6, 5.10, 5.11 i 5.12 regulaminu ONZ nr 17 z wyjątkiem pkt 5.5.2 tego regulaminu.	B	B	B

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
			(ii) Badania wytrzymałościowe zagłówków. Przeprowadza się badanie określone w pkt 6.4 regulaminu ONZ nr 17. c) Wymogi specjalne dotyczące ochrony znajdujących się w pojeździe osób przed przemieszczającym się bagażem. Na wniosek producenta można odstąpić od wymogów załącznika 9 do regulaminu ONZ nr 17.			
A3	Siedzenia autobusowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A4	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A5	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	a) Komponenty X b) Wymogi dotyczące montażu B	a) Komponenty X b) Wymogi dotyczące montażu B	a) Komponenty X b) Wymogi dotyczące montażu B	a) Komponenty X b) Wymogi dotyczące montażu B
A6	Urządzenia przypominające o zapięciu pasów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A7	Przegrody wewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
A8	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	IF B	B	IF B

▼ **M4**

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
A9	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A10	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A11	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A12	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A13	Zabezpieczenia boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A14	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B a) Zbiorniki paliwa ciekłego b) Montaż w pojeździe	B a) Zbiorniki paliwa ciekłego b) Montaż w pojeździe	B a) Zbiorniki paliwa ciekłego b) Montaż w pojeździe	B a) Zbiorniki paliwa ciekłego b) Montaż w pojeździe
A15	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B
A16	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B
A17	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A18	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodorowej (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B
A19	Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A20	Uderzenie czołowe częściowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B Stosuje się do pojazdów wyposażonych w przednie poduszki powietrzne. Zapewniona może być zamiast tego zgodność z A21 Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu, wedle uznania producenta. Pojazdy niewyposażone w poduszki powietrzne muszą być zgodne z wymogami A22 Bezpieczne układy kierownicze (w całości)	B Stosuje się do pojazdów wyposażonych w przednie poduszki powietrzne. Zapewniona może być zamiast tego zgodność z A21 Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu, wedle uznania producenta. Pojazdy niewyposażone w poduszki powietrzne muszą być zgodne z wymogami A22 Bezpieczne układy kierownicze (w całości) Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia czołowego częściowego, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochód dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy, a odpowiednie urządzenia przytrzymujące nie zostały zmodyfikowane w stopniu powodującym obniżenie poziomu bezpieczeństwa uzgodnionego przez służbę techniczną.	B	B Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia czołowego częściowego, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochód dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy, a odpowiednie urządzenia przytrzymujące nie zostały zmodyfikowane w stopniu powodującym obniżenie poziomu bezpieczeństwa uzgodnionego przez służbę techniczną.

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A21	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B Na zasadzie dobrowolności.	B Na zasadzie dobrowolności. Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia czołowego całą szerokością pojazdu, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochód dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy, a odpowiednie urządzenia przytrzymujące nie zostały zmodyfikowane w stopniu powodującym obniżenie poziomu bezpieczeństwa uzgodnionego przez służbę techniczną.	B	B Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia czołowego całą szerokością pojazdu, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochód dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy, a odpowiednie urządzenia przytrzymujące nie zostały zmodyfikowane w stopniu powodującym obniżenie poziomu bezpieczeństwa uzgodnionego przez służbę techniczną.
A22	Bezpieczne układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B Stosuje się do pojazdów, które nie spełniają wymogów A20 Uderzenie czołowe częściowe lub A21 Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	B Stosuje się do pojazdów, które nie spełniają wymogów A20 Uderzenie czołowe częściowe lub A21 Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	B	B
A23	Zamienna poduszka powietrzna	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
A24	Uderzenie kabiny	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	B Badanie A jest wymagane w przypadku pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie 1 500 kg lub większej, jeżeli nie wykazano zgodności z wymogami A20 Uderzenie czołowe częściowe, A21 Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu lub A22 Bezpieczne układy kierownicze. Badanie C jest wymagane tylko w przypadku pojazdów z kabiną oddzielną. Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia kabiny, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochodów dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy.	nie wchodzi w zakres	B Wymogi badania A uznaje się za spełnione w drodze zgodności z wymogami A20 Uderzenie czołowe częściowe, A21 Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu lub A22 Bezpieczne układy kierownicze. Badanie C jest wymagane tylko w przypadku pojazdów z kabiną oddzielną. Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia kabiny, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochodów dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy.
A25	Uderzenie boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B Badanie z użyciem modelu głowy Producent dostarcza służbie technicznej odpowiednie informacje dotyczące możliwego uderzenia głowy manekina w konstrukcję pojazdu lub szybę boczną, jeżeli jest zrobiona ze szkła wielowarstwowego.	B Badanie z użyciem modelu głowy Producent dostarcza służbie technicznej odpowiednie informacje dotyczące możliwego uderzenia głowy manekina w konstrukcję pojazdu lub szybę boczną, jeżeli jest zrobiona ze szkła wielowarstwowego.	B	B Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia bocznego, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochodów dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
			Jeżeli dowiedziono, że może nastąpić takie uderzenie, przeprowadza się badanie częściowe z użyciem modelu głowy opisane w pkt 3.1 załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 95 oraz należy spełnić kryterium określone w pkt 5.2.1.1 regulaminu ONZ nr 95. Za zgodą służby technicznej zamiast badania określonego w regulaminie ONZ nr 95 można zastosować procedurę badania opisaną w załączniku 4 do regulaminu ONZ nr 21. Ewentualnie można przeprowadzić pełne badanie zgodnie z regulaminem ONZ nr 95.	Jeżeli dowiedziono, że może nastąpić takie uderzenie, przeprowadza się badanie częściowe z użyciem modelu głowy opisane w pkt 3.1 załącznika 8 do regulaminu ONZ nr 95 oraz należy spełnić kryterium określone w pkt 5.2.1.1 regulaminu ONZ nr 95. Za zgodą służby technicznej zamiast badania określonego w regulaminie ONZ nr 95 można zastosować procedurę badania opisaną w załączniku 4 do regulaminu ONZ nr 21. Ewentualnie można przeprowadzić pełne badanie zgodnie z regulaminem ONZ nr 95. Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia bocznego, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochód dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy, a odpowiednie urządzenia przytrzymujące nie zostały zmodyfikowane w stopniu powodującym		zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy, a odpowiednie urządzenia przytrzymujące nie zostały zmodyfikowane w stopniu powodującym obniżenie poziomu bezpieczeństwa uzgodnionego przez służbę techniczną.

▼ **M4**

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
				obniżenie poziomu bezpieczeństwa uzgodnionego przez służbę techniczną.		
A26	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	B	B Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia bocznego w słup, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochod dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy, a odpowiednie urządzenia przytrzymujące nie zostały zmodyfikowane w stopniu powodującym obniżenie poziomu bezpieczeństwa uzgodnionego przez służbę techniczną.
A27	Zderzenie tylne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	B	B Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące zderzenia tylnego, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochod dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy.

▼ **M4**

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A28	Systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112	Rozporządzenie (UE) 2015/758	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy
B	NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚĆ I WIDOCZNOŚĆ					
B1	Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	C Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 stycznia 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2034	C Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 stycznia 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2034	C Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 stycznia 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2034	C Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 stycznia 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2034
B2	Powiększona strefa zabezpieczenia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	C Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 stycznia 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2034	C Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 stycznia 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2034	C Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 stycznia 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2034	C Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 stycznia 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2034
B3	Przedni układ zabezpieczający	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
B4	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszch lub rowerzystów przed pojazdem	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF B Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 lipca 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2028	IF B Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 lipca 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2028	B Nie jest wymagane w przypadku pojazdów bez szyby przedniej, ze składaną szybą przednią lub z szybą przednią, w przypadku której maksymalna odległość pionowa między górną krawędzią a najniższą krawędzią powierzchni przezroczystej nie przekracza 300 mm (oceniana z wyłączeniem obszarów o mniej niż 70 % przezroczystości pasm zacienionych, obszarów zadrukowanych ażurowo, tekstu, grafiki oraz przezroczystych szczelin na potrzeby przepisowego pola widzenia), oraz gdy punkt R siedzenia kierowcy znajduje się w odległości nie większej niż 450 mm od poziomu podłoża. Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 lipca 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2028	B Nie jest wymagane w przypadku pojazdów bez szyby przedniej, ze składaną szybą przednią lub z szybą przednią, w przypadku której maksymalna odległość pionowa między górną krawędzią a najniższą krawędzią powierzchni przezroczystej nie przekracza 300 mm (oceniana z wyłączeniem obszarów o mniej niż 70 % przezroczystości pasm zacienionych, obszarów zadrukowanych ażurowo, tekstu, grafiki oraz przezroczystych szczelin na potrzeby przepisowego pola widzenia), oraz gdy punkt R siedzenia kierowcy znajduje się w odległości nie większej niż 450 mm od poziomu podłoża. Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 lipca 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2028
B5	Ostrzeganie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B6	System informujący o martwym polu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
B7	Wykrywanie obiektów przy cofaniu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	B	B
B8	Pole widzenia z przodu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 lipca 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2028	B	B Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 lipca 2026 Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2028
B9	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B10	Oszklenie bezpieczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B	a) Komponenty X b) Montaż B
B11	Odszranianie/odmgławianie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	B Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	B Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	B Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej
B12	Wycieraczki/spryskiwacze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	B Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	B Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	B Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej
B13	Urządzenia widzenia pośredniego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	a) Komponenty X b) Montaż w pojeździe B	a) Komponenty X b) Montaż w pojeździe B	a) Komponenty X b) Montaż w pojeździe B	a) Komponenty X b) Montaż w pojeździe B

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
B14	Dźwiękowe systemy ostrzegawcze pojazdu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	A	A	A	A
C	PODWOZIE POJAZDU, HAMOWANIE, OPONY I UKŁAD KIEROWNICZY					
C1	Układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
C2	Ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C3	Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B Nie jest wymagane w przypadku pojazdów bez szyby przedniej, ze składaną szybą przednią lub z szybą przednią, w przypadku której maksymalna odległość pionowa między górną krawędzią a najniższą krawędzią powierzchni przezroczystej nie przekracza 300 mm (oceniana z wyłączeniem obszarów o mniej niż 70 % przezroczystości pasm zacienionych, obszarów zadrukowanych ażurowo, tekstu, grafiki oraz przezroczystych szczelin na potrzeby przepisowego pola widzenia), oraz gdy punkt R siedzenia kierowcy znajduje się w odległości nie większej niż 450 mm od poziomu podłoża.	B Nie jest wymagane w przypadku pojazdów bez szyby przedniej, ze składaną szybą przednią lub z szybą przednią, w przypadku której maksymalna odległość pionowa między górną krawędzią a najniższą krawędzią powierzchni przezroczystej nie przekracza 300 mm (oceniana z wyłączeniem obszarów o mniej niż 70 % przezroczystości pasm zacienionych, obszarów zadrukowanych ażurowo, tekstu, grafiki oraz przezroczystych szczelin na potrzeby przepisowego pola widzenia), oraz gdy punkt R siedzenia kierowcy znajduje się w odległości nie większej niż 450 mm od poziomu podłoża.

▼ **M4**

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
C4	Hamowanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A
C5	Części zamienne do układów hamulcowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
C6	Układ wspomagania hamowania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B	B
C7	Kontrola stateczności	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B	B
C8	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C9	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B Nie jest wymagane w przypadku pojazdów bez szyby przedniej, ze składaną szybą przednią lub z szybą przednią, w przypadku której maksymalna odległość pionowa między górną krawędzią a najniższą krawędzią powierzchni przezroczystej nie przekracza 300 mm (oceniana z wyłączeniem obszarów o mniej niż 70 % przezroczystości pasm zacienionych, obszarów zadrukowanych ażurowo, tekstu, grafiki oraz przezroczystych szczelin na potrzeby przepisowego pola widzenia), oraz gdy punkt R siedzenia kierowcy znajduje się w odległości nie większej niż 450 mm od poziomu podłoża.	B Nie jest wymagane w przypadku pojazdów bez szyby przedniej, ze składaną szybą przednią lub z szybą przednią, w przypadku której maksymalna odległość pionowa między górną krawędzią a najniższą krawędzią powierzchni przezroczystej nie przekracza 300 mm (oceniana z wyłączeniem obszarów o mniej niż 70 % przezroczystości pasm zacienionych, obszarów zadrukowanych ażurowo, tekstu, grafiki oraz przezroczystych szczelin na potrzeby przepisowego pola widzenia), oraz gdy punkt R siedzenia kierowcy znajduje się w odległości nie większej niż 450 mm od poziomu podłoża.

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
C10	Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
C11	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat” (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
C12	Opony bieżnikowane	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
C13	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	B	B
C14	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C15	Montaż opon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
C16	Koła zapasowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
D	PRZYRZĄDY POKŁADOWE, UKŁADY ELEKTRYCZNE, OŚWIETLENIE POJAZDU I ZABEZPIECZENIE PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI					
D1	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	a) Komponenty X b) Montaż w pojeździe B	a) Komponenty X b) Montaż w pojeździe B	a) Komponenty X b) Montaż w pojeździe B	a) Komponenty X b) Montaż w pojeździe B

▼ **M4**

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
D2	Zakłócenia radiowe (kompatybilność elektromagnetyczna)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D3	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, immobilizery i systemy alarmowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Można stosować przepisy pkt 8.3.1.1.1 regulaminu ONZ nr 116 zamiast przepisów pkt 8.3.1.1.2 tego regulaminu, niezależnie od rodzaju mechanizmu napędowego System alarmowy pojazdu: a) Komponenty X b) Montaż B	A Można stosować przepisy pkt 8.3.1.1.1 regulaminu ONZ nr 116 zamiast przepisów pkt 8.3.1.1.2 tego regulaminu, niezależnie od rodzaju mechanizmu napędowego System alarmowy pojazdu: a) Komponenty X b) Montaż B	A Można stosować przepisy pkt 8.3.1.1.1 regulaminu ONZ nr 116 zamiast przepisów pkt 8.3.1.1.2 tego regulaminu, niezależnie od rodzaju mechanizmu napędowego System alarmowy pojazdu: a) Komponenty X b) Montaż B	A Można stosować przepisy pkt 8.3.1.1.1 regulaminu ONZ nr 116 zamiast przepisów pkt 8.3.1.1.2 tego regulaminu, niezależnie od rodzaju mechanizmu napędowego System alarmowy pojazdu: a) Komponenty X b) Montaż B
D4	Ochrona pojazdu przed cyberatakami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B Tylko w przypadku pojazdów wyposażonych w system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, tempomat adaptacyjny lub inne podobne systemy	B Tylko w przypadku pojazdów wyposażonych w system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, tempomat adaptacyjny lub inne podobne systemy	B	B
D5	Prędkościomierz	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D6	► C4 Drogomierz ◀	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D7	Urządzenia ograniczenia prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
D8	inteligentne dostosowanie prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	B Nie jest wymagane w przypadku pojazdów bez szyby przedniej, ze składaną szybą przednią lub z szybą przednią, w przypadku której maksymalna odległość pionowa między górną krawędzią a najniższą krawędzią powierzchni przezroczystej nie przekracza 300 mm (oceniana z wyłączeniem obszarów o mniej niż 70 % przezroczystości pasm zacienionych, obszarów zadrukowanych ażurowo, tekstu, grafiki oraz przezroczystych szczelin na potrzeby przepisowego pola widzenia), oraz gdy punkt R siedzenia kierowcy znajduje się w odległości nie większej niż 450 mm od poziomu podłoża.	B Nie jest wymagane w przypadku pojazdów bez szyby przedniej, ze składaną szybą przednią lub z szybą przednią, w przypadku której maksymalna odległość pionowa między górną krawędzią a najniższą krawędzią powierzchni przezroczystej nie przekracza 300 mm (oceniana z wyłączeniem obszarów o mniej niż 70 % przezroczystości pasm zacienionych, obszarów zadrukowanych ażurowo, tekstu, grafiki oraz przezroczystych szczelin na potrzeby przepisowego pola widzenia), oraz gdy punkt R siedzenia kierowcy znajduje się w odległości nie większej niż 450 mm od poziomu podłoża.
D9	Identyfikacja urządzeń sterowniczych i kontrolnych, ostrzegawczych i wskaźników	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A
D10	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D11	Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D12	Urządzenia oświetlenia dróg	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
D13	Urządzenia odbla- skowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D14	Źródła światła	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D15	Instalacja sygnali- zacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odbla- skowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B Światła do jazdy dziennej montuje się w nowym typie pojazdu	B Światła do jazdy dziennej montuje się w nowym typie pojazdu	B Światła do jazdy dziennej montuje się w nowym typie pojazdu	B Światła do jazdy dziennej montuje się w nowym typie pojazdu
D16	Awaryjny sygnał stopu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B Dotyczy tylko pojazdów wyposa- żonych w elektronicznie stero- wany układ przeciwblokujący	B Dotyczy tylko pojazdów wyposa- żonych w elektronicznie stero- wany układ przeciwblokujący	B	B
D17	Urządzenia czysz- czące szybę reflek- tora (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF B	IF B	IF B	IF B
D18	Sygnalizator zmiany biegów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres
E	ZACHOWANIE KIEROWCY I UKŁADY					
E1	Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokują- cych zapłon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
E2	Ostrzeganie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	B	B
E3	Zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy;	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów
E4	System monitorowania dostępności kierowcy (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF B	IF B	IF B	IF B
E5	Rejestrator danych na temat zdarzeń.	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	B	B
E6	Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF B	Nie wskazano jeszcze wymogów	IF B	Nie wskazano jeszcze wymogów
E7	Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF B	Nie wskazano jeszcze wymogów	IF B	Nie wskazano jeszcze wymogów

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
E8	Jazda w konwoju (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów
E9	Systemy przekazu- jące innym użyt- kownikom dróg informacje doty- czące bezpieczeń- stwa (w przypadku pojazdów zautoma- tyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów
F	OGÓLNA BUDOWA I CHARAKTERYSTYKA POJAZDU					
F1	Miejsce na tablicę rejestracyjną	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
F2	Cofanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B Poświadczenie zgodności	B Poświadczenie zgodności	B Poświadczenie zgodności	B Poświadczenie zgodności
F3	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B a) Wymogi ogólne (pkt 5 regula- minu ONZ nr 11) Stosuje się wszystkie wymogi. b) Wymogi dotyczące osią- gów (pkt 6 regulaminu ONZ nr 11) Stosuje się tylko wymogi pkt 6.1.5.4 i 6.3 regulaminu ONZ nr 11.	B a) Wymogi ogólne (pkt 5 regula- minu ONZ nr 11) Stosuje się wszystkie wymogi. b) Wymogi dotyczące osią- gów (pkt 6 regulaminu ONZ nr 11) Stosuje się tylko wymogi pkt 6.1.5.4 i 6.3 regulaminu ONZ nr 11.	B	B

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
F4	Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
F5	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B a) Specyfikacje ogólne Stosuje się wymogi pkt 5 regulaminu ONZ nr 26. b) Specyfikacje szczegółowe Stosuje się wymogi pkt 6 regulaminu ONZ nr 26.	nie wchodzi w zakres	B a) Specyfikacje ogólne Stosuje się wymogi pkt 5 regulaminu ONZ nr 26. b) Specyfikacje szczegółowe Stosuje się wymogi pkt 6 regulaminu ONZ nr 26.	nie wchodzi w zakres
F6	Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	B a) Specyfikacje ogólne Stosuje się wymogi pkt 5 regulaminu ONZ nr 61. b) Specyfikacje szczegółowe Stosuje się wymogi pkt 6 regulaminu ONZ nr 61.	nie wchodzi w zakres	B a) Specyfikacje ogólne Stosuje się wymogi pkt 5 regulaminu ONZ nr 61. b) Specyfikacje szczegółowe Stosuje się wymogi pkt 6 regulaminu ONZ nr 61.
F7	Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B
F8	Urządzenia holownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	B	B	B

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
F9	Ośłony kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B	nie wchodzi w zakres	B	nie wchodzi w zakres
F10	Ośłony przeciwbryzgowe kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	B	nie wchodzi w zakres	B
F11	Masy i wymiary	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	B Na wniosek producenta można odstąpić od badania zdolności ruszania pod wzniesienie opisanego w pkt 5 część 2 sekcja B załącznika XIII do rozporządzenia (UE) 2021/535.	B Na wniosek producenta można odstąpić od badania zdolności ruszania pod wzniesienie opisanego w pkt 5 część 2 sekcja B załącznika XIII do rozporządzenia (UE) 2021/535.	B	B
F12	Sprzęgi mechaniczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF a) Komponenty X b) Montaż B	IF a) Komponenty X b) Montaż B	IF a) Komponenty X b) Montaż B	IF a) Komponenty X b) Montaż B
F13	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	A	nie wchodzi w zakres	A
F14	Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F15	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F16	Palność w autobusach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
G	EFEKTYWNOŚĆ ŚRODOWISKOWA I EMISJE					
G1	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	A	A	A	A
G2	Emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	A W przypadku gdy producent pojazdów stosuje silnik od innego producenta, akceptuje się dane producenta silnika dotyczące badań na hamowni, pod warunkiem że układ sterowania silnika jest identyczny (tj. co najmniej posiada taki sam sterownik elektroniczny (ECU)). Badanie mocy wyjściowej można przeprowadzić na hamowni podwoziowej, biorąc pod uwagę straty mocy w układzie przeniesienia napędu.	A W przypadku gdy producent pojazdów stosuje silnik od innego producenta, akceptuje się dane producenta silnika dotyczące badań na hamowni, pod warunkiem że układ sterowania silnika jest identyczny (tj. co najmniej posiada taki sam sterownik elektroniczny (ECU)). Badanie mocy wyjściowej można przeprowadzić na hamowni podwoziowej, biorąc pod uwagę straty mocy w układzie przeniesienia napędu.	A	A
G2a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu oraz pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii elektrycznej przez pojazd	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	A	A	A	A

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
G3	Emisje z układu wylotowego silnika w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A W przypadku gdy producent pojazdów stosuje silnik od innego producenta, akceptuje się dane producenta silnika dotyczące badań na hamowni, pod warunkiem że układ sterowania silnika jest identyczny (tj. co najmniej posiada taki sam sterownik elektroniczny (ECU)). Badanie mocy wyjściowej można przeprowadzić na hamowni podwoziowej, biorąc pod uwagę straty mocy w układzie przeniesienia napędu.	A W przypadku gdy producent pojazdów stosuje silnik od innego producenta, akceptuje się dane producenta silnika dotyczące badań na hamowni, pod warunkiem że układ sterowania silnika jest identyczny (tj. co najmniej posiada taki sam sterownik elektroniczny (ECU)). Badanie mocy wyjściowej można przeprowadzić na hamowni podwoziowej, biorąc pod uwagę straty mocy w układzie przeniesienia napędu.	A	A
G3a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	A	A
G3b	Określenie parametrów efektywności energetycznej przyczepy	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G4	Emisje z rury wydechowej na drodze	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	A	A

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
G5	Trwałość emisji z rury wydechowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	A	A
G6	Emisje ze skrzyni korbowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	A	A
G7	Emisje par	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	A	A	A	A
G8	Niskotemperaturowe emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	A	A	A	A
G9	Pokładowy układ diagnostyczny	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Pojazd musi być wyposażony w układ OBD, który musi być tak zaprojektowany, wykonany i zainstalowany, aby wykrywał różne rodzaje pogorszenia się pracy lub nieprawidłowego działania przez cały okres użytkowania pojazdu oraz rejestrował przynajmniej nieprawidłowe działanie układu sterowania silnika. Musi być możliwa komunikacja interfejsu OBD z powszechnie dostępnymi narzędziami diagnostycznymi.	Pojazd musi być wyposażony w układ OBD, który musi być tak zaprojektowany, wykonany i zainstalowany, aby wykrywał różne rodzaje pogorszenia się pracy lub nieprawidłowego działania przez cały okres użytkowania pojazdu oraz rejestrował przynajmniej nieprawidłowe działanie układu sterowania silnika. Musi być możliwa komunikacja interfejsu OBD z powszechnie dostępnymi narzędziami diagnostycznymi.	A	A
G10	Brak urządzenia ograniczającego skuteczność działania	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	A	A

▼ M4

			System małych serii I		System małych serii II	
Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M _I	N _I	M _I	N _I
G11	Pomocnicze strategie emisji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	A	A
G12	Zabezpieczenia przed ingerencją	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	A	A
G13	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik V dotyczący zakazu ponownego użycia określonych części.	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik V dotyczący zakazu ponownego użycia określonych części.	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik V dotyczący zakazu ponownego użycia określonych części.	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik V dotyczący zakazu ponownego użycia określonych części.
G14	Systemy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	A	A	A	A
H	DOSTĘP DO INFORMACJI I AKTUALIZACJA OPROGRAMOWANIA					
H1	Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2018/858, art. 61–66 i załącznik X	X	X	X	X
H2	Aktualizacja oprogramowania	Rozporządzenie (UE) 2018/858 Regulamin ONZ nr 156	X	X	X	X

Tabela 2

Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów w pełni zautomatyzowanych (zdefiniowanych w art. 3 pkt 22 rozporządzenia (UE) 2019/2144) produkowanych w małych seriach na podstawie art. 41

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
A	URZĄDZENIA PRZYTRZYMUJĄCE, BADANIA ZDERZENIA, INTEGRALNOŚĆ UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWO ELEKTRYCZNE WYSOKIEGO NAPIĘCIA					
A1	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	A	X dla trybu kierowania ręcznego A dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej	Wszystkie okna, ruchome części dachu i przegrody przeznaczone do użytku przez osoby znajdujące się w pojeździe muszą być wyposażone w urządzenie automatycznego odwracania kierunku przesuwania, tak aby wyłącznik obsługiwany przez kierowcę był nadmiarowy. W przypadku pojazdów dwukierunkowych (tj. pojazdów, w których nie można wyróżnić tyłu/przodu i które mogą być prowadzone w obu kierunkach) wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkowaniu dwukierunkowemu.
A2	Siedzenia i zagłówki	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X	W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkowaniu dwukierunkowemu.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
A3	Siedzenia autobusowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X	W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
A4	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	A	X	W przypadku pojazdów bez siedzenia kierowcy każde siedzenie w pierwszym rzędzie siedzeń uznaje się za przednie siedzenie pasażera. Pkt 5.1.6.2.1 i 5.1.6.2.2 regulaminu ONZ nr 14 nie mają zastosowania.
A5	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	A	X	W przypadku pojazdów bez siedzenia kierowcy każde siedzenie w pierwszym rzędzie siedzeń uznaje się za przednie siedzenie pasażera.
A6	Urządzenia przypominające o zapięciu pasów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	A	X	W przypadku pojazdów bez siedzenia kierowcy każde siedzenie w pierwszym rzędzie siedzeń uznaje się za przednie siedzenie pasażera. Sygnał urządzenia przypominającego o zapięciu pasów jest przekazywany do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach) zdefiniowanego ►C3 w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/1426 ⁽¹⁾ . ◀
A7	Przegrody wewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	

⁽¹⁾ 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).

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
A8	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	X	X	
A9	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	X	X	
A10	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	X	X	
A11	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X	W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
A12	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X	W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
A13	Zabezpieczenia boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X	W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
A14	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
A15	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Wymagane wskazanie nieprawidłowego działania lub stanu awarii zastępuje się sygnałem przekazywanym do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach).
A16	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
A17	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
A18	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodowej (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
A19	Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Wymogi dotyczące przedziału pasażerskiego nie mają zastosowania do pojazdów kategorii N bez pasażerów. Wskazania przekazywane normalnie kierowcy są przekazywane do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach).
A20	Uderzenie czołowe częściowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	A Nie dotyczy pojazdów o prędkości poniżej 30 km/h	X	Za punkt R kierowcy uznaje się punkt R pasażera wysuniętego najdalej do przodu. Jeżeli pojazd nie ma koła kierownicy ani zespołu pedałów, nie bierze się pod uwagę położenia koła kierownicy i zespołu pedałów. Jeżeli pojazd nie jest wyposażony w siedzenie kierowcy lub współkierowcy, miejsca te nie powinny być badane. W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
A21	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	A Nie dotyczy pojazdów o prędkości poniżej 30 km/h	X	Za punkt R kierowcy uznaje się punkt R pasażera wysuniętego najdalej do przodu. W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
A22	Bezpieczne układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	X	
A23	Zamienna poduszka powietrzna	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	wyposażenie	wyposażenie	
A24	Uderzenie kabiny	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X	W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
A25	Uderzenie boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	A Nie dotyczy pojazdów o prędkości poniżej 30 km/h	X	Badanie zderzenia przeprowadza się w odniesieniu do strony lub stron uzgodnionych między producentem a organem udzielającym homologacji typu. W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
A26	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	A Nie dotyczy pojazdów o prędkości poniżej 30 km/h	X	Za punkt R siedzenia kierowcy uznaje się punkt R siedzenia pasażera wysuniętego najdalej do przodu. Badanie dynamiczne z uderzeniem bocznym w słup przeprowadza się w odniesieniu do strony lub stron uzgodnionych między producentem a organem udzielającym homologacji typu. W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
A27	Zderzenie tylne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X	W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
A28	Systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112	Rozporządzenie (UE) 2015/758	Nie dotyczy	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	W przypadku trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej funkcję tę zapewnia system zautomatyzowanej jazdy.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
B	NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚĆ I WIDOCZNOŚĆ					
B1	Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X	W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
B2	Powiększona strefa zabezpieczenia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X A (w przypadku pojazdów dwukierunkowych)	X	W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
B3	Przedni układ zabezpieczający	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	
B4	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych lub rowerzystów przed pojazdem	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja, którą ma obejmować system zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja, którą ma obejmować system zautomatyzowanej jazdy)	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej) (funkcja, którą ma obejmować system zautomatyzowanej jazdy)	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
B5	Ostrzeganie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja, którą ma obejmować system zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja, którą ma obejmować system zautomatyzowanej jazdy)	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej) (funkcja, którą ma obejmować system zautomatyzowanej jazdy)	
B6	System informujący o martwym polu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja, którą ma obejmować system zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej) (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	
B7	Wykrywanie obiektów przy cofaniu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej) (funkcja, którą ma obejmować system zautomatyzowanej jazdy)	
B8	Pole widzenia z przodu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej) (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
B9	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	
B10	Oszklenie bezpieczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	A	X	Załącznik 24 pkt 4.1.3 nie ma zastosowania (brak dostępnego punktu R w odniesieniu do montażu szyby przedniej). Jakiegokolwiek rodzaj zewnętrznego oszkleń z przodu uznaje się za szybę przednią. W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
B11	Odszranianie/odmgławianie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej) (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	
B12	Wycieraczki/spryskiwacze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
B13	Urządzenia widzenia pośredniego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	
B14	Dźwiękowe systemy ostrzegawcze pojazdu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X	X	X	
C	PODWOZIE POJAZDU, HAMOWANIE, OPONY I UKŁAD KIEROWNICZY					
C1	Układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Podstawowe wymogi (mechaniczne) dotyczące układu kierowniczego mają jednak zastosowanie: — wymogi mające zastosowanie do kierownicy (np. maksymalne siły kierujące) nie mają zastosowania; — przepisy dotyczące awarii i osiągi określone w pkt 5.3 nie są istotne, jeżeli nie ma kierowcy, ale powiadomienie o awarii powinno być udostępnione (cyfrowo) systemowi zautomatyzowanej jazdy i operatorowi mogącemu podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach) — przepisy określone w załączniku 6 (złożone układy elektroniczne) muszą być spełnione i mogą być objęte koncepcją bezpieczeństwa systemu zautomatyzowanej jazdy. System zautomatyzowanej jazdy wykonuje zadania przypisane kierowcy i układowi kierowniczemu ze wspomaganie kierowcy.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
C2	Ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej) (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	
C3	Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	
C4	Hamowanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu w pełni zautomatyzowanego)	Uruchomienie hamulców przez system zautomatyzowanej jazdy w zastępstwie kierowcy i układów kierowniczych ze wspomaganie kierowcy. W stosownych przypadkach każdy pojazd musi być wyposażony w: — roboczy układ hamulcowy — awaryjny układ hamulcowy — postojowy układ hamulcowy — układ hamulcowy o długotrwałym działaniu (dla kategorii pojazdów objętych regulaminem ONZ nr 13). Wszystkie załączniki do regulaminu ONZ nr 13, z wyjątkiem załącznika 5 (Przepisy dodatkowe obowiązujące w odniesieniu do określonych pojazdów ujętych w umowie ADR), nadal mają zastosowanie.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
						We wszystkich osiągnięciach uzyskiwanych siłą mięśni (np. hamulec awaryjny) siłę tę zastępuje się alternatywnym źródłem (zapewnianym przez system zautomatyzowanej jazdy – potrzeba specjalnego trybu badania). Konieczne uwzględnienie kwestii awarii (brak kierowcy mogącego zapewnić rozwiązanie awaryjne). Wszystkie sygnały wskaźników kontrolnych, wskaźniki, ostrzeżenia i informacje zgodnie z regulaminem ONZ nr 13 lub regulaminem ONZ nr 13-H (w zależności od kategorii pojazdu) muszą być przekazywane do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach). Jeżeli zgodnie z regulaminem ONZ nr 13 (np. pkt 5.2.1.2.1) wymagany jest więcej niż jeden mechanizm sterowania, zastępuje się go dwoma niezależnymi źródłami zasilania, np. hamulec roboczy i hamulec postojowy uruchamiane są za pomocą siłowników z odrębnymi zasobami energii, nastawnikami i logiką. Koncepcja bezpieczeństwa systemu zautomatyzowanej jazdy obejmuje układy elektroniczne układu hamulcowego (w tym interfejsy i interakcje z wszelkimi innymi układami elektronicznymi pojazdu). System zautomatyzowanej jazdy wykonuje zadania przypisane kierowcy i układom wspomagania hamowania w sytuacjach awaryjnych.
C5	Części zamienne do układów hamulcowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
C6	Układ wspomagania hamowania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej) (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	
C7	Kontrola stateczności	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej) (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	
C8	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej) (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	
C9	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	Nie dotyczy (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	X dla trybu kierowania ręcznego Nie dotyczy trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
C10	Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
C11	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat” (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu w pełni zautomatyzowanego)	W przypadku pojazdów wyposażonych w system ostrzegawczy „run-flat” sygnał ostrzegawczy i sygnał nieprawidłowego działania systemu ostrzegawczego „run-flat” zastępuje się sygnałami przekazywanymi do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach).
C12	Opony bieżnikowane	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	
C13	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Sygnał ostrzegawczy przekazywany jest do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach).
C14	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Sygnał ostrzegawczy przekazywany jest do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach).
C15	Montaż opon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X	Ostrzeżenie dotyczące maksymalnej prędkości (umieszczane w pojeździe) nie jest wymagane. System zautomatyzowanej jazdy nie może przekraczać maksymalnej dopuszczalnej prędkości dla opon zalecanej przez producenta pojazdu.
C16	Koła zapasowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
D	PRZYRZĄDY POKŁADOWE, UKŁADY ELEKTRYCZNE, OŚWIETLENIE POJAZDU I ZABEZPIECZENIE PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI					
D1	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
D2	Zakłócenia radiowe (kompatybilność elektromagnetyczna)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Potrzebny tryb badania. Oprócz wymogów dotyczących badań kompatybilności elektromagnetycznej opisanych w załącznikach 4–22 do regulaminu ONZ nr 10 przed początkowymi badaniami kompatybilności elektromagnetycznej i w ich trakcie stosuje się następującą procedurę: 1. W przypadku badania kompatybilności elektromagnetycznej pojazdu w pełni zautomatyzowanego z systemem zautomatyzowanej jazdy funkcje systemu zautomatyzowanej jazdy powinny być włączone, jak również działać w trybie aktywnym. Można jednak zaobserwować pewne ograniczenia w przypadku użycia. W związku z tym przed przeprowadzeniem badania kompatybilności elektromagnetycznej należy skonsultować się z organem udzielającym homologacji typu w sprawie planu badań, aby uzgodnić kryteria zatwierdzenia/odrzućenia zaproponowane przez laboratorium badające kompatybilność elektromagnetyczną zgodnie z pkt 6.1.2 regulaminu ONZ nr 10. Przed przystąpieniem do badania upoważniona placówka techniczna musi, w porozumieniu z producentem, przygotować plan badań, obejmujący co najmniej tryb pracy, funkcje wymuszane, funkcje monitorowane, kryteria zatwierdzenia/odrzućenia oraz emisje zamierzone.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
						2. Producent pojazdu lub podzespołu elektrycznego/elektronicznego musi podać informacje zgodnie z załącznikiem 2 A lub 2B do regulaminu ONZ nr 10. Laboratorium badające kompatybilność elektromagnetyczną udostępnia je jako załącznik do sprawozdania z badań. 3. Jeżeli stosowana jest zdalna interwencja, która mogłaby wpłynąć na zachowanie pojazdu, powinna być częścią planu badania kompatybilności elektromagnetycznej. 4. Jeżeli podczas początkowego badania konieczne jest założenie bloków ferrytowych lub folii aluminiowej na kilku elementach, aby przejść badania kompatybilności elektromagnetycznej, dowodzi to, że koncepcja kompatybilności elektromagnetycznej poddawana homologacji była słaba i potencjalnie podatna na zmienność. W związku z tym początkowych badań nigdy nie można wykorzystać do dalszej rewizji lub rozszerzenia w odniesieniu do kolejnych pojazdów lub dodania/zmiany podzespołów elektronicznych do pojazdu/badanych urządzeń.
D3	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, immobilizery i systemy alarmowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
D4	Ochrona pojazdu przed cyberatakami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
D5	Prędkościomierz	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Wymogi nie mają zastosowania, z wyjątkiem tego, że sygnał prędkości musi być przesyłany do systemu zautomatyzowanej jazdy
D6	►C4 Drogomierz ◀	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Sygnał ►C4 drogomierza ◀ musi być przesyłany do systemu zautomatyzowanej jazdy
D7	Urządzenia ograniczenia prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej	Potrzebny tryb badania. System zautomatyzowanej jazdy musi zapewniać zarządzanie prędkością i jej ograniczanie.
D8	inteligentne dostosowanie prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej) (funkcja objęta systemem zautomatyzowanej jazdy)	
D9	Identyfikacja urządzeń sterowniczych i kontrolnych, ostrzegawczych i wskaźników	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
D10	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	W przypadku elementu lub części układu ogrzewania w przedziale pasażerskim oraz w przypadku przegrzania temperatura tych części nie może przekraczać 110 °C (70 °C dla M ₂ i 80 °C dla M ₃). Uruchomieniem i regulacją układu ogrzewania może kierować system zautomatyzowanej jazdy, pasażerowie lub operator mogący podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach).
D11	Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
D12	Urządzenia oświetlenia dróg	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
D13	Urządzenia odbłaskowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
D14	Źródła światła	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
D15	Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odbłaskowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Wymogi pozostają takie same, ale w przypadku nieprawidłowego działania informacje przekazywane są do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach). Uruchomieniem świateł kieruje system zautomatyzowanej jazdy. W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach, chyba że jest to niezgodne z użytkowaniem uzgodnionym z organem udzielającym homologacji typu.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
D16	Awaryjny sygnał stopu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
D17	Urządzenia czyszczące szybę reflektora (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Sterowaniem urządzeniem czyszczącym szybę reflektora kieruje system zautomatyzowanej jazdy.
D18	Sygnalizator zmiany biegów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu w pełni zautomatyzowanego)	nie wchodzi w zakres
E	ZACHOWANIE KIEROWCY I UKŁADY					
E1	Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	
E2	Ostrzeżenie o srenności i spadku poziomu uwagi kierowcy	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	X (dla trybu kierowania ręcznego) Nie dotyczy (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
E3	Zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy;	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów	
E4	System monitorowania dostępności kierowcy (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	X	
E5	Rejestrator danych na temat zdarzeń.	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej X dla trybu kierowania ręcznego	Konkretne elementy danych systemu zautomatyzowanej jazdy są objęte ► C3 rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2022/1426 ◀
E6	Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	Objęte ► C3 rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2022/1426 ◀
E7	Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	Objęte ► C3 rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2022/1426 ◀

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
E8	Jazda w konwoju (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów	Nie wskazano jeszcze wymogów
E9	Systemy przekazu-jące innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	Objęte ► C3 rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2022/1426 ◀
F	OGÓLNA BUDOWA I CHARAKTERYSTYKA POJAZDU					
F1	Miejsce na tablicę rejestracyjną	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach, chyba że jest to niezgodne z użytkowaniem uzgodnionym z organem udzielającym homologacji typu.
F2	Cofanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	System zautomatyzowanej jazdy bada się również pod kątem manewrowości (bieg wsteczny). System zautomatyzowanej jazdy wykonuje zadania przypisane kierowcy (np. uruchomienie biegu wstecznego).

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
F3	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Sygnał wizualny systemu ostrzegawczego zamknięcia drzwi zastępuje się sygnałem przekazywanym do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach). Wyposażenie drzwi bocznych w mechanizmy blokujące zależy od uznania producenta. Podstawowe urządzenia sterujące drzwiami, które normalnie byłyby dostępne kierowcy, muszą być dostępne z głównego miejsca siedzącego (w stosownych przypadkach) lub w pobliżu każdych drzwi. System zautomatyzowanej jazdy musi zapewniać, aby pojazd mógł poruszać się tylko wtedy, gdy drzwi są zamknięte.
F4	Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	X	X	Wymogi dotyczące dostępu do pojazdu nie mają zastosowania w przypadku braku kabiny pojazdu.
F5	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	A	A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Czujniki zamontowane w pojeździe z systemem zautomatyzowanej jazdy, które są niezbędne do wykonywania zadań wynikających z dynamiki jazdy, można wykluczyć w podobny sposób jak urządzenia systemu typu kamera-monitor, jeżeli spełniają wymagania ogólne dotyczące urządzeń typu kamera-monitor określone w pkt 6.2.2.1 regulaminu ONZ nr 46. W przypadku braku siedzenia kierowcy za punkt R kierowcy uznaje się punkt R pasażera wysuniętego najdalej do przodu.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
						W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
F6	Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	Czujniki zamontowane w pojeździe z systemem zautomatyzowanej jazdy, które są niezbędne do wykonywania zadań wynikających z dynamiki jazdy, można wykluczyć w podobny sposób jak urządzenia systemu typu kamera-monitor, jeżeli spełniają wymagania ogólne dotyczące urządzeń typu kamera-monitor określone w pkt 6.2.2.1 regulaminu ONZ nr 46. W przypadku braku siedzenia kierowcy za punkt R kierowcy uznaje się punkt R pasażera wysuniętego najdalej do przodu. W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
F7	Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X A w przypadku pojazdów dwukierunkowych	X A w przypadku pojazdów dwukierunkowych	X	W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
F8	Urządzenia holownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
F9	Oslony kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wchodzi w zakres	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu w pełni zautomatyzowanego)	Ma w pełni zastosowanie. W przypadku pojazdów dwukierunkowych wymogi muszą być spełnione w obu kierunkach. Dopuszcza się wymogi alternatywne prowadzące do równoważnego poziomu bezpieczeństwa zadowalającego organ udzielający homologacji typu, jeżeli spełnienie wszystkich wymogów w obu kierunkach nie odpowiada użytkownikowi dwukierunkowemu.
F10	Oslony przeciwbryzgowe kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	
F11	Masy i wymiary	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A.	A (dla trybu w pełni zautomatyzowanego) X (dla trybu kierowania ręcznego)	Masa pojazdu gotowego do jazdy nie obejmuje masy kierowcy, jeżeli na pokładzie nie znajduje się operator. Czujniki systemu zautomatyzowanej jazdy wysunięte na odległość powyżej 2 m nie są uwzględnione w maksymalnych wymiarach zgodnie z przepisami załącznika XIII do rozporządzenia (UE) 2021/535.
F12	Sprzęgi mechaniczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Wskazanie dla kierowcy, że sprzęg mechaniczny jest zablokowany/odblokowany, przekazywane jest do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach).

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
F13	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Pojazdy w pełni zautomatyzowane przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych nie mogą być homologowane.
F14	Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wchodzi w zakres	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu w pełni zautomatyzowanego)	Autobusy bez dachu i trolejbusy nie wchodzą w zakres stosowania. Zasadniczo zadania normalnie oczekiwane od kierowcy zgodnie z regulaminem ONZ nr 107 są objęte koncepcją bezpieczeństwa systemu zautomatyzowanej jazdy. Wymogi określone w pkt 7.2.2.1.1, 7.2.2.1.2 i 7.2.2.1.3 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 107 nie mają zastosowania. Wszystkie wymagane informacje normalnie wyświetlane lub podawane kierowcy lub informacje dla pasażerów w sytuacji wyjątkowej są przekazywane do systemu zautomatyzowanej jazdy, operatora w pojeździe i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (np. system tłumienia ognia). System zautomatyzowanej jazdy kieruje drzwiami uruchamianymi mechanicznie. System zautomatyzowanej jazdy kieruje reakcją na ogień w ramach koncepcji bezpieczeństwa systemu zautomatyzowanej jazdy (np. wykonuje manewr awaryjny i przenosi pojazd do stanu bezpiecznego), przy czym drzwi są automatycznie odblokowane, gdy jest to bezpieczne.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
						W sytuacji wyjątkowej system zautomatyzowanej jazdy kieruje układem oświetlenia awaryjnego w ramach koncepcji bezpieczeństwa systemu zautomatyzowanej jazdy. Po uruchomieniu układ oświetlenia awaryjnego musi działać przez co najmniej 30 minut. Ta aktywna funkcja jest wyświetlana również operatorowi mogącemu podjąć zdalną interwencję, który może wyłączyć układ oświetlenia awaryjnego. Układ przykłąku w systemie zautomatyzowanej jazdy uruchamia się automatycznie, aby osiągnąć wymaganą wysokość stopnia. Częścią koncepcji bezpieczeństwa systemu zautomatyzowanej jazdy jest również system zapobiegający utknięciu pod pojazdem stóp/nóg pasażerów wsiadających do pojazdu podczas procesu opuszczania.
F15	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wchodzi w zakres	X	X	
F16	Palność w autobusach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wchodzi w zakres	X	X	
G	EFEKTYWNOŚĆ ŚRODOWISKOWA I EMISJE					
G1	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Konieczny tryb badania. Producent określa sposób przeprowadzenia badania zgodnie z uzasadnieniem technicznym w porozumieniu ze służbą techniczną. Do celów homologacji typu bierze się pod uwagę najwyższą wartość zmierzoną w trybie kierowania ręcznego lub w trybie jazdy zautomatyzowanej.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
						Pojazdy o ogólnym poziomie hałasu zgodnym z wymogami pkt 6.2.8 regulaminu EKG ONZ nr 138(1) z marginesem +3 dB(A) nie muszą być wyposażone w dźwiękowy system informujący o pojeździe. Wymogi określone w pkt 6.2.8 tego regulaminu w odniesieniu do pasm tercjowych oraz wymogi określone w pkt 6.2.3 tego regulaminu w odniesieniu do przesunięcia częstotliwości określonego w pkt 2.4 tego regulaminu („przesunięcie częstotliwości”) nie mają zastosowania do tych pojazdów do celów określenia potrzeby wyposażenia ich w dźwiękowy system informujący o pojeździe niezależnie od tego, czy podczas badania pojazd jest prowadzony w trybie kierowania ręcznego, czy w trybie jazdy zautomatyzowanej. Za punkt R siedzenia kierowcy uznaje się najniższy punkt R siedzeń pasażerów w pierwszym rzędzie siedzeń. Zastosowaną procedurę badania/zastosowane specjalne dostosowanie odnotowuje się w sprawozdaniu z badania.
G2	Emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Producent określa tryb badania w celu umożliwienia badania na hamowni podwoziowej i informuje o tej metodzie odpowiednie organy udzielające homologacji. Wymagany system ostrzegania kierowcy i system wymuszający zastępuje się sygnałami przekazywanymi do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach). Operator mogący podjąć zdalną interwencję musi otrzymywać jasne wskazanie, kiedy system wymuszający zostanie aktywowany.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
G2a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu oraz pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii elektrycznej przez pojazd	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu jazdy w pełni zautomatyzowanej)	Producent określa tryb badania w celu umożliwienia badania na hamowni podwoziowej i informuje o tej metodzie odpowiednie organy udzielające homologacji.
G3	Emisje z układu wylotowego silnika w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu zautomatyzowanej jazdy)	Wymagany system ostrzegania kierowcy i system wymuszający zastępuje się sygnałami przekazywanymi do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach). Operator mogący podjąć zdalną interwencję musi otrzymywać jasne wskazanie, kiedy system wymuszający zostanie aktywowany.
G3a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu zautomatyzowanej jazdy)	Producent określa tryb badania w celu wykonania procedury badania weryfikującego i informuje o tej metodzie odpowiednie organy udzielające homologacji.
G3b	Określenie parametrów efektywności energetycznej przyczepy	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
G4	Emisje z rury wydechowej na drodze	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu zautomatyzowanej jazdy)	Producent określa tryb badania w celu umożliwienia badania na drodze i informuje o tej metodzie odpowiednie organy udzielające homologacji. Wymagany system ostrzegania kierowcy i system wymuszający zastępuje się sygnałami przekazywanymi do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach). Operator mogący podjąć zdalną interwencję musi otrzymywać jasne wskazanie, kiedy system wymuszający zostanie aktywowany.
G5	Trwałość emisji z rury wydechowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego)	Producent określa tryb badania w celu umożliwienia badania na drodze i informuje o tej metodzie odpowiednie organy udzielające homologacji.
G6	Emisje ze skrzyni korbowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	
G7	Emisje par	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X	X	X	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
G8	Niskotemperaturowe emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu zautomatyzowanej jazdy)	Producent określa tryb badania w celu umożliwienia badania na hamowni podwoziowej i informuje o tej metodzie odpowiednie organy udzielające homologacji. Wymagany system ostrzegania kierowcy i system wymuszający zastępuje się sygnałami przekazywanymi do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach). Operator mogący podjąć zdalną interwencję musi otrzymywać jasne wskazanie, kiedy system wymuszający zostanie aktywowany.
G9	Pokładowy układ diagnostyczny	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	A	A	X (dla trybu kierowania ręcznego) A (dla trybu zautomatyzowanej jazdy)	Wymagany wskaźnik nieprawidłowego działania zastępuje się sygnałem przekazywanym do systemu zautomatyzowanej jazdy i operatora mogącego podjąć zdalną interwencję (w stosownych przypadkach).”
G10	Brak urządzenia ograniczającego skuteczność działania	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	
G11	Pomocnicze strategie emisji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny (zakres stosowania aktu regulacyjnego pozostaje bez zmian)	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ i N ₃ bez siedzenia kierowcy i bez osób znajdujących się w pojeździe	Pojazdy w pełni zautomatyzowane kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez siedzenia kierowcy, z osobami znajdującymi się w pojeździe	Pojazdy dwutrybowe: pojazdy z siedzeniem kierowcy zaprojektowane i zbudowane w taki sposób, aby mogły być prowadzone przez kierowcę w „trybie kierowania ręcznego” oraz prowadzone przez system zautomatyzowanej jazdy bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy w „trybie jazdy w pełni zautomatyzowanej”	Przepisy szczegółowe, które należy stosować w przypadku stosowania lit. A (tj. nie jest możliwa homologacja na podstawie aktu prawnego, ponieważ nie zawiera on jeszcze szczegółowych wymogów dotyczących pojazdów w pełni zautomatyzowanych) Przepisy nie mają zastosowania, jeżeli kategoria pojazdów nie wchodzi w zakres stosowania podstawowego aktu prawnego.
G12	Zabezpieczenia przed ingerencją	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	
G13	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	X	X	X	
G14	Systemy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	Nie dotyczy	X	X	
H	DOSTĘP DO INFORMACJI I AKTUALIZACJA OPROGRAMOWANIA					
H1	Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2018/858, art. 61–66 i załącznik X	X	X	X	
H2	Aktualizacja oprogramowania	Rozporządzenie (UE) 2018/858 Regulamin ONZ nr 156	X	X	X	



Dodatek 2

Wymogi dotyczące indywidualnego dopuszczenia UE pojazdu na podstawie art. 44

1. ZASTOSOWANIE

Do celów stosowania niniejszego dodatku pojazd uznaje się za nowy, jeżeli:

- a) nie był jeszcze nigdy zarejestrowany; lub
- b) od chwili rejestracji pojazdu do chwili złożenia wniosku o dopuszczenie indywidualne pojazdu upłynęło mniej niż sześć miesięcy.

Pojazd uznaje się za zarejestrowany, jeżeli otrzymał stałe, tymczasowe lub krótkookresowe zezwolenie administracyjne na dopuszczenie do ruchu drogowego, pociągające za sobą identyfikację pojazdu i nadanie numeru rejestracyjnego ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ W razie braku dokumentu rejestracyjnego pojazdu właściwy organ może skorzystać z dostępnych dowodów w postaci dokumentacji potwierdzającej datę produkcji lub pierwszy zakup.

2. PRZEPISY ADMINISTRACYJNE

2.1. Zakwalifikowanie pojazdu do danej kategorii

Pojazdy kwalifikuje się do odpowiednich kategorii zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku I w następujący sposób:

- a) bierze się pod uwagę faktyczną liczbę miejsc siedzących; oraz
- b) za maksymalną masę całkowitą pojazdu przyjmuje się masę maksymalną podaną przez producenta w kraju pochodzenia i dostępną w oficjalnej dokumentacji producenta.

Jeżeli niemożliwe jest proste ustalenie kategorii pojazdu z uwagi na budowę nadwozia, to stosuje się warunki określone w załączniku I.

2.2. Wniosek o dopuszczenie indywidualne pojazdu

- a) Wnioskodawca składa wniosek do organu udzielającego homologacji, załączając wszelką istotną dokumentację niezbędną do przeprowadzenia procedury homologacji.

Wniosek o dopuszczenie zostaje odrzucony, jeżeli przedłożona dokumentacja jest niekompletna, sfałszowana lub podrobiona.

- b) Dla danego pojazdu można złożyć tylko jeden wniosek w tylko jednym państwie członkowskim. Organ udzielający homologacji może zażądać od wnioskodawcy zobowiązania się na piśmie, że złoży on tylko jeden wniosek w państwie członkowskim organu udzielającego homologacji.

Dany pojazd oznacza fizyczny pojazd o jasno określonym VIN.

Wnioskodawca może jednak złożyć wniosek o dopuszczenie indywidualne UE pojazdu w innym państwie członkowskim w odniesieniu do innego pojazdu o właściwościach technicznych takich samych lub zbliżonych do właściwości pojazdu, który otrzymał dopuszczenie indywidualne UE pojazdu.

- c) Wzór formularza wniosku i sposób przedstawienia dokumentacji określa organ udzielający homologacji.

Wymagane dane szczegółowe dotyczące pojazdu mogą obejmować tylko odpowiednio wybrane informacje z załącznika I.

- d) Wymogi techniczne, jakie musi spełniać pojazd, znajdują się w pkt 4.

▼B

Wymogi techniczne są wymogami stosowanymi do pojazdów należących do typu pojazdu będącego aktualnie w produkcji w chwili złożenia wniosku.

- e) W odniesieniu do badań wymaganych na podstawie określonych aktów prawnych wymienionych w niniejszym załączniku wnioskodawca składa poświadczenie zgodności z uznanymi normami lub przepisami międzynarodowymi. Poświadczenie to może wydać tylko producent pojazdu.

„Poświadczenie zgodności” oznacza poświadczenie wydane przez biuro lub dział w strukturze organizacyjnej producenta, które zostały należycie upoważnione przez kierownictwo do przyjmowania w imieniu producenta pełnej odpowiedzialności prawnej w odniesieniu do projektu i konstrukcji pojazdu.

Akty prawne, w stosunku do których wymagane jest złożenie poświadczenia zgodności, wymienione są w pkt 4.

W przypadku powstania wątpliwości dotyczących poświadczenia zgodności można zażądać od wnioskodawcy uzyskania od producenta dowodów, w tym sprawozdania z badań, na potwierdzenie poświadczenia producenta.

2.3. Służby techniczne odpowiedzialne za dopuszczenie indywidualne pojazdu

- a) Służby techniczne odpowiedzialne za dopuszczenie indywidualne pojazdu należą do kategorii A, o której mowa w art. 68 ust. 1.
- b) Na zasadzie odstępstwa od wymogu wykazania zgodności z normami wymienionymi w dodatku I do załącznika III służby techniczne stosują następujące normy:
- (i) EN ISO/IEC 17025:2005, jeżeli same wykonują badania;
 - (ii) EN ISO/IEC 17020:2012, jeżeli sprawdzają zgodność pojazdu z wymogami określonymi w niniejszym dodatku.
- c) Jeżeli na żądanie wnioskodawcy mają być wykonane specjalne badania wymagające specjalnych umiejętności, to wykonuje je jedna ze służb technicznych zgłoszonych do Komisji wybrana przez wnioskodawcę.

2.4. Sprawozdania z badań

- a) Sprawozdania z badań sporządza się zgodnie z pkt 5.10.2 normy EN ISO/IEC 17025:2005.
- b) Sprawozdania z badań sporządza się w jednym z języków Unii określonym przez organ udzielający homologacji.

Jeżeli w wyniku stosowania pkt 2.3 lit. c) sprawozdanie z badań wydano w państwie członkowskim innym niż odpowiedzialne za dopuszczenie indywidualne pojazdu, to organ udzielający homologacji może zażądać od wnioskodawcy przedłożenia wiernego tłumaczenia sprawozdania z badań.

- c) Sprawozdania z badań muszą zawierać opis badanego pojazdu, w tym identyfikację pojazdu. Części mające znaczący wpływ na wyniki badań opisuje się i podaje się ich numery identyfikacyjne.
- d) Na żądanie wnioskodawcy sprawozdanie z badań przedłożone dla układu związanego z danym pojazdem może być składane wielokrotnie przez tego samego lub innego wnioskodawcę do celów indywidualnego dopuszczenia innego pojazdu.

▼B

W takim przypadku organ udzielający homologacji zapewnia odpowiednią kontrolę zgodności właściwości technicznych pojazdu ze sprawozdaniem z badań.

Kontrola pojazdu i dokumentacji towarzyszącej sprawozdaniu z badań musi wykazać, że pojazd, w odniesieniu do którego wnioskuje się o indywidualne dopuszczenie, ma takie same właściwości jak pojazd opisany w sprawozdaniu.

- e) Można składać tylko poświadczone kopie sprawozdania z badań.
- f) Sprawozdania z badań, o których mowa w lit. d), nie obejmują sprawozdań sporządzonych w celu udzielenia dopuszczenia indywidualnego pojazdu.

2.5. W procedurze dopuszczenia indywidualnego pojazdu każdy pojazd jest fizycznie kontrolowany przez służbę techniczną.

Nie dopuszcza się żadnych wyjątków od tej zasady.

2.6. Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że pojazd spełnia wymogi techniczne określone w niniejszym dodatku i jest zgodny z opisem zawartym we wniosku, udziela dopuszczenia zgodnie z art. 44.

2.7. Świadectwo homologacji sporządza się zgodnie z art. 44.

2.8. Organ udzielający homologacji prowadzi ewidencję wszystkich homologacji udzielonych na podstawie art. 44.

3. PRZEGLĄD WYMAGÓW TECHNICZNYCH

Wykaz wymogów technicznych zawarty w pkt 4 podlega okresowemu przeglądowi w celu uwzględnienia wyników bieżących prac harmonizacyjnych Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29) w Genewie oraz nowych uregulowań prawnych w państwach trzecich.

4. WYMOGI TECHNICZNE

Część I: Pojazdy należące do kategorii M₁

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
1	Dyrektywa Rady 70/157/EWG ⁽¹⁾ (dopuszczalny poziom hałasu)	Badanie hałasu przejeżdżającego pojazdu a) Wykonuje się badanie zgodnie z metodą A, o której mowa w załączniku 3 do regulaminu ONZ nr 51. Wartości graniczne zostały określone w pkt 2.1 załącznika I do dyrektywy 70/157/EWG. Dozwolone jest przekroczenie dopuszczalnych wartości granicznych o 1 decybel. b) Tor badawczy musi być zgodny z załącznikiem 8 do regulaminu ONZ nr 51. Tor badawczy o innych właściwościach można zastosować pod warunkiem przeprowadzenia badań korelacyjnych przez służbę techniczną. W razie konieczności stosuje się współczynnik korygujący. c) Układów wydechowych zawierających materiały włókniste nie trzeba poddawać kondycjonowaniu zgodnie z załącznikiem 5 do regulaminu ONZ nr 51. Badanie pojazdu nieruchomego Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 3.2 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 51.



Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
2 A	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (emisje Euro 5 i Euro 6 z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych/ dostęp do informacji)	Emisje z rury wydechowej a) Wykonuje się badanie typu I zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, stosując współczynniki pogorszenia jakości określone w pkt 1.4 załącznika VII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Stosuje się wartości graniczne określone w tabeli I i tabeli II w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007. b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3 000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. c) Do badania stosuje się paliwo wzorcowe określone w załączniku IX do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. d) Dynamometr ustawia się zgodnie z wymogami technicznymi określonymi w pkt 3.2 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. e) Badania, o którym mowa w lit. a), nie wykonuje się, jeżeli można wykazać, że pojazd jest zgodny z kalifornijskim kodeksem rozporządzeń, o którym mowa w pkt 2.1.1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Emisje par Pojazdy napędzane silnikiem benzynowym muszą być wyposażone w układ kontroli emisji par (np. filtr z węglem aktywnym). Emisje ze skrzyni korbowej Wymagana jest obecność urządzenia do recyklingu gazów ze skrzyni korbowej. OBD a) Pojazd musi być wyposażony w pokładowy układ diagnostyczny (OBD). b) Musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego układu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych. Zadymienie spalin a) Pojazdy wyposażone w silniki wysokoprężne poddaje się badaniom zgodnie z metodami badań określonymi w dodatku 2 do załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. b) Skorygowaną wartość współczynnika absorpcji umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu. Emisje CO₂ i zużycie paliwa a) Badanie wykonuje się zgodnie z załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.



Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3 000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. c) Jeżeli pojazd jest zgodny z kalifornijskim kodeksem rozporządzeń, o którym mowa w pkt 2.1.1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, i w związku z tym nie są wymagane badania emisji z rury wydechowej, państwa członkowskie obliczają emisję CO₂ i zużycie paliwa przy użyciu wzoru podanego w objaśnieniach ^(b) i ^(c). Dostęp do informacji Nie stosuje się przepisów dotyczących dostępu do informacji. Pomiar mocy a) Wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, określające moc maksymalną silnika w kW i odpowiadającą jej prędkość obrotową silnika w obrotach na minutę. b) Wnioskodawca może również dostarczyć wykres mocy silnika zawierający te same informacje.
3 A	Regulamin ONZ nr 34 (zbiorniki paliwa – tylne zabezpieczenia)	Zbiorniki paliwa a) Zbiorniki paliwa muszą być zgodne z pkt 5 regulaminu ONZ nr 34, z wyłączeniem pkt 5.1, 5.2 i 5.12. W szczególności muszą być zgodne z pkt 5.9 i 5.9.1, przy czym nie wykonuje się badania wyciekania. b) Zbiorniki na LPG lub CNG muszą mieć homologację typu zgodnie z, odpowiednio, regulaminem ONZ nr 67 zmienionym serią poprawek 01 lub z regulaminem ONZ nr 110 ^(a). Przepisy szczegółowe dotyczące zbiorników paliwa wykonanych z tworzyw sztucznych Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że zbiornik paliwa w danym pojeździe, którego VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — normą FMVSS nr 301 (Integralność układu paliwowego); lub — załącznikiem 5 do regulaminu ONZ nr 34. Zabezpieczenia tylne Tylna część pojazdu musi być zbudowana zgodnie z pkt 8 i 9 regulaminu ONZ nr 34.
3B	Regulamin ONZ nr 58 (zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu)	Tylna część pojazdu musi być zbudowana zgodnie z pkt 2 regulaminu ONZ nr 58. Wystarczy, aby spełnione były wymogi określone w pkt 2.3.
4 A	Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010 (miejsce na tylną tablicę rejestracyjną)	Miejsce na tablicę rejestracyjną, jej nachylenie, kąty widoczności i położenie muszą być zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 1003/2010.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
5 A	Regulamin ONZ nr 79 (układ kierowniczy)	Układy mechaniczne a) Mechanizm kierowniczy musi być zbudowany w sposób zapewniający samocentrowanie. W celu sprawdzenia zgodności z tym przepisem wykonuje się badanie zgodnie z pkt 6.1.2 i 6.2.1 regulaminu ONZ nr 79. b) Awaria wspomaganie układu kierowniczego nie może powodować całkowitej utraty sterowności pojazdu. Złożony układ elektronicznego sterowania pojazdu (urządzenia typu „Drive-by-wire”) Złożony układ sterowania elektronicznego jest dopuszczalny wyłącznie wtedy, gdy spełnia wymogi załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 79.
6B	Regulamin ONZ nr 11 (zamki i zawiasy drzwi)	Zgodność z pkt 6.1.5.4 regulaminu ONZ nr 11.
7 A	Regulamin ONZ nr 28 (dźwiękowy sygnał ostrzegawczy)	Komponenty Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 28. Muszą jednak wysyłać ciągły sygnał dźwiękowy zgodnie z wymogiem pkt 6.1.1 regulaminu ONZ nr 28. Montaż w pojeździe a) Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 6.2 regulaminu ONZ nr 28. b) Maksymalny poziom ciśnienia akustycznego musi być zgodny z pkt 6.2.7.
8 A	Regulamin ONZ nr 46 (urządzenia widzenia pośredniego)	Komponenty a) Pojazd musi być wyposażony w lusterka wsteczne określone w pkt 15.2 regulaminu ONZ nr 46. b) Nie muszą one mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 46. c) Promień krzywizny lusterek nie może powodować znaczącego zniekształcenia obrazu. Według uznania służby technicznej promień krzywizny sprawdza się zgodnie z metodą opisaną w załączniku 7 do regulaminu ONZ nr 46. Promienie krzywizny nie mogą być mniejsze niż określone w pkt 6.1.2.2.4 regulaminu ONZ nr 46. Montaż w pojeździe Wykonuje się pomiary w celu zapewnienia, by pola widzenia spełniały wymogi sekcji 15.2.4 regulaminu ONZ nr 46.



Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
9B	Regulamin ONZ nr 13-H (układy hamulcowe)	Przepisy ogólne a) Układ hamulcowy musi być zbudowany zgodnie z pkt 5 regulaminu ONZ nr 13-H. b) Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny system wspomagania hamulców (ABS) działający na wszystkie koła. c) Skuteczność układu hamulcowego musi być zgodna z załącznikiem III do regulaminu ONZ nr 13-H. d) Do tych celów wykonuje się badania drogowe na torze o nawierzchni wykazującej wysoką przyczepność. Badanie hamulca postojowego wykonuje się przy nachyleniu 18 % (do góry i w dół). Wykonuje się tylko badania wymienione poniżej w pozycjach „hamulec roboczy” i „hamulec postojowy”. W każdym przypadku pojazd musi być w pełni obciążony. e) Badania drogowego, o którym mowa w lit. d), nie wykonuje się, jeżeli wnioskodawca może przedłożyć poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd jest zgodny z regulaminem ONZ nr 13-H, włącznie z suplementem 5, albo normą FMVSS nr 135. Hamulec roboczy a) Wykonuje się badanie typu 0 określone w pkt 1.4.2 i 1.4.3 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H. b) Ponadto wykonuje się badanie typu I określone w pkt 1.5 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H. Hamulec postojowy Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 2.3 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H.
10	Regulamin ONZ nr 10 (zakłócenia radioelektryczne (zgodność elektromagnetyczna))	Komponenty a) Podzespoły elektryczne/elektroniczne nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 10. b) Urządzenia elektryczne/elektroniczne montowane jako doposażenie muszą być zgodne z regulaminem ONZ nr 10. Emitowane promieniowanie elektromagnetyczne Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd jest zgodny z regulaminem ONZ nr 10 lub następującymi normami alternatywnymi: — szerokopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 lub SAE J551-2; lub



Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		— wąskopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 (na zewnątrz pojazdu) lub 25 (wewnątrz pojazdu), lub SAE J551-4 i SAE J1113-41. Badania odporności Odstępuje się od badań odporności.
12 A	Regulamin ONZ nr 21 (wyposażenie wnętrza)	Układ wnętrza a) W odniesieniu do wymogów dotyczących pochłaniania energii uznaje się, że pojazd jest zgodny z regulaminem ONZ nr 21, jeżeli jest wyposażony w co najmniej dwie przednie poduszki powietrzne, jedną umieszczoną w kole kierownicy i jedną w tablicy rozdzielczej. b) Jeżeli pojazd jest wyposażony w tylko jedną przednią poduszkę powietrzną umieszczoną w kole kierownicy, tablica rozdzielcza musi być wykonana z materiałów pochłaniających energię. c) Służba techniczna sprawdza, czy w strefach określonych w pkt 5.1–5.7 regulaminu ONZ nr 21 nie ma ostrych krawędzi. Elektryczne urządzenia sterujące a) Elektrycznie sterowane okna, ruchome części dachu oraz układy przegradzające bada się zgodnie z pkt 5.8 regulaminu ONZ nr 21. Czułość układów automatycznej zmiany kierunku działania, o których mowa w pkt 5.8.3, może odbiegać od wymogów określonych w pkt 5.8.3.1.1 regulaminu ONZ nr 21. b) Elektrycznie opuszczane szyby, których nie można zamknąć przy wyłączonym zapłonie, są zwolnione z wymogów dotyczących układów automatycznej zmiany kierunku działania.
13 A	Regulamin ONZ nr 18 (zabezpieczenie przed kradzieżą i urządzenie unieruchamiające)	a) W celu zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem pojazd musi być wyposażony w: — urządzenie blokujące określone w pkt 2.3 regulaminu ONZ nr 18; oraz — urządzenie unieruchamiające spełniające wymogi techniczne pkt 5 regulaminu ONZ nr 18; b) Jeżeli, zgodnie z lit. a) powyżej, pojazd musi być dodatkowo wyposażony w urządzenie unieruchamiające, to urządzenie to musi należeć do typu homologowanego zgodnie z regulaminami ONZ nr 18, nr 97 lub nr 116.
14 A	Regulamin ONZ nr 12 (bezpieczne układy kierownicze)	a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 12; — normą FMVSS nr 203 (Zabezpieczenie kierowcy w przypadku zderzenia zapewniane przez układ kierowniczy), w tym FMVSS nr 204 (Przemieszczanie się do tyłu kierownicy); — art. 11 JSRRV.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z załącznikiem 3 do regulaminu ONZ nr 12. Badanie przeprowadza służba techniczna, która została wyznaczona do przeprowadzania tego badania. Wnioskodawca otrzymuje od tej służby technicznej szczegółowe sprawozdanie.
15 A	Regulamin ONZ nr 17 (wytrzymałość siedzeń – zagłówki)	Siedzenia, kotwiczenia siedzeń i układy regulacji Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 17; lub — normą FMVSS nr 207 (Siedzenia). Zagłówki a) Jeżeli poświadczenie oparte jest na normie FMVSS nr 207, to zagłówki muszą dodatkowo spełniać wymogi pkt 5 i załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 17. b) Wykonuje się tylko badania opisane w pkt 5.12, 6.5, 6.6 i 6.7 regulaminu ONZ nr 17. c) W przeciwnym razie wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi być określony, jest zgodny z normą FMVSS nr 202a (Zagłówki).
16 A	Regulamin ONZ nr 26 (wystające elementy zewnętrzne)	a) Zewnętrzna powierzchnia nadwozia musi spełniać wymogi ogólne zawarte w pkt 5 regulaminu ONZ nr 26. b) Według uznania służby technicznej sprawdza się zgodność z przepisami, o których mowa w pkt 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 i 6.11 regulaminu ONZ nr 26.
17 A, 17B	Regulamin ONZ nr 39 (prędkościomierz – bieg wsteczny)	Wypożenie prędkościomierza a) Tarcza musi być zgodna z pkt 5.1–5.1.4 regulaminu ONZ nr 39. b) Jeżeli służba techniczna chce sprawdzić, czy prędkościomierz jest skalibrowany z wystarczającą dokładnością, może zażądać wykonania badań określonych w pkt 5.2 regulaminu ONZ nr 39. Bieg wsteczny Mechanizm przekładni musi obejmować bieg wsteczny.
18 A	Rozporządzenie (UE) nr 19/2011 (tabliczki znamionowe)	VIN a) Pojazd musi być wyposażony w VIN składający się z co najmniej 8 i nie więcej niż 17 znaków. VIN zawierający 17 znaków musi spełniać wymogi określone w normach międzynarodowych ISO 3779:1983 i 3780:1983.

▼B

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		b) VIN musi być umieszczony w widocznym i łatwo dostępnym miejscu w taki sposób, aby nie można go było usunąć lub zniszczyć. c) Jeżeli na podwoziu ani nadwoziu nie wytłoczono VIN, to państwo członkowskie może zażądać od wnioskodawcy późniejszego umieszczenia numeru VIN na pojeździe zgodnie z prawem krajowym. W takim przypadku operacja umieszczenia numeru jest nadzorowana przez właściwy organ tego państwa członkowskiego. Tabliczka znamionowa Pojazd musi być wyposażony w tabliczkę identyfikacyjną zamontowaną przez producenta pojazdu. Po udzieleniu homologacji przez organ udzielający homologacji nie wymaga się umieszczenia dodatkowych tabliczek.
19 A	Regulamin ONZ nr 14 (punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 14; — normą FMVSS nr 210 (Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa); lub — art. 22-3 JSRRV.
20 A	Regulamin ONZ nr 48 (instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej)	a) Instalacja urządzeń oświetleniowych musi spełniać wymogi regulaminu ONZ nr 48 zmienionego seria poprawek 03, z wyłączeniem wymogów załączników 5 i 6 do tego regulaminu. b) Nie zezwala się na odstępstwa od wymogów dotyczących liczby, podstawowej budowy, połączeń elektrycznych oraz barwy światła emitowanego lub odbijanego przez światła i urządzenia sygnalizacji świetlnej, o których mowa w pozycjach 21–26 i 28–30. c) Jeżeli w celu spełnienia wymogów lit. a) pojazd musi być wyposażony w światła lub urządzenia sygnalizacji świetlnej, to muszą one być opatrzone znakiem homologacji typu UE. d) Światła wyposażone w wyladowcze źródło światła mogą być stosowane tylko w połączeniu z urządzeniem do oczyszczania reflektorów oraz automatycznym urządzeniem do poziomowania reflektorów, w stosownych przypadkach. e) Światła mijania muszą być dostosowane do kierunku ruchu obowiązującego w państwie, w którym pojazd jest homologowany.
21 A	Regulamin ONZ nr 3 (urządzenia odblaskowe)	W razie konieczności z tyłu pojazdu umieszcza się dwa dodatkowe urządzenia odblaskowe opatrzone znakiem homologacji UE, których położenie musi być zgodne z regulaminem ONZ nr 48.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
22 A	Regulaminy ONZ nr 7, 87 i 91 (światła obrysowe, światła pozycyjne przednie (boczne), światła pozycyjne tylne (boczne), światła hamowania, światła pozycyjne boczne, światła do jazdy dziennej)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminach ONZ nr 7, 87 i 91. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
23 A	Regulamin ONZ nr 6 (światła kierunku jazdy)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 6. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
24 A	Regulamin ONZ nr 4 (oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 4. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
25C, 25E, 25F	Regulaminy ONZ nr 98, 112 i 123 (reflektory (w tym żarówki))	a) Oświetlenie wytwarzane przez światło mijania reflektorów zamontowanych w pojeździe sprawdza się zgodnie z pkt 6 regulaminu ONZ nr 112 dotyczącego reflektorów z asymetrycznym światłem mijania. Do tego celu można wykorzystać tolerancje określone w załączniku 5 do tego regulaminu. b) Te same wymogi muszą być spełnione w odniesieniu do świateł mijania reflektorów objętych regulaminem ONZ nr 98 lub 123.
26 A	Regulamin ONZ nr 19 (przednie światła przeciwmgłowe)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 19. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
27 A	Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010 (haki holownicze)	Nie stosuje się wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) nr 1005/2010.
28 A	Regulamin ONZ nr 38 (tylne światła przeciwmgłowe)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 38. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
29 A	Regulamin ONZ nr 23 (światła cofania)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 23. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
30 A	Regulamin ONZ nr 77 (światła postojowe)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 77. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
31 A	Regulamin ONZ nr 16 (pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące)	Komponenty a) Pasy bezpieczeństwa nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 16.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		b) Każdy pas bezpieczeństwa musi jednak mieć etykietę identyfikacyjną. c) Wskazania na etykiecie muszą być zgodne z decyzją dotyczącą kotwiczeń pasów bezpieczeństwa (zob. pozycja 19). Wymogi dotyczące montażu a) Pojazd musi być wyposażony w pasy bezpieczeństwa zgodnie z wymogami określonymi w załączniku XVI do regulaminu ONZ nr 16. b) Jeżeli zgodnie z lit. a) pojazd musi być doposażony w dodatkowe pasy bezpieczeństwa, to muszą one należeć do typu homologowanego zgodnie z regulaminem ONZ nr 16.
32 A	Regulamin ONZ nr 125 (pole widzenia z przodu)	a) W obrębie 180° pola widzenia kierowcy do przodu, określonego w pkt 5.1.3 regulaminu ONZ nr 125, nie mogą znajdować się żadne przeszkody. b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) słupków „A” i wyposażenia wymienionego w pkt 5.1.3 regulaminu ONZ nr 125 nie uważa się za przeszkodę. c) Liczba słupków „A” nie może być większa niż 2.
33 A	Regulamin ONZ nr 121 (oznaczanie urządzeń sterujących, kontrolki i wskaźników)	a) Symbole, których obecność jest obowiązkowa na podstawie regulaminu ONZ nr 121, w tym barwa odpowiadających im kontrolki, muszą być zgodne z tym regulaminem ONZ. b) W przeciwnym razie służba techniczna sprawdza, czy symbole, kontrolki i wskaźniki zamontowane w pojeździe dostarczają kierowcy zrozumiałe informacje dotyczące działania odpowiednich urządzeń sterujących.
34 A	Rozporządzenie (UE) nr 672/2010 (odszywanie/odmgławianie)	Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie urządzenia do odszywania i odmgławiania szyby przedniej. Urządzenie do odszywania szyby przedniej uznaje się za „odpowiednie”, jeżeli jest zgodne co najmniej z pkt 1.1.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 672/2010. Urządzenie do odmgławiania szyby przedniej uznaje się za „odpowiednie”, jeżeli jest zgodne co najmniej z pkt 1.2.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 672/2010.
35 A	Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010 (spryskiwacze/wycieraczki)	Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej. Spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej uznaje się za „odpowiednie”, jeżeli są zgodne co najmniej z pkt 1.1.5 załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 1008/2010.

▼ B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
36 A	Regulamin ONZ nr 122 (układy ogrzewania)	a) Przedział pasażerski musi być wyposażony w układ ogrzewania. b) Grzejniki spalinowe oraz ich instalacja muszą być zgodne z załącznikiem 7 do regulaminu ONZ nr 122. Ponadto grzejniki spalinowe zasilane LPG i układy ogrzewania zasilane LPG muszą spełniać wymogi określone w załączniku 8 do regulaminu ONZ nr 122. c) Dodatkowe układy ogrzewania montowane jako doposażenie muszą spełniać wymogi określone w tym regulaminie ONZ nr 122.
37 A	Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010 (osłony kół)	a) Pojazd musi być zaprojektowany w taki sposób, aby chronić innych użytkowników drogi przed wyrzucanymi spod kół kamieniami, błotem, lodem, śniegiem i wodą oraz minimalizować zagrożenia związane z kontaktem z poruszającymi się kołami. b) Służba techniczna może sprawdzić zgodność z wymogami technicznymi określonymi w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1009/2010. c) Nie stosuje się sekcji 3 załącznika I do tego rozporządzenia.
38 A	Regulamin ONZ nr 25 (zagłówki)	Nie stosuje się wymogów regulaminu ONZ nr 25.
44 A	Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012 (masy i wymiary)	a) Muszą być spełnione wymogi sekcji 1 części A załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012. b) Do celów lit. a) pod uwagę bierze się następujące masy: — masę pojazdu gotowego do jazdy zdefiniowaną w pkt 4 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012, zmierzoną przez służbę techniczną; oraz — masy całkowite podane przez producenta pojazdu albo umieszczone na tabliczce producenta, w tym na naklejkach lub w ramach informacji zawartych w instrukcji obsługi pojazdu. Masy te uznaje się za maksymalne masy całkowite. c) Odstępstwa od maksymalnych dopuszczalnych wymiarów są niedozwolone.
45 A	Regulamin ONZ nr 43 (oszklenie bezpieczne)	Komponenty a) Szyby muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego hartowanego albo wielowarstwowego. b) Szyby wykonane z tworzywa sztucznego można montować tylko w położeniach za słupkiem „B”. c) Szyby nie muszą być homologowane zgodnie z regulaminem ONZ nr 43.



Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Montaż a) Stosuje się wymogi dotyczące montażu określone w załączniku 21 do regulaminu ONZ nr 43. b) Na szybie przedniej i na szybach położonych przed słupkiem „B” zabrania się umieszczania folii przyciemnianych, które zmniejszają normalne przepuszczanie światła do poziomu poniżej wymaganego minimum.
46	Dyrektywa 92/23/EWG (opony)	Komponenty Opony muszą być opatrzone znakiem homologacji typu WE, w tym symbolem „s” (oznaczającym hałas). Montaż a) Wymiary, wskaźnik nośności oraz indeks prędkości opon muszą spełniać wymogi załącznika IV do dyrektywy 92/23/EWG. b) Indeks prędkości opony musi być zgodny z maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu. Wymóg ten stosuje się niezależnie od obecności ogranicznika prędkości. c) Prędkość maksymalną pojazdu podaje producent pojazdu. Służba techniczna może jednak ocenić maksymalną prędkość konstrukcyjną pojazdu na podstawie mocy maksymalnej silnika, maksymalnej prędkości obrotowej w obrotach na minutę oraz danych dotyczących łańcucha kinematycznego.
50 A	Regulamin ONZ nr 55 (urządzenia sprzęgające)	Oddzielne zespoły techniczne a) Urządzenia sprzęgające pochodzące od producentów oryginalnego wyposażenia (OEM), przeznaczone do ciągnięcia przyczepy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 1 500 kg, nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55. Urządzenie sprzęgające uznaje się za wyposażenie pochodzące od producenta oryginalnego wyposażenia (OEM), jeżeli jest opisane w instrukcji obsługi pojazdu lub w innym równoważnym dokumencie informacyjnym przekazywanym nabywcy przez producenta pojazdu. Jeżeli takie urządzenie sprzęgające jest homologowane razem z pojazdem, to w świadectwie homologacji zamieszcza się odpowiednią informację stwierdzającą, że właściciel ponosi odpowiedzialność za zapewnienie zgodności z urządzeniem sprzęgającym zamocowanym w przyczepie. b) Urządzenia sprzęgające inne niż te, o których mowa w lit. a), oraz urządzenia sprzęgające montowane jako doposażenie muszą mieć homologację typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Montaż w pojeździe Służba techniczna sprawdza, czy montaż urządzeń sprzęgających jest zgodny z pkt 6 regulaminu ONZ nr 55.
53 A	Regulamin ONZ nr 94 (zderzenie czołowe) ^(c)	a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 94; — normą FMVSS nr 208 (Ochrona pasażerów przed zderzeniem); — art. 18 JSRRV. b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z pkt 5 regulaminu ONZ nr 94. Badanie przeprowadza służba techniczna, która została wyznaczona do przeprowadzania tego badania. Wnioskodawca otrzymuje od tej służby technicznej szczegółowe sprawozdanie.
54 A	Regulamin ONZ nr 95 (uderzenie z boku)	a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 95, — normą FMVSS nr 214 (Ochrona przed uderzeniem z boku), — art. 18 JSRRV. b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z sekcją 5 regulaminu ONZ nr 95. Badanie przeprowadza służba techniczna, która została wyznaczona do przeprowadzania tego badania. Wnioskodawca otrzymuje od tej służby technicznej szczegółowe sprawozdanie.
▼M1		
▼C2		
58	Regulamin ONZ nr 127 Rozporządzenie (UE) 2019/2144 (Ochrona pieszych)	Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny układ przeciwblokujący (ABS) działający na wszystkie koła. Zastosowanie mają wymogi regulaminu ONZ nr 127. Każdy przedni układ zabezpieczający musi być albo integralną częścią pojazdu, a tym samym spełniać wymogi regulaminu ONZ nr 127, albo uzyskać homologację typu jako oddzielny zespół techniczny.
▼B		
59	Dyrektywa 2005/64/WE (zdolność do recyklingu)	Nie stosuje się wymogów tej dyrektywy.
61	Dyrektywa 2006/40/WE (układ klimatyzacji)	Stosuje się wymogi tej dyrektywy.

▼B**▼M1**

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
62	Regulamin ONZ nr 134 Rozporządzenie (UE) 2019/2144 (Instalacja wodorowa)	Zastosowanie mają wymogi regulaminu ONZ nr 134. Alternatywnie wykazuje się, że pojazd spełnia poniższe wymagania: — istotne wymogi rozporządzenia (WE) nr 79/2009 w wersji mającej zastosowanie w dniu 5 lipca 2022 r., — załącznik 100 – Norma techniczna dla układów paliwowych pojazdów silnikowych napędzanych sprężonym wodorem gazowym (Japonia), — GB/T 24549-2009 Pojazdy elektryczne zasilane ogniwami paliwowymi – wymogi bezpieczeństwa (Chiny), — norma międzynarodowa ISO 23273:2013 część 1: Bezpieczeństwo funkcjonalne pojazdów oraz część 2: „Zabezpieczenie przed zagrożeniami związanymi z wodorem w pojazdach napędzanych sprężonym wodorem, lub — SAE J2578 – Ogólne bezpieczeństwo pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi.”
72	Rozporządzenie (UE) 2015/758 (system eCall)	Nie stosuje się wymogów tego rozporządzenia.

▼B

(¹) Dyrektywa Rady 20/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, s. 16).

Część II: Pojazdy należące do kategorii N₁

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
2 A	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (Emisje (Euro 5 i Euro 6) z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych/ dostęp do informacji)	Emisje z rury wydechowej a) Wykonuje się badanie typu 1 zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, stosując współczynniki pogorszenia jakości określone w pkt 1.4 załącznika VII do tego rozporządzenia. Stosuje się wartości graniczne emisji określone w tabeli 1 i tabeli 2 w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007. b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3 000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. c) Do badania stosuje się paliwo wzorcowe określone w załączniku IX do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. d) Dynamometr ustawia się zgodnie z wymogami technicznymi pkt 3.2 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. e) Badania, o którym mowa w lit. a), nie wykonuje się, jeżeli można wykazać, że pojazd jest zgodny z kalifornijskim kodeksem rozporządzeń, o którym mowa w pkt 2 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Emisje par Pojazdy napędzane silnikiem benzynowym muszą być wyposażone w układ kontroli emisji par (np. filtr z węglem aktywnym).



Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Emisje ze skrzyni korbowej Wymagana jest obecność urządzenia do recyklingu gazów ze skrzyni korbowej. OBD Pojazd musi być wyposażony w pokładowy układ diagnostyczny. Musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego układu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych. Zadymienie spalin a) Pojazdy wyposażone w silniki wysokoprężne poddaje się badaniom zgodnie z metodami badań określonymi w dodatku 2 do załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. b) Skorygowaną wartość współczynnika absorpcji umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu. Emisje CO₂ i zużycie paliwa a) Badanie wykonuje się zgodnie z załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3 000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 83. c) Jeżeli pojazd jest zgodny z kalifornijskim kodeksem rozporządzeń, o którym mowa w pkt 2.1.1 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008, i w związku z tym nie są wymagane badania emisji z rury wydechowej, państwa członkowskie obliczają emisję CO₂ i zużycie paliwa przy użyciu wzoru podanego w objaśnieniach ^(b) i ^(c). Dostęp do informacji Nie stosuje się przepisów dotyczących dostępu do informacji. Pomiar mocy a) Wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, określające moc maksymalną silnika w kW i odpowiadającą jej prędkość obrotową silnika w obrotach na minutę. b) Wnioskodawca może również dostarczyć wykres mocy silnika zawierający te same informacje.
3 A	Regulamin ONZ nr 34 (zbiorniki paliwa – tylne zabezpieczenia)	Zbiorniki paliwa a) Zbiorniki paliwa muszą być zgodne z pkt 5 regulaminu ONZ nr 34, z wyłączeniem pkt 5.1, 5.2 i 5.12. W szczególności muszą być zgodne z pkt 5.9 i 5.9.1, przy czym nie wykonuje się badania wyciekania.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		b) Zbiorniki na LPG lub CNG muszą mieć homologację typu zgodnie z, odpowiednio, regulaminem ONZ nr 67 zmienionym serią poprawek 01 lub regulaminem ONZ nr 110 ^(a). Przepisy szczegółowe dotyczące zbiorników paliwa wykonanych z tworzyw sztucznych Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że zbiornik paliwa w danym pojeździe, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — normą FMVSS nr 301 (Integralność układu paliwowego); — załącznikiem 5 do regulaminu ONZ nr 34. Zabezpieczenia tylne a) Tylna część pojazdu musi być zbudowana zgodnie z pkt 8 i 9 regulaminu ONZ nr 34.
4 A	Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010 (miejsce na tylną tablicę rejestracyjną)	Miejsce na tablicę rejestracyjną, jej nachylenie, kąty widoczności i położenie muszą być zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 1003/2010.
5 A	Regulamin ONZ nr 79 (siła kierowania)	Układy mechaniczne a) Mechanizm kierowniczy musi być zbudowany w sposób zapewniający samocentrowanie. W celu sprawdzenia zgodności z tym przepisem wykonuje się badanie zgodnie z pkt 6.1.2 i 6.2.1 regulaminu ONZ nr 79. b) Awaria wspomagania układu kierowniczego nie może powodować całkowitej utraty sterowności pojazdu. Złożony układ elektronicznego sterowania pojazdu (urządzenia typu „Drive-by-wire”) Złożony układ sterowania elektronicznego jest dopuszczalny wyłącznie wtedy, gdy spełnia wymogi załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 79.
6 A	Regulamin ONZ nr 11 (zamki i zawiasy drzwi)	Zgodność z pkt 6.1.5.4 regulaminu ONZ nr 11
7 A	Regulamin ONZ nr 28 (dźwiękowy sygnał ostrzegawczy)	Komponenty Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 28. Muszą jednak wysyłać ciągły sygnał dźwiękowy zgodnie z wymogiem pkt 6.1.1 regulaminu ONZ nr 28.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Montaż w pojeździe a) Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 6.2 regulaminu ONZ nr 28. b) Maksymalny poziom ciśnienia akustycznego musi być zgodny z pkt 6.2.7.
8 A	Regulamin ONZ nr 46 (urządzenia widzenia pośredniego)	Komponenty a) Pojazd musi być wyposażony w lusterka wsteczne określone w pkt 15.2 regulaminu ONZ nr 46. b) Nie muszą one mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 46. c) Promień krzywizny lusterek nie może powodować znaczącego zniekształcenia obrazu. Według uznania służby technicznej promień krzywizny sprawdza się zgodnie z metodą opisaną w dodatku 1 do załącznika 7 do regulaminu ONZ nr 46. Promienie krzywizny nie mogą być mniejsze niż określone w pkt 6.1.2.2.4 regulaminu ONZ nr 46. Montaż w pojeździe Wykonuje się pomiary w celu zapewnienia, by pola widzenia były zgodne z pkt 15.2.4 regulaminu ONZ nr 46.
9B	Regulamin ONZ nr 13-H (układy hamulcowe)	Przepisy ogólne a) Układ hamulcowy musi być zbudowany zgodnie z pkt 5 regulaminu ONZ nr 13-H. b) Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny system wspomagania hamulców (ABS) działający na wszystkie koła. c) Skuteczność układu hamulcowego musi być zgodna z załącznikiem III do regulaminu ONZ nr 13-H. d) Do tych celów wykonuje się badania drogowe na torze o nawierzchni wykazującej wysoką przyczepność. Badanie hamulca postojowego wykonuje się przy nachyleniu 18 % (do góry i w dół). Wykonuje się tylko badania wymienione poniżej w pozycjach „hamulec roboczy” i „hamulec postojowy”. W każdym przypadku pojazd musi być w pełni obciążony. e) Badania drogowego, o którym mowa w lit. c), nie wykonuje się, jeżeli wnioskodawca może przedłożyć poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd jest zgodny z regulaminem ONZ nr 13-H, włącznie z suplementem 5, albo normą FMVSS nr 135.



Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Hamulec roboczy a) Wykonuje się badanie typu 0 określone w pkt 1.4.2 i 1.4.3 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H. b) Ponadto wykonuje się badanie typu I określone w pkt 1.5 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H. Hamulec postojowy Badanie należy wykonać zgodnie z pkt 2.3 załącznika 3 do regulaminu ONZ nr 13-H.
10 A	Regulamin ONZ nr 10 (zakłócenia radioelektryczne (zgodność elektromagnetyczna))	Komponenty a) Podzespoły elektryczne/elektroniczne nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 10. b) Urządzenia elektryczne/elektroniczne montowane jako wyposażenie muszą być zgodne z regulaminem ONZ nr 10. Emitowane promieniowanie elektromagnetyczne Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd jest zgodny z regulaminem ONZ nr 10 lub następującymi normami alternatywnymi: — szerokopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 lub SAE J551-2; — wąskopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 (na zewnątrz pojazdu) lub 25 (wewnątrz pojazdu), lub SAE J551-4 i SAE J1113-41. Badania odporności Odstępuje się od badań odporności.
13B	Regulamin ONZ nr 116 (zabezpieczenie przed kradzieżą i urządzenie unieruchamiające)	a) W celu zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem pojazd musi być wyposażony w urządzenie blokujące określone w pkt 5.1.2 regulaminu ONZ nr 116. b) Jeżeli zamontowano urządzenie unieruchamiające, to musi ono spełniać wymogi techniczne pkt 8.1.1 regulaminu ONZ nr 116.
14 A	Regulamin ONZ nr 12 (bezpieczne układy kierownicze)	a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 12; — normą FMVSS nr 203 (Zabezpieczenie kierowcy w przypadku zderzenia zapewniane przez układ kierowniczy), w tym FMVSS nr 204 (Przemieszczanie się do tyłu kierownicy); — art. 11 JSRRV.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z załącznikiem 3 do regulaminu ONZ nr 12. Badanie przeprowadza służba techniczna, która została wyznaczona do przeprowadzania tego badania. Wnioskodawca otrzymuje od tej służby technicznej szczegółowe sprawozdanie.
15 A	Regulamin ONZ nr 17 (wytrzymałość siedzeń – zagłówki)	Siedzenia, kotwiczenia siedzeń i układy regulacji Siedzenia i ich systemy regulacji muszą być zgodne z załącznikiem pkt 5.3 do regulaminu ONZ nr 17. Zagłówki a) Zagłówki muszą spełniać wymogi sekcji 5 regulaminu ONZ nr 17 oraz załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 17. b) Wykonuje się tylko badania opisane w pkt 5.12, 6.5, 6.6 i 6.7 regulaminu ONZ nr 17.
17 A	Regulamin ONZ nr 39 (prędkościomierz – bieg wsteczny)	Wyposażenie prędkościomierza a) Tarcza musi być zgodna z pkt 5.1–5.1.4 regulaminu ONZ nr 39. b) Jeżeli służba techniczna ma uzasadnione powody, aby uważać, że prędkościomierz nie jest skalibrowany z wystarczającą dokładnością, może zażądać wykonania badań określonych w pkt 5.2 regulaminu ONZ nr 39. Bieg wsteczny Mechanizm przekładni musi obejmować bieg wsteczny.
18 A	Rozporządzenie (UE) nr 19/2011 (tabliczki znamionowe)	VIN a) Pojazd musi być wyposażony w VIN składający się z co najmniej 8 i nie więcej niż 17 znaków. VIN składający się z 17 znaków musi spełniać wymogi określone w normach międzynarodowych ISO 3779:1983 i 3780:1983. b) VIN musi być umieszczony w widocznym i łatwo dostępnym miejscu w taki sposób, aby nie można go było usunąć lub zniszczyć. c) Jeżeli na podwoziu ani nadwoziu nie wytłoczono VIN, to państwo członkowskie może zażądać późniejszego umieszczenia takiego numeru na pojeździe zgodnie z prawem krajowym. W takim przypadku operacja umieszczenia numeru jest nadzorowana przez właściwy organ tego państwa członkowskiego. Tabliczka znamionowa Pojazd musi być wyposażony w tabliczkę identyfikacyjną zamontowaną przez producenta pojazdu.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Po udzieleniu homologacji nie wymaga się umieszczenia dodatkowych tabliczek.
19 A	Regulamin ONZ nr 14 (punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 14; — normą FMVSS nr 210 (Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa); — art. 22-3 JSRRV.
20 A	Regulamin ONZ nr 48 (instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej)	a) Instalacja urządzeń oświetleniowych musi spełniać wymogi podstawowe regulaminu ONZ nr 48 zmienionego serią poprawek 03, z wyłączeniem wymogów załączników 5 i 6 do regulaminu ONZ nr 48. b) Nie zezwala się na odstępstwa od wymogów dotyczących liczby, podstawowej budowy, połączeń elektrycznych oraz barwy światła emitowanego lub odbijanego przez światła i urządzenia sygnalizacji świetlnej, o których mowa w pozycjach 21–26 i 28–30. c) Jeżeli w celu spełnienia wymogów lit. a) pojazd musi być doposażony w światła lub urządzenia sygnalizacji świetlnej, to muszą one być opatrzone znakiem homologacji typu UE. d) Światła wyposażone w wyladowcze źródło światła mogą być stosowane tylko w połączeniu z urządzeniem do oczyszczania reflektorów oraz automatycznym urządzeniem do poziomowania reflektorów, w stosownych przypadkach. e) Światła mijania muszą być dostosowane do kierunku ruchu obowiązującego w państwie, w którym pojazd jest homologowany.
21 A	Regulamin ONZ nr 3 (urządzenia odblaskowe)	W razie konieczności z tyłu pojazdu umieszcza się dwa dodatkowe urządzenia odblaskowe opatrzone znakiem homologacji WE, których położenie musi być zgodne z regulaminem ONZ nr 48.
22 A	Regulaminy ONZ nr 7, 87 i 91 (światła obrysowe, światła pozycyjne przednie (boczne), światła pozycyjne tylne (boczne), światła hamowania, światła pozycyjne boczne, światła do jazdy dziennej)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminach ONZ nr 7, 87 i 91. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
23 A	Regulamin ONZ nr 6 (światła kierunku jazdy)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 6. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
24 A	Regulamin ONZ nr 4 (oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej)	Nie stosuje się wymogów określonych w regulaminie ONZ nr 4. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
25C, 25E, 25F	Regulaminy ONZ nr 98, 112 i 123 (reflektory (w tym żarówki))	a) Oświetlenie wytwarzane przez światło mijania reflektorów zamontowanych na pojeździe sprawdza się zgodnie z przepisami pkt 6 regulaminu ONZ nr 112 dotyczącego reflektorów z asymetrycznym światłem mijania. Do tego celu można wykorzystać tolerancje określone w załączniku 5 do tego regulaminu. b) Te same wymogi stosuje się w odniesieniu do świateł mijania reflektorów objętych regulaminem ONZ nr 98 lub 123.
26 A	Regulamin ONZ nr 19 (przednie światła przeciwmgłowe)	Odstępuje się od wymogów regulaminu ONZ nr 19. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
27 A	Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010 (haki holownicze)	Odstępuje się od wymogów rozporządzenia (UE) nr 1005/2010.
28 A	Regulamin ONZ nr 38 (tylne światła przeciwmgłowe)	Odstępuje się od wymogów regulaminu ONZ nr 38. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
29 A	Regulamin ONZ nr 23 (Światła cofania)	Odstępuje się od wymogów regulaminu ONZ nr 23. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
30 A	Regulamin ONZ nr 77 (światła postojowe)	Odstępuje się od wymogów regulaminu ONZ nr 77. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
31 A	Regulamin ONZ nr 16 (pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące)	Komponenty a) Pasy bezpieczeństwa nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 16. b) Każdy pas bezpieczeństwa musi jednak mieć etykietę identyfikacyjną. c) Wskazania na etykiecie muszą być zgodne z decyzją dotyczącą kotwiczeń pasów bezpieczeństwa (zob. pozycja 19).



Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Wymogi dotyczące montażu a) Pojazd musi być wyposażony w pasy bezpieczeństwa zgodnie z wymogami określonymi w załączniku XVI do regulaminu ONZ nr 16. b) Jeżeli zgodnie z lit. a) pojazd musi być doposażony w dodatkowe pasy bezpieczeństwa, to muszą one należeć do typu homologowanego zgodnie z regulaminem ONZ nr 16.
33 A	Regulamin ONZ nr 121 (oznaczanie urządzeń sterujących, kontrolki i wskaźników)	a) Symbole, których obecność jest obowiązkowa na podstawie regulaminu ONZ nr 121, w tym barwa odpowiadających im kontrolki, muszą być zgodne z tym regulaminem ONZ. b) W przeciwnym razie służba techniczna sprawdza, czy symbole, kontrolki i wskaźniki zamontowane w pojeździe dostarczają kierowcy zrozumiałe informacje dotyczące działania odpowiednich urządzeń sterujących.
34 A	Rozporządzenie (UE) nr 672/2010 (Odszranianie/odmgławianie)	Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie urządzenia do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.
35 A	Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010 (Spryskiwacze/wycieraczki)	Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej.
36 A	Regulamin ONZ nr 122 (Układy ogrzewania)	a) Przedział pasażerski musi być wyposażony w układ ogrzewania. b) Grzejniki spalinowe oraz ich instalacja muszą być zgodne z załącznikiem 7 do regulaminu ONZ nr 122. Ponadto grzejniki spalinowe zasilane LPG i układy ogrzewania zasilane LPG muszą spełniać wymogi określone w załączniku 8 do regulaminu ONZ nr 122. c) Dodatkowe układy ogrzewania montowane jako doposażenie muszą spełniać wymogi określone w regulaminie ONZ nr 122.
41 A	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009 Emisje (Euro VI) pojazdy ciężarowe – OBD	Emisje z rury wydechowej a) Wykonuje się badanie zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 582/2011 ⁽¹⁾, stosując współczynniki pogorszenia jakości określone w pkt 3.6.1 załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 582/2011. b) Stosuje się wartości graniczne określone w tabeli w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 595/2009. c) Do badania stosuje się paliwo wzorcowe określone w załączniku IX do rozporządzenia (UE) nr 582/2011.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1).



Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		Emisje CO₂ Emisje CO₂ i zużycie paliwa ustalane są zgodnie z załącznikiem VIII do rozporządzenia (UE) nr 582/2011. OBD a) Pojazd musi być wyposażony w pokładowy układ diagnostyczny. b) Interfejs OBD musi być zdolny do komunikowania się z zewnętrznym narzędziem skanującym opisanym w załączniku X do rozporządzenia (UE) nr 582/2011. Wymogi zapewniające właściwe działanie środków kontroli NO_x Pojazd musi być wyposażony w system zapewniający właściwe działanie środków kontroli NO_x zgodnie z załącznikiem XIII do rozporządzenia (UE) nr 582/2011. Pomiar mocy a) Wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, określające moc maksymalną silnika w kW i odpowiadającą jej prędkość obrotową silnika. b) Wnioskodawca może również dostarczyć wykres mocy silnika zawierający te same informacje.
45 A	Regulamin ONZ nr 43	Komponenty a) Szyby muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego hartowanego albo wielowarstwowego. b) Szyby wykonane z tworzywa sztucznego można montować tylko w położeniach za słupkiem „B”. c) Szyby nie muszą być homologowane zgodnie z regulaminem ONZ nr 43. Montaż a) Stosuje się wymogi dotyczące montażu określone w załączniku 21 do regulaminu ONZ nr 43. b) Na szybie przedniej i na szybach położonych przed słupkiem „B” zabrania się umieszczania folii przyciemnianych, które zmniejszają normalne przepuszczanie światła do poziomu poniżej wymaganego minimum.
46 A	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011 (montaż opon)	Montaż a) Wymiary, wskaźnik nośności oraz indeks prędkości opon muszą spełniać wymogi rozporządzenia Komisji (UE) nr 458/2011.

▼ **B**

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		b) Indeks prędkości opony musi być zgodny z maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu. c) Wymóg ten stosuje się niezależnie od obecności ogranicznika prędkości. d) Prędkość maksymalną pojazdu podaje producent pojazdu. Służba techniczna może jednak ocenić maksymalną prędkość konstrukcyjną pojazdu na podstawie mocy maksymalnej silnika, maksymalnej prędkości obrotowej w obrotach na minutę oraz danych dotyczących łańcucha kinematycznego.
46B	Regulamin ONZ nr 30 (opony C ₁)	Komponenty Opony muszą być opatrzone znakiem homologacji typu.
46D	Regulamin ONZ nr 117 (emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia)	Komponenty Opony muszą być opatrzone znakiem homologacji typu.
46E	► MI Rozporządzenie (UE) 2019/2144 ◀ Regulamin ONZ nr 64 (zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony typu „run flat”, emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia)	Komponenty Opony muszą być opatrzone znakiem homologacji typu „UE”. Montaż TPMS nie jest wymagany.
48 A	Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012 (masy i wymiary)	a) Należy spełnić wymogi załącznika I część A do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012. Nie muszą być jednak spełnione wymogi określone w załączniku I część A pkt 5. b) Do celów lit. a) pod uwagę bierze się następujące masy: — masę pojazdu gotowego do jazdy zdefiniowaną w art. 2 pkt 4) rozporządzenia (UE) nr 1230/2012, zmierzoną przez służbę techniczną; oraz — maksymalne masy całkowite podane przez producenta pojazdu albo umieszczone na tabliczce producenta, w tym na naklejkach lub w ramach informacji zawartych w instrukcji obsługi. Masy te uznaje się za maksymalne masy całkowite.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		c) Niedozwolone jest dokonywanie przez wnioskodawcę zmian technicznych w celu zmniejszenia maksymalnej masy całkowitej pojazdu do 3,5 tony lub poniżej, aby pojazd mógł otrzymać dopuszczenie indywidualne. d) Odstępstwa od maksymalnych dopuszczalnych wymiarów są niedozwolone.
49 A	Regulamin ONZ nr 61 (zewnątrzne elementy wystające kabiny)	a) Należy spełnić wymogi ogólne określone w regulaminie ONZ nr 17 sekcja 5. b) Według uznania służby technicznej należy spełnić wymogi określone w pkt 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 i 6.11 regulaminu ONZ nr 17.
50 A	Regulamin ONZ nr 55 (urządzenia sprzęgające)	Oddzielne zespoły techniczne a) Urządzenia sprzęgające pochodzące od producentów oryginalnego wyposażenia (OEM), przeznaczone do ciągnięcia przyczepy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 1 500 kg, nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55. b) Urządzenie sprzęgające uznaje się za wyposażenie pochodzące od producenta oryginalnego wyposażenia (OEM), jeżeli jest opisane w instrukcji obsługi pojazdu lub w innym równoważnym dokumencie informacyjnym przekazywanym nabywcy przez producenta pojazdu. c) Jeżeli takie urządzenie sprzęgające jest homologowane razem z pojazdem, to w świadectwie homologacji zamieszcza się odpowiednią informację stwierdzającą, że właściciel ponosi odpowiedzialność za zapewnienie zgodności z urządzeniem sprzęgającym zamocowanym w przyczepie. d) Urządzenia sprzęgające inne niż te, o których mowa w lit. a), oraz urządzenia sprzęgające montowane jako doposażenie muszą mieć homologację typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55. Montaż w pojeździe Służba techniczna sprawdza, czy montaż urządzeń sprzęgających jest zgodny z pkt 6 regulaminu ONZ nr 55.
54	Regulamin ONZ nr 95 (uderzenie z boku)	a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd, którego numer VIN musi zostać określony, jest zgodny z co najmniej jednym z następujących uregulowań: — regulaminem ONZ nr 95; — normą FMVSS nr 214 (Ochrona przed uderzeniem z boku); — art. 18 JSRRV. b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z sekcją 5 regulaminu ONZ nr 95.

▼B

Pozycja	Odniesienie do aktu prawnego	Wymogi alternatywne
		c) Badanie przeprowadza służba techniczna, która została wyznaczona do przeprowadzania tego badania. Wnioskodawca otrzymuje od tej służby technicznej szczegółowe sprawozdanie.
56 A	Regulamin ONZ nr 105 Pojazdy przeznaczone do transportu towarów niebezpiecznych	Pojazdy przeznaczone do transportu towarów niebezpiecznych muszą być zgodne z regulaminem ONZ nr 105.

▼M1**▼C2**

58	Regulamin ONZ nr 127 Rozporządzenie (UE) 2019/2144 (Ochrona pieszych)	Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny układ przeciwblokujący (ABS) działający na wszystkie koła. Zastosowanie mają wymogi regulaminu ONZ nr 127. Każdy przedni układ zabezpieczający musi być albo integralną częścią pojazdu, a tym samym spełniać wymogi regulaminu ONZ nr 127, albo uzyskać homologację typu jako oddzielny zespół techniczny.
----	---	--

▼B

59	Dyrektywa 2005/64/WE (zdolność do recyklingu)	Nie stosuje się wymogów tej dyrektywy.
61	Dyrektywa 2006/40/WE (układ klimatyzacji)	Stosuje się wymogi tej dyrektywy.

▼M1

62	Regulamin ONZ nr 134 Rozporządzenie (UE) 2019/2144 (Instalacja wodorowa)	Zastosowanie mają wymogi regulaminu ONZ nr 134. Alternatywnie wykazuje się, że pojazd spełnia poniższe wymagania: — istotne wymogi rozporządzenia (WE) nr 79/2009 w wersji mającej zastosowanie w dniu 5 lipca 2022 r., — załącznik 100 – Norma techniczna dla układów paliwowych pojazdów silnikowych napędzanych sprężonym wodorem gazowym (Japonia), — GB/T 24549-2009 Pojazdy elektryczne zasilane ogniwami paliwowymi – wymogi bezpieczeństwa (Chiny), — norma międzynarodowa ISO 23273:2013 część 1: Bezpieczeństwo funkcjonalne pojazdów oraz część 2: „Zabezpieczenie przed zagrożeniami związanymi z wodorem w pojazdach napędzanych sprężonym wodorem, lub — SAE J2578 – Ogólne bezpieczeństwo pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi.”
----	--	--

▼B

72	Rozporządzenie (UE) 2015/758 (system eCall)	Nie stosuje się wymogów tego rozporządzenia.
----	--	--

▼B

Objaśnienia do dodatku 2

1. Skróty użyte w dodatku:

„OEM”: wyposażenie oryginalne zapewniane przez producenta

„FMVSS”: federalna norma bezpieczeństwa pojazdów silnikowych (*Federal Motor Vehicle Safety Standard*) Departamentu Transportu Stanów Zjednoczonych

„JSRRV”: japońskie przepisy dotyczące bezpieczeństwa pojazdów drogowych (*Japan Safety regulations for Road Vehicles*)

„SAE”: Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacyjnych (*Society of Automotive Engineers*)

„CISPR”: Międzynarodowy Komitet Specjalny ds. Zakłóceń Radioelektrycznych (*Comité international spécial des perturbations radioélectriques*).

2. Uwagi:

a) Kompletną instalację LPG lub CNG sprawdza się pod względem zgodności z regulaminami ONZ nr 67, 110 lub 115, stosownie do przypadku;

b) Wzory do oszacowania emisji CO₂ są następujące:

Silnik benzynowy i ręczna skrzynia biegów:

$$\text{CO}_2 = 0,047 \text{ m} + 0,561 \text{ p} + 56,621$$

Silnik benzynowy i automatyczna skrzynia biegów:

$$\text{CO}_2 = 0,102 \text{ m} + 0,328 \text{ p} + 9,481$$

Silnik benzynowy i napęd hybrydowy elektryczny:

$$\text{CO}_2 = 0,116 \text{ m} - 57,147$$

Silnik wysokoprężny i ręczna skrzynia biegów:

$$\text{CO}_2 = 0,108 \text{ m} - 11,371$$

Silnik wysokoprężny i automatyczna skrzynia biegów:

$$\text{CO}_2 = 0,116 \text{ m} - 6,432$$

gdzie: CO₂ oznacza łączną masę emisji CO₂ w g/km, „m” oznacza masę pojazdu gotowego do jazdy w kg, a „p” oznacza moc maksymalną silnika w kW.

Łączną masę CO₂ oblicza się do jednego miejsca po przecinku i zaokrągla do najbliższej liczby całkowitej w następujący sposób:

(i) jeżeli cyfra po przecinku jest mniejsza niż 5, liczbę zaokrągla się w dół;

(ii) jeżeli cyfra po przecinku jest równa co najmniej 5, liczbę zaokrągla się w górę;

c) Wzory do oszacowania zużycia paliwa są następujące:

$$\text{CFC} = \text{CO}_2 \times k^{-1}$$

gdzie: CFC oznacza łączne zużycie paliwa w l/100 km, CO₂ oznacza łączną masę emisji CO₂ w g/km po zaokrągleniu zgodnie z zasadą określoną w uwadze w lit. b), a „k” oznacza współczynnik równy:

23,81 dla silników benzynowych;

26,49 dla silników wysokoprężnych.

Łączne zużycie paliwa oblicza się do dwóch miejsc po przecinku i zaokrągla w następujący sposób:

▼B

- (i) jeżeli druga cyfra po przecinku jest mniejsza niż 5, liczbę zaokrągla się w dół;
- (ii) jeżeli druga cyfra po przecinku jest równa co najmniej 5, liczbę zaokrągla się w górę.

CZĘŚĆ II

Wykaz regulaminów ONZ uznanych za alternatywne do dyrektyw lub rozporządzeń, o których mowa w części I

▼M3

W przypadku gdy dokonuje się odniesienia do oddzielnej dyrektywy lub oddzielnego rozporządzenia wskazanych w tabeli w części I, homologację typu udzieloną na podstawie wymienionych poniżej regulaminów ONZ lub uniwersalną międzynarodową homologację typu całego pojazdu udzieloną na podstawie regulaminu ONZ nr 0 ⁽¹⁾, obejmującą homologację typu odpowiedniej pozycji udzieloną na podstawie wymienionych poniżej regulaminów ONZ, do których Unia przystąpiła jako Umawiająca się Strona zrewidowanego porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych z 1958 r. na mocy decyzji Rady 97/836/WE ⁽²⁾ lub kolejnych decyzji Rady, o których mowa w art. 3 ust. 3 tej decyzji, uznaje się za równoważną homologacji typu UE przyznanej na podstawie odpowiedniej oddzielnej dyrektywy lub odpowiedniego oddzielnego rozporządzenia.

▼B

Każdą kolejną poprawkę regulaminów ONZ wymienionych w poniższej tabeli ⁽³⁾ również uważa się za równoważną homologacji typu UE, z zastrzeżeniem decyzji, o której mowa w art. 4 ust. 2 decyzji 97/836/WE.

▼M4

Wymogi dotyczące instalacji określone w dyrektywie lub rozporządzeniu w tabeli w części I mają zastosowanie również do komponentów i oddzielnych zespołów technicznych homologowanych zgodnie z regulaminami ONZ wymienionymi w poniższej tabeli.

Pozycja	Przedmiot	Regulamin ONZ	Seria poprawek
B14	Dźwiękowy system informujący o pojeździe	138	01
G1	Poziom hałasu	51 59	03 01
G13	Możliwość recyklingu ⁽¹⁾	133	00

⁽¹⁾ Stosuje się wymogi określone w załączniku I do dyrektywy 2005/64/WE.

CZĘŚĆ III

Wykaz aktów prawnych ustanawiających wymogi do celów homologacji typu UE pojazdów specjalnego przeznaczenia

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

do tabel w dodatkach 1–6

X: Zgodność z aktem prawnym jest wymagana w zależności od kategorii pojazdu, której dotyczy wniosek o homologację typu. Poza niniejszą notą wyjaśniającą bierze się pod uwagę wszelkie przepisy szczegółowe.

⁽¹⁾ Dz.U. L 135 z 31.5.2018, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78.

⁽³⁾ Odnosnie do późniejszych poprawek zob. dokument UNECE TRANS/WP.29/343.

▼ M4

- G: W przypadku homologacji wielostopniowej uznaje się zgodność z aktem prawnym, zgodnie z którym pojazd podstawowy (np. którego podwozie wykorzystano do budowy pojazdu specjalnego przeznaczenia) uzyskał homologację typu. W takim przypadku wszelkie układy pojazdu, ich cechy, części, wyposażenie, komponenty i oddzielne zespoły techniczne, które zostały zmodyfikowane lub dodane przez producenta, mogą być oceniane pod kątem wymogów dotyczących pojazdu podstawowego. Poza niniejszą notą wyjaśniającą bierze się pod uwagę wszelkie przepisy szczegółowe.
- A: Organ udzielający homologacji może zgodzić się na całkowite lub częściowe wyłączenie, pod warunkiem że producent wykaże w sposób zadowalający służbę techniczną, że pojazd nie jest w stanie spełnić pełnego zestawu wymogów z powodu swojego specjalnego przeznaczenia. Producent musi jednak dążyć do spełnienia wymogów w możliwie największym stopniu, z uwzględnieniem proporcjonalności. Wyłączenia te opisuje się w części 2 świadectwa homologacji typu UE pojazdu oraz w pozycji „Uwagi” w świadectwie zgodności. Poza niniejszą notą wyjaśniającą bierze się pod uwagę wszelkie przepisy szczegółowe.

Dodatek 1

Samochody kempingowe, sanitarne i karawany

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A	URZĄDZENIA PRZYTRZYMUJĄCE, BADANIA ZDERZENIA, INTEGRALNOŚĆ UKŁADU PALIOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWO ELEKTRYCZNE WYSOKIEGO NAPIĘCIA					
A1	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Zastosowanie jest ograniczone do przedziału pasażerskiego przed płaszczyzną poprzeczną przechodzącą przez linię odniesienia tułowia trójwymiarowej maszyny punktu „H” na siedzeniu umieszczonym najbardziej z tyłu i przeznaczonym do normalnego użytkowania, jeżeli pojazd porusza się po drodze publicznej, a także do odpowiednich stref odniesienia dla poszczególnych miejsc siedzących przeznaczonych do normalnego użytkowania i określonych w akcie prawnym, jeżeli dany typ pojazdu podlega wymogom mającym zastosowanie do kategorii pojazdów M_1. Nie dotyczy przedziału dla pacjentów w samochodach sanitarnych Dodatkowe wymogi dotyczące nowych typów samochodów sanitarnych Przedział dla pacjentów w pojazdach sanitarnych musi spełniać wymogi określone w normie EN 1789:2020 „Pojazdy medyczne i ich wyposażenie – Sanitarne pojazdy drogowe” z wyjątkiem pkt 6.5 „Wykaz wyposażenia”. Należy przedstawić dowód zgodności z tymi wymogami wraz ze	G Zastosowanie jest ograniczone do przedziału pasażerskiego przed płaszczyzną poprzeczną przechodzącą przez linię odniesienia tułowia trójwymiarowej maszyny punktu „H” na siedzeniu umieszczonym najbardziej z tyłu i przeznaczonym do normalnego użytkowania, jeżeli pojazd porusza się po drodze publicznej, a także do odpowiednich stref odniesienia dla poszczególnych miejsc siedzących przeznaczonych do normalnego użytkowania i określonych w akcie prawnym, jeżeli dany typ pojazdu podlega wymogom mającym zastosowanie do kategorii pojazdów M_1. Nie dotyczy przedziału dla pacjentów w samochodach sanitarnych Dodatkowe wymogi dotyczące nowych typów samochodów sanitarnych Przedział dla pacjentów w pojazdach sanitarnych musi spełniać wymogi określone w normie EN 1789:2020 „Pojazdy medyczne i ich wyposażenie – Sanitarne pojazdy drogowe” z wyjątkiem pkt 6.5 „Wykaz wyposażenia”. Należy przedstawić dowód zgodności z tymi wymogami wraz ze	Nie dotyczy przedziału dla pasażerów lub pacjentów Dodatkowe wymogi dotyczące nowych typów samochodów sanitarnych Przedział dla pacjentów w pojazdach sanitarnych musi spełniać wymogi określone w normie EN 1789:2020 „Pojazdy medyczne i ich wyposażenie – Sanitarne pojazdy drogowe” z wyjątkiem pkt 6.5 „Wykaz wyposażenia”. Należy przedstawić dowód zgodności z tymi wymogami wraz ze sprawozdaniem z badań przeprowadzonych przez służbę techniczną; może się on opierać na ocenie przeprowadzonej przez podwykonawców lub podmioty zależne służby technicznej zgodnie z przepisami art. 71. W przypadku gdy przewidziane jest miejsce na wózek inwalidzki, zastosowanie mają również wymogi dotyczące pojazdów dostępnych dla wózków inwalidzkich (kod SH) dotyczące systemu mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku.	Nie dotyczy przedziału dla pasażerów lub pacjentów Dodatkowe wymogi dotyczące nowych typów samochodów sanitarnych Przedział dla pacjentów w pojazdach sanitarnych musi spełniać wymogi określone w normie EN 1789:2020 „Pojazdy medyczne i ich wyposażenie – Sanitarne pojazdy drogowe” z wyjątkiem pkt 6.5 „Wykaz wyposażenia”. Należy przedstawić dowód zgodności z tymi wymogami wraz ze sprawozdaniem z badań przeprowadzonych przez służbę techniczną; może się on opierać na ocenie przeprowadzonej przez podwykonawców lub podmioty zależne służby technicznej zgodnie z przepisami art. 71. W przypadku gdy przewidziane jest miejsce na wózek inwalidzki, zastosowanie mają również wymogi dotyczące pojazdów dostępnych dla wózków inwalidzkich (kod SH) dotyczące systemu mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
			sprawozdaniem z badań przeprowadzonych przez służbę techniczną; może się on opierać na ocenie przeprowadzonej przez podwykonawców lub podmioty zależne służby technicznej zgodnie z przepisami art. 71. W przypadku gdy przewidziane jest miejsce na wózek inwalidzki, zastosowanie mają również wymogi dotyczące pojazdów dostępnych dla wózków inwalidzkich (kod SH) dotyczące systemu mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku.	sprawozdaniem z badań przeprowadzonych przez służbę techniczną; może się on opierać na ocenie przeprowadzonej przez podwykonawców lub podmioty zależne służby technicznej zgodnie z przepisami art. 71. W przypadku gdy przewidziane jest miejsce na wózek inwalidzki, zastosowanie mają również wymogi dotyczące pojazdów dostępnych dla wózków inwalidzkich (kod SH) dotyczące systemu mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku.		
A2	Siedzenia i zagłówki	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Zastosowanie ograniczone jest do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktoqramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem. Wymogi dotyczące rozpraszania energii i promieni są sprawdzane zgodnie z pkt 5.2.3/5.2.4.2 i 5.2.4 regulaminu ONZ nr 17, jeżeli typ pojazdu podlega wymogom mającym zastosowanie do kategorii pojazdów M_1. Wymogi dotyczące przytrzymywania bagażu określone w regulaminie ONZ nr 17 (pkt 1 lit. c) i załącznik 9) nie mają zastosowania.	G Zastosowanie ograniczone jest do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktoqramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem. Wymogi dotyczące rozpraszania energii i promieni są sprawdzane zgodnie z pkt 5.2.3/5.2.4.2 i 5.2.4 regulaminu ONZ nr 17, jeżeli typ pojazdu podlega wymogom mającym zastosowanie do kategorii pojazdów M_1. Wymogi dotyczące przytrzymywania bagażu określone w regulaminie ONZ nr 17 (pkt 1 lit. c) i załącznik 9) nie mają zastosowania.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktoqramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktoqramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A3	Siedzenia autobusowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.
A4	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	G Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Na tylnych miejscach siedzących wymagane są przynajmniej punkty mocowania pasów biodrowych.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Na tylnych miejscach siedzących wymagane są przynajmniej punkty mocowania pasów biodrowych.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Na tylnych miejscach siedzących wymagane są przynajmniej punkty mocowania pasów biodrowych.
A5	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	G Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Na tylnych miejscach siedzących wymagane są przynajmniej pasy biodrowe.	G Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Na tylnych miejscach siedzących wymagane są przynajmniej pasy biodrowe.	G Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Na tylnych miejscach siedzących wymagane są przynajmniej pasy biodrowe.
A6	Urządzenia przypominające o zapięciu pasów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Niewymagane dla siedzeń tylnych	X Niewymagane dla siedzeń tylnych	X Niewymagane dla siedzeń tylnych	X Niewymagane dla siedzeń tylnych

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A7	Przegrody wewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	Wyposażenie	wyposażenie
A8	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G System mocowania ISOFIX nie jest wymagany w samochodach sanitarnych i karawanach.	G System mocowania ISOFIX nie jest wymagany w samochodach sanitarnych i karawanach.	IF	IF
A9	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	Wyposażenie	wyposażenie
A10	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	Wyposażenie	wyposażenie
A11	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A12	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A13	Zabezpieczenia boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A14	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Dopuszczalna jest modyfikacja przebiegu oraz długości rury wlewowej oraz przesunięcie położenia oryginalnego zbiornika ku środkowi, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań dotyczących instalacji.	X Dopuszczalna jest modyfikacja przebiegu oraz długości rury wlewowej oraz przesunięcie położenia oryginalnego zbiornika ku środkowi, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań dotyczących instalacji.	X Dopuszczalna jest modyfikacja przebiegu oraz długości rury wlewowej oraz przesunięcie położenia oryginalnego zbiornika ku środkowi, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań dotyczących instalacji.	X Dopuszczalna jest modyfikacja przebiegu oraz długości rury wlewowej oraz przesunięcie położenia oryginalnego zbiornika ku środkowi, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań dotyczących instalacji.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A15	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	G	X
A16	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	G	X
A17	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	G	X
A18	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodowej (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A19	Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	X	X
A20	Uderzenie czołowe częściowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia czołowego częściowego, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochodu dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, a odpowiednie urządzenia przytrzymujące nie zostały zmodyfikowane w stopniu powodującym obniżenie poziomu bezpieczeństwa uzgodnionego przez służbę techniczną.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
				Pojazdy skompletowane na podstawie homologowanej konfiguracji niekompletnego podwozia do adaptacji są wyłączone z pełnego badania zderzeniowego. Wykazuje się jednak w sposób zadowalający służbę techniczną, że nie istnieje niedopuszczalne ryzyko naruszenia integralności układu paliwowego lub niedopuszczalne ryzyko bezpośredniego kontaktu z częściami czynnymi układów napędowych wysokiego napięcia po uderzeniu czołowym. Można stosować wirtualne metody badania zgodnie z załącznikiem VIII do rozporządzenia (UE) 2018/858.		
A21	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	G Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia czołowego całą szerokością pojazdu, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochodów dostawczych lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, a odpowiednie urządzenia przytrzymujące nie zostały zmodyfikowane w stopniu powodującym obniżenie poziomu bezpieczeństwa uzgodnionego przez służbę techniczną.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
				Pojazdy skompletowane na podstawie homologowanej konfiguracji niekompletnego podwozia do adaptacji są wyłączone z pełnego badania zderzeniowego. Wykazuje się jednak w sposób zadowalający służbę techniczną, że nie istnieje niedopuszczalne ryzyko naruszenia integralności układu paliwowego lub niedopuszczalne ryzyko bezpośredniego kontaktu z częściami czynnymi układów napędowych wysokiego napięcia po uderzeniu czołowym. Można stosować wirtualne metody badania zgodnie z załącznikiem VIII do rozporządzenia (UE) 2018/858.		
A22	Bezpieczne układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A23	Zamienna poduszka powietrzna	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
A24	Uderzenie kabiny	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A25	Uderzenie boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia bocznego, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochód dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie. Pojazdy skompletowane na podstawie homologowanej konfiguracji niekompletnego podwozia do adaptacji są wyłączone z pełnego badania zderzeniowego. Wykazuje się jednak w sposób zadowalający służbę techniczną, że nie istnieje niedopuszczalne ryzyko naruszenia integralności układu paliwowego lub niedopuszczalne ryzyko bezpośredniego kontaktu z częściami czynnymi układów napędowych wysokiego napięcia po uderzeniu bocznym. Można stosować wirtualne metody badania zgodnie z załącznikiem VIII do rozporządzenia (UE) 2018/858.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A26	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A27	Zderzenie tylne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące zderzenia tylnego, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochód dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A28	Systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112	Rozporządzenie (UE) 2015/758	G	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B	NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚĆ I WIDOCZNOŚĆ					
B1	Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B2	Powiększona strefa zabezpieczenia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G Modyfikacje wyposażenia wnętrza bezpośrednio za szybą przednią nie muszą być brane pod uwagę.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
B3	Przedni układ zabezpieczający	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
B4	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych lub rowerzystów przed pojazdem	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B5	Ostrzeganie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X
B6	System informujący o martwym polu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X
B7	Wykrywanie obiektów przy cofaniu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
B8	Pole widzenia z przodu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B9	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów
B10	Oszklenie bezpieczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X W przypadku wszystkich szyb innych niż szyba przednia i szyby boczne znajdujące się przed punktami oczu kierowcy, materiałem może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.	X W przypadku wszystkich szyb innych niż szyba przednia i szyby boczne znajdujące się przed punktami oczu kierowcy, materiałem może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.	X W przypadku wszystkich szyb innych niż szyba przednia i szyby boczne znajdujące się przed punktami oczu kierowcy, materiałem może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.	X W przypadku wszystkich szyb innych niż szyba przednia i szyby boczne znajdujące się przed punktami oczu kierowcy, materiałem może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
B11	Odszranianie/odmgławianie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	G	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej
B12	Wycieraczki/spryskiwacze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	G	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej
B13	Urządzenia widzenia pośredniego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	G	G
B14	Dźwiękowe systemy ostrzegawcze pojazdu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X	X	X	X
C	PODWOZIE POJAZDU, HAMOWANIE, OPONY I UKŁAD KIEROWNICZY					
C1	Układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	G	G
C2	Ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy
C3	Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G Może to być C2 System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, jeżeli miało to zastosowanie do pojazdu podstawowego.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
C4	Hamowanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	G	G	G
C5	Części zamienne do układów hamulcowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
C6	Układ wspomagania hamowania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C7	Kontrola stateczności	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G W przypadku modyfikacji systemu kontroli stateczności, w tym w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, które to modyfikacje mogą mieć wpływ na działanie systemu kontroli stateczności pojazdu podstawowego, wykazuje się, że pojazd nie stał się ani niebezpieczny, ani niestabilny. Wykazuje się to za pomocą badań, np. poprzez wykonanie manewrów gwałtownej podwójnej zmiany pasa w każdym kierunku z prędkością 80 km/h i na tyle dynamicznie, by zadziałał system kontroli stateczności. Działanie to musi być ściśle kontrolowane i musi zwiększać stateczność pojazdu w tych warunkach jazdy w porównaniu ze statecznością pojazdu z wyłączonym systemem kontroli stateczności. Wszystkie badania podlegają uzgodnieniu między producentem a służbą techniczną.	Nie dotyczy	Nie dotyczy

▼M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
C8	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy
C9	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C10	Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	G	G
C11	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat” (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C12	Opony bieżnikowane	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
C13	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C14	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X
C15	Montaż opon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	G	G
C16	Koła zapasowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
D	PRZYRZĄDY POKŁADOWE, UKŁADY ELEKTRYCZNE, OŚWIETLENIE POJAZDU I ZABEZPIECZENIE PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI					
D1	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D2	Zakłócenia radiowe (kompatybilność elektromagnetyczna)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D3	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, immobilizery i systemy alarmowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	IF G	IF G
D4	Ochrona pojazdu przed cyberatakami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D5	Prędkościomierz	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D6	► C4 Drogomierz ◀	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D7	Urządzenia ograniczenia prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X
D8	inteligentne dostosowanie prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
D9	Identyfikacja urządzeń sterowniczych i kontrolnych, ostrzegawczych i wskaźników	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D10	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D11	Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D12	Urządzenia oświetlenia dróg	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D13	Urządzenia odbłaskowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D14	Źródła światła	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D15	Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odblaskowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A + G dla kabiny A dla pozostałej części Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A + G dla kabiny A dla pozostałej części Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A + G dla kabiny A dla pozostałej części Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna
D16	Awaryjny sygnał stopu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych w elektronicznie sterowany układ przeciwblokujący	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych w elektronicznie sterowany układ przeciwblokujący
D17	Urządzenia czyszczące szybę reflektora (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF	IF	IF	IF
D18	Sygnalizator zmiany biegów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
E	ZACHOWANIE KIEROWCY I UKŁADY					
E1	Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
E2	Ostrzeganie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
E3	Zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy;	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów
E4	System monitorowania dostępności kierowcy (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF	IF	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E5	Rejestrator danych na temat zdarzeń.	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	G	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów
E6	Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF	IF	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
E7	Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF	IF	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów
E8	Jazda w konwoju (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów
E9	Systemy przekazu-jące innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów
F	OGÓLNA BUDOWA I CHARAKTERYSTYKA POJAZDU					
F1	Miejsce na tablicę rejestracyjną	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
F2	Cofanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
F3	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone jest do drzwi zapewniających dostęp do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, gdy pojazd porusza się po drodze publicznej oraz jeśli odległość między punktem R siedzenia i środkową płaszczyzną powierzchni drzwi, mierzona prostopadle do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, nie przekracza 500 mm.	G Zastosowanie ograniczone jest do drzwi zapewniających dostęp do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, gdy pojazd porusza się po drodze publicznej oraz jeśli odległość między punktem R siedzenia i środkową płaszczyzną powierzchni drzwi, mierzona prostopadle do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, nie przekracza 500 mm. Pojazdy skompletowane na podstawie homologowanej konfiguracji niekompletnego podwozia do adaptacji są wyłączone z wymogów ogólnych i wymogów dotyczących osiągnięć.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F4	Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F5	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G dla kabiny A dla pozostałej części Wymogów dotyczących wystawiania otwartych okien nie stosuje się do przedziału mieszkalnego	G dla kabiny A dla pozostałej części Wymogów dotyczących wystawiania otwartych okien nie stosuje się do przedziału mieszkalnego	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F6	Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
F7	Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
F8	Urządzenia holownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Wymagane tylko z przodu, należy poddać badaniu w przypadku montażu z tyłu	X Wymagane tylko z przodu, należy poddać badaniu w przypadku montażu z tyłu	X Wymagane tylko z przodu, należy poddać badaniu w przypadku montażu z tyłu	X Wymagane tylko z przodu, należy poddać badaniu w przypadku montażu z tyłu
F9	Oslony kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F10	Oslony przeciwrozprzęgowe kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F11	Masy i wymiary	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X
F12	Sprzęgi mechaniczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF X	IF G	IF G	IF G
F13	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F14	Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A	A
F15	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A	A
F16	Palność w autobusach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	G dla kabiny X dla pozostałej części

▼M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G	EFEKTYWNOŚĆ ŚRODOWISKOWA I EMISJE					
G1	Poziom hałas	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.
G2	Emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. W przypadku samochodów sanitarnych homologacja typu UE, wydawana dla najbardziej reprezentatywnego pojazdu podstawowego, pozostaje ważna niezależnie od zmiany wagi odniesienia. Samochody kempingowe i karawany: W przypadku przeróbki pojazdu (np. w procesie wielostopniowej homologacji typu) producent odpowiedzialny za przeróbkę musi skonsultować się z producentem oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego) w celu uzyskania potwierdzenia, że przerobiony pojazd jest objęty homologacją w zakresie emisji oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego). Dopuszcza się, aby masa odniesienia przerobionego pojazdu przekraczała 2 840 kg.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. W przypadku samochodów sanitarnych homologacja typu UE, wydawana dla najbardziej reprezentatywnego pojazdu podstawowego, pozostaje ważna niezależnie od zmiany wagi odniesienia. Samochody kempingowe i karawany: W przypadku przeróbki pojazdu (np. w procesie wielostopniowej homologacji typu) producent odpowiedzialny za przeróbkę musi skonsultować się z producentem oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego) w celu uzyskania potwierdzenia, że przerobiony pojazd jest objęty homologacją w zakresie emisji oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego). Dopuszcza się, aby masa odniesienia przerobionego pojazdu przekraczała 2 840 kg.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. W przypadku samochodów sanitarnych homologacja typu UE, wydawana dla najbardziej reprezentatywnego pojazdu podstawowego, pozostaje ważna niezależnie od zmiany wagi odniesienia. Samochody kempingowe i karawany: W przypadku przeróbki pojazdu (np. w procesie wielostopniowej homologacji typu) producent odpowiedzialny za przeróbkę musi skonsultować się z producentem oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego) w celu uzyskania potwierdzenia, że przerobiony pojazd jest objęty homologacją w zakresie emisji oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego). Dopuszcza się, aby masa odniesienia przerobionego pojazdu przekraczała 2 840 kg.	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G2a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu oraz pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii elektrycznej przez pojazd	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	G W przypadku wielostopniowej homologacji typu nową wartość CO ₂ oblicza się zgodnie z metodą interpolacji CO ₂ z wykorzystaniem odpowiednich danych dotyczących pojazdu skompletowanego. Ewentualnie nową wartość CO ₂ oblicza się na podstawie parametrów pojazdu skompletowanego określonych w pkt 3.2.4 załącznika B7 do regulaminu ONZ nr 154 i przy użyciu narzędzia macierzy obciążenia drogowego dostarczonego przez producenta pojazdu podstawowego. Jeżeli narzędzie to nie jest dostępne lub interpolacja CO ₂ jest niepraktyczna, na wniosek producenta odpowiedzialnego za przeróbkę i za zgodą organu udzielającego homologacji stosuje się wartość CO ₂ dla pojazdu o wysokiej emisji określonej dla pojazdu podstawowego.	G W przypadku wielostopniowej homologacji typu nową wartość CO ₂ oblicza się zgodnie z metodą interpolacji CO ₂ z wykorzystaniem odpowiednich danych dotyczących pojazdu skompletowanego. Ewentualnie nową wartość CO ₂ oblicza się na podstawie parametrów pojazdu skompletowanego określonych w pkt 3.2.4 załącznika B7 do regulaminu ONZ nr 154 i przy użyciu narzędzia macierzy obciążenia drogowego dostarczonego przez producenta pojazdu podstawowego. Jeżeli narzędzie to nie jest dostępne lub interpolacja CO ₂ jest niepraktyczna, na wniosek producenta odpowiedzialnego za przeróbkę i za zgodą organu udzielającego homologacji stosuje się wartość CO ₂ dla pojazdu o wysokiej emisji określonej dla pojazdu podstawowego.	G W przypadku wielostopniowej homologacji typu nową wartość CO ₂ oblicza się zgodnie z metodą interpolacji CO ₂ z wykorzystaniem odpowiednich danych dotyczących pojazdu skompletowanego. Ewentualnie nową wartość CO ₂ oblicza się na podstawie parametrów pojazdu skompletowanego określonych w pkt 3.2.4 załącznika B7 do regulaminu ONZ nr 154 i przy użyciu narzędzia macierzy obciążenia drogowego dostarczonego przez producenta pojazdu podstawowego. Jeżeli narzędzie to nie jest dostępne lub interpolacja CO ₂ jest niepraktyczna, na wniosek producenta odpowiedzialnego za przeróbkę i za zgodą organu udzielającego homologacji stosuje się wartość CO ₂ dla pojazdu o wysokiej emisji określonej dla pojazdu podstawowego.	Nie wchodzi w zakres
G3	Emisje z układu wylotowego silnika w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	nie wchodzi w zakres	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.
G3a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G3b	Określenie parametrów efektywności energetycznej przy-czepy	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres
G4	Emisje z rury wydechowej na drodze	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. W przypadku samochodów sanitarnych homologacja typu UE, wydawana dla najbardziej reprezentatywnego pojazdu podstawowego, pozostaje ważna niezależnie od zmiany wagi odniesienia. Samochody kempingowe i karawany: W przypadku przeróbki pojazdu (np. w procesie wielostopniowej homologacji typu) producent odpowiedzialny za przeróbkę musi skonsultować się z producentem oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego) w celu uzyskania potwierdzenia, że przerobiony pojazd jest objęty homologacją w zakresie emisji oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego). Dopuszcza się, aby masa odniesienia przerobionego pojazdu przekraczała 2 840 kg.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. W przypadku samochodów sanitarnych homologacja typu UE, wydawana dla najbardziej reprezentatywnego pojazdu podstawowego, pozostaje ważna niezależnie od zmiany wagi odniesienia. Samochody kempingowe i karawany: W przypadku przeróbki pojazdu (np. w procesie wielostopniowej homologacji typu) producent odpowiedzialny za przeróbkę musi skonsultować się z producentem oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego) w celu uzyskania potwierdzenia, że przerobiony pojazd jest objęty homologacją w zakresie emisji oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego). Dopuszcza się, aby masa odniesienia przerobionego pojazdu przekraczała 2 840 kg.	G	G

▼M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G5	Trwałość emisji z rury wydechowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G	G	G	G
G6	Emisje ze skrzyni korbowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G	G	G	G
G7	Emisje par	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	G	G	G	nie wchodzi w zakres
G8	Niskotemperaturowe emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	G	G	G	nie wchodzi w zakres
G9	Pokładowy układ diagnostyczny	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G	G	G	G
G10	Brak urządzenia ograniczającego skuteczność działania	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G	G	G	G
G11	Pomocnicze strategie emisji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G	G	G	G

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G12	Zabezpieczenia przed ingerencją	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G	G	G	G
G13	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik V dotyczący zakazu ponownego użycia określonych części.	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik V dotyczący zakazu ponownego użycia określonych części.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G14	Systemy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	G	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
H	DOSTĘP DO INFORMACJI I AKTUALIZACJA OPROGRAMOWANIA					
H1	Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2018/858, art. 61–66 i załącznik X	X	X	X	X
H2	Aktualizacja oprogramowania	Rozporządzenie (UE) 2018/858 Regulamin ONZ nr 156	X	X	X	X

Dodatek 2

Pojazdy opancerzone

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A	URZĄDZENIA PRZYTRZYMUJĄCE, BADANIA ZDERZENIA, INTEGRALNOŚĆ UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWO ELEKTRYCZNE WYSOKIEGO NAPIĘCIA											
A1	Wypożyczenie wnętrza	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A2	Siedzenia i zagłówki	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkownika, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkownika, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkownika, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkownika, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkownika, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkownika, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A3	Siedzenia autobusowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A4	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A5	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A6	Urządzenia przypominające o zapięciu pasów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A7	Przegrody wewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
A8	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	IF	IF	IF	IF	IF	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A9	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
A10	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
A11	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A12	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	A	A	X	X	X	X
A13	Zabezpieczenia boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A14	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A15	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A16	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A17	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A18	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodorowej (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A19	Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A20	Uderzenie czołowe częściowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A21	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A22	Bezpieczne układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A23	Zamienna poduszka powietrzna	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
A24	Uderzenie kabiny	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A25	Uderzenie boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A26	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A27	Zderzenie tylne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A28	Systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112	Rozporządzenie (UE) 2015/758	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B	NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚĆ I WIDOCZNOŚĆ											
B1	Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B2	Powiększona strefa zabezpieczenia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B3	Przedni układ zabezpieczający	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
B4	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych lub rowerzystów przed pojazdem	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B5	Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenia nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenia nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co	nie wchodzi w zakres	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenia nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenia nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
				uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe		uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe				
B6	System informujący o martwym polu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenia nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenia nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	nie wchodzi w zakres	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenia nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenia nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B7	Wykrywanie obiektów przy cofaniu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenie nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenie nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenie nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenie nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenie nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niezbędne urządzenie nie mogą być umieszczone w optymalnym położeniu zapobiegającym ich uszkodzeniu, co uniemożliwia pełne spełnienie wymogów, oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B8	Pole widzenia z przodu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Współczynnik przepuszczania światła wynosi co najmniej 60 %, a kąt zasłonięcia słupka A wynosi nie więcej niż 10 stopni.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	G Współczynnik przepuszczania światła wynosi co najmniej 60 %, a kąt zasłonięcia słupka A wynosi nie więcej niż 10 stopni.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B9	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B10	Oszklenie bezpieczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy
B11	Odszranianie/odmgławianie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B12	Wycieraczki/spryskiwacze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B13	Urządzenia widzenia pośredniego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B14	Dźwiękowe systemy ostrzegawcze pojazdu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C	PODWOZIE POJAZDU, HAMOWANIE, OPONY I UKŁAD KIEROWNICZY											
C1	Układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C2	Ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C3	Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C4	Hamowanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	G	G	G	G	G	X	X	X	X
C5	Części zamienne do układów hamulcowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
C6	Układ wspomagania hamowania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C7	Kontrola stateczności	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	Nie dotyczy	Nie dotyczy	X	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X

▼M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C8	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C9	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C10	Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C11	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat” (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C12	Opony bieżnikowane	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
C13	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C14	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy
C15	Montaż opon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C16	Koła zapasowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
D	PRZYRZĄDY POKŁADOWE, UKŁADY ELEKTRYCZNE, OŚWIETLENIE POJAZDU I ZABEZPIECZENIE PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI											
D1	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Dopuszczalne są dodatkowe odstrasżające urządzenia alarmowe	A Dopuszczalne są dodatkowe odstrasżające urządzenia alarmowe	A Dopuszczalne są dodatkowe odstrasżające urządzenia alarmowe	A Dopuszczalne są dodatkowe odstrasżające urządzenia alarmowe	A Dopuszczalne są dodatkowe odstrasżające urządzenia alarmowe	A Dopuszczalne są dodatkowe odstrasżające urządzenia alarmowe	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D2	Zakłócenia radiowe (kompatybilność elektromagnetyczna)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D3	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, immobilizery i systemy alarmowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	IF G	IF G	X	IF G	IF G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D4	Ochrona pojazdu przed cyberatakami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D5	Prędkościomierz	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D6	► C4 Drogo- mierz ◀	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D7	Urządzenia ograniczenia prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D8	inteligentne dostosowanie prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D9	Identyfikacja urządzeń sterowniczych i kontrolnych, ostrzegawczych i wskaźników	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D10	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D11	Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D12	Urządzenia oświetlenia dróg	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D13	Urządzenia odblaskowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D14	Źródła światła	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D15	Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odblaskowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązujące urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązujące urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązujące urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązujące urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązujące urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązujące urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązujące urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązujące urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązujące urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązujące urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D16	Awaryjny sygnał stopu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych welektronicznie sterowany układ przeciw-blokujący	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych welektronicznie sterowany układ przeciw-blokujący	X	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych welektronicznie sterowany układ przeciw-blokujący	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych welektronicznie sterowany układ przeciw-blokujący	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D17	Urządzenia czyszczące szybę reflektora (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF	IF	IF	IF	IF	IF	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D18	Sygnalizator zmiany biegów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E	ZACHOWANIE KIEROWCY I UKŁADY											
E1	Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E2	Ostrzeganie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
E3	Zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy;	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E4	System monitorowania dostępności kierowcy (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	IF	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E5	Rejestrator danych na temat zdarzeń.	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	A	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E6	Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
E7	Systemy dostarczające pojazdom w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E8	Jazda w konwoju (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E9	Systemy przekazujące innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F	OGÓLNA BUDOWA I CHARAKTERYSTYKA POJAZDU											
F1	Miejsce na tablicę rejestracyjną	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F2	Cofanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F3	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F4	Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F5	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F6	Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F7	Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F8	Urządzenia holownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F9	Oslony kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F10	Oslony przeciwbryzgowie kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X	X	X	X	X	X
F11	Masy i wymiary	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F12	Sprzęgi mechaniczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	X	X	X	X
F13	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X	X	X	X	X	X
F14	Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F15	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F16	Palność w autobusach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G	EFEKTYWNOŚĆ ŚRODOWISKOWA I EMISJE											
G1	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G2	Emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X Na wniosek producenta rozporządzenie (WE) nr 715/2007 może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2 840 kg. Organ udzielający homologacji może przyznać wyłączenie tylko wtedy, gdy producent wykaze, że pojazd nie jest w stanie spełnić wymagań z powodu swego specjalnego przeznaczenia. Przyznane wyłączenia należą	X Na wniosek producenta rozporządzenie (WE) nr 715/2007 może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2 840 kg. Organ udzielający homologacji może przyznać wyłączenie tylko wtedy, gdy producent wykaze, że pojazd nie jest w stanie spełnić wymagań z powodu swego specjalnego przeznaczenia. Przyznane wyłączenia należą	nie wchodzi w zakres	X Na wniosek producenta rozporządzenie (WE) nr 715/2007 może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2 840 kg. Organ udzielający homologacji może przyznać wyłączenie tylko wtedy, gdy producent wykaze, że pojazd nie jest w stanie spełnić wymagań z powodu swego specjalnego przeznaczenia. Przyznane wyłączenia należą	X Na wniosek producenta rozporządzenie (WE) nr 715/2007 może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2 840 kg. Organ udzielający homologacji może przyznać wyłączenie tylko wtedy, gdy producent wykaze, że pojazd nie jest w stanie spełnić wymagań z powodu swego specjalnego przeznaczenia. Przyznane wyłączenia należą	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
			opisać w świadectwie homologacji typu pojazdu oraz w świadectwie zgodności.	opisać w świadectwie homologacji typu pojazdu oraz w świadectwie zgodności.		opisać w świadectwie homologacji typu pojazdu oraz w świadectwie zgodności.	opisać w świadectwie homologacji typu pojazdu oraz w świadectwie zgodności.					
G2a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu oraz pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii elektrycznej przez pojazd	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X Na wniosek producenta rozporządzenie (WE) nr 715/2007 może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2 840 kg. Organ udzielający homologacji może przyznać wyłączenie tylko wtedy, gdy producent wykáže, że pojazd nie jest w stanie spełnić wymagań z powodu swego specjalnego przeznaczenia. Przyznane wyłączenia należy	X Na wniosek producenta rozporządzenie (WE) nr 715/2007 może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2 840 kg. Organ udzielający homologacji może przyznać wyłączenie tylko wtedy, gdy producent wykáže, że pojazd nie jest w stanie spełnić wymagań z powodu swego specjalnego przeznaczenia. Przyznane wyłączenia należy	nie wchodzi w zakres	X Na wniosek producenta rozporządzenie (WE) nr 715/2007 może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2 840 kg. Organ udzielający homologacji może przyznać wyłączenie tylko wtedy, gdy producent wykáže, że pojazd nie jest w stanie spełnić wymagań z powodu swego specjalnego przeznaczenia. Przyznane wyłączenia należy	X Na wniosek producenta rozporządzenie (WE) nr 715/2007 może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2 840 kg. Organ udzielający homologacji może przyznać wyłączenie tylko wtedy, gdy producent wykáže, że pojazd nie jest w stanie spełnić wymagań z powodu swego specjalnego przeznaczenia. Przyznane wyłączenia należy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
			opisać w świadectwie homologacji typu pojazdu oraz w świadectwie zgodności.	opisać w świadectwie homologacji typu pojazdu oraz w świadectwie zgodności.		opisać w świadectwie homologacji typu pojazdu oraz w świadectwie zgodności.	opisać w świadectwie homologacji typu pojazdu oraz w świadectwie zgodności.					
G3	Emisje z układu wylotowego silnika w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G3a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G3b	Określenie parametrów efektywności energetycznej przyczepy	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G4	Emisje z rury wydechowej na drodze	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G5	Trwałość emisji z rury wydechowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G6	Emisje ze skrzyni korbowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G7	Emisje par	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X	X	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G8	Niskotemperaturowe emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X	X	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G9	Pokładowy układ diagnostyczny	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G10	Brak urzędu ograniczającego skuteczność działania	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G11	Pomocnicze strategie emisji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G12	Zabezpieczenia przed ingerencją	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G13	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik V dotyczący zakazu ponownego użycia określonych części.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik V dotyczący zakazu ponownego użycia określonych części.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G14	Systemy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
H	DOSTĘP DO INFORMACJI I AKTUALIZACJA OPROGRAMOWANIA											
H1	Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2018/858, art. 61–66 i załącznik X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
H2	Aktualizacja oprogramowania	Rozporządzenie (UE) 2018/858 Regulamin ONZ nr 156	X	X	X	X	X	X	X	X		

▼ M4

Dodatek 3

Pojazdy przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
A	URZĄDZENIA PRZYTRZYMUJĄCE, BADANIA ZDERZENIA, INTEGRALNOŚĆ UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWO ELEKTRYCZNE WYSOKIEGO NAPIĘCIA		
A1	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Nota G może być stosowana w odniesieniu do tych elementów wyposażenia wnętrza pojazdu, które nie są w znacznym stopniu dotknięte modyfikacją, jednakże wszelkie dodane lub zmodyfikowane elementy wyposażenia wnętrza muszą spełniać wymogi mające zastosowanie do pojazdów kategorii M₁. Zastosowanie jest ograniczone do przedziału pasażerskiego przed płaszczyzną poprzeczną przechodzącą przez linię odniesienia tułowia trójwymiarowej maszyny punktu „H” na siedzeniu umieszczonym najbardziej z tyłu i przeznaczonym do normalnego użytkowania, jeżeli pojazd porusza się po drodze publicznej, a także do odpowiednich stref odniesienia dla poszczególnych miejsc siedzących przeznaczonych do normalnego użytkowania i określonych w akcie prawnym, jeżeli dany typ pojazdu podlega wymogom mającym zastosowanie do kategorii pojazdów M₁.
A2	Siedzenia i zagłówki	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Nota G może być stosowana w odniesieniu do siedzeń i zagłówków pojazdu, które nie są w znacznym stopniu dotknięte modyfikacją, jednakże wszelkie dodane lub zmodyfikowane elementy wyposażenia dotyczące siedzeń i zagłówków muszą spełniać wymogi mające zastosowanie do pojazdów kategorii M₁. Wymogi dotyczące rozpraszania energii i promieni dla siedzeń i zagłówków są sprawdzane zgodnie z pkt 5.2.3/5.2.4.2 i 5.2.4 regulaminu ONZ nr 17, jeżeli typ pojazdu podlega wymogom mającym zastosowanie do kategorii pojazdów M₁. Płaszczyzna wzdłużna przewidywanej pozycji wózka inwalidzkiego w położeniu podróznym musi być równoległa do wzdłużnej płaszczyzny pojazdu. Właściciela pojazdu informuje się o fakcie, że w celu zapewnienia wytrzymałości na obciążenia wynikające z sił przekazywanych przez mechanizm mocujący w różnych warunkach jazdy zaleca się stosowanie wózka inwalidzkiego o konstrukcji spełniającej odpowiednie wymogi normy ISO 7176-19:2008/Amd 1:2015 (lub późniejszych wersji). Siedzenia pojazdu można dostosować bez dalszych badań pod warunkiem wykazania służbie technicznej w zadowalający sposób, że ich kotwiczenia, mechanizmy i zagłówki zapewniają identyczny poziom skuteczności. Wymogi dotyczące przytrzymywania bagażu określone w regulaminie ONZ nr 17 (pkt 1 lit. c) i załącznik 9) nie mają zastosowania.
A3	Siedzenia autobusowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
A4	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Każde miejsce przeznaczone dla wózka inwalidzkiego wyposaża się w kotwiczenia do których przytwierdzany jest system mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku (ang. <i>wheelchair tie-down and occupant restraint system, WTORS</i>), i które spełniają dodatkowe wymagania dotyczące badania systemu mocowania wózka oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku określone poniżej. 1. Definicje 1.1. Zastępczy wózek inwalidzki (ang. <i>surrogate wheelchair, SWC</i>) oznacza testowy wózek inwalidzki wielokrotnego użytku z ramą sztywną, określony w sekcji 3 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012. 1.2. Punkt P oznacza pozycję biodra osoby siedzącej w zastępczym wózku inwalidzkim, określoną w sekcji 3 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012. Na wniosek producenta można użyć cięższego zastępczego wózka inwalidzkiego, pod warunkiem że posiada on takie same charakterystyki wymiarów i położenie środka ciężkości jak w wersji zalecanej. Opony pneumatyczne można zastąpić wersjami pełnymi lub wypełnionymi pianką tej samej wielkości. 1.3. WTORS oznacza system mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku. 2. Wymogi ogólne 2.1. Każde miejsce w pojeździe przeznaczone dla wózka inwalidzkiego wyposaża się w kotwiczenia, do których można przytwierdzić WTORS. 2.2. Dolne kotwiczenia pasów przytrzymujących osobę na wózku inwalidzkim są rozmieszczone zgodnie z pkt 5.4.2.2 regulaminu ONZ nr 14, w odniesieniu do punktu P zastępczego wózka inwalidzkiego, gdy znajduje się on w położeniu podróznym ustalonym przez producenta. Skuteczne kotwiczenie górne umieszcza się co najmniej 100 mm powyżej płaszczyzny poziomej przechodzącej przez punkty styku tylnych opon zastępczego wózka inwalidzkiego i podłogi pojazdu. Ten warunek musi pozostać spełniony również po przeprowadzeniu badania zgodnie z pkt 3 lub 4 poniżej. Stosuje się przepisy pkt 3 lub 4. 3. Badanie statyczne w pojeździe 3.1. Punkty mocowania urządzeń przytrzymujących osobę na wózku inwalidzkim 3.1.1. Kotwiczenia urządzeń przytrzymujących osobę na wózku inwalidzkim muszą wytrzymać napór sił statycznych przewidzianych w odniesieniu do takich kotwiczeń w regulaminie ONZ nr 14 jednocześnie z naporem sił statycznych przyłożonych do kotwiczeń mechanizmu mocowania wózka inwalidzkiego, określonych w pkt 3.2. 3.2. Kotwiczenia mechanizmu mocowania wózka inwalidzkiego Mocowania mechanizmu mocowania wózka inwalidzkiego muszą przez co najmniej 0,2 sekundy wytrzymać napór następujących sił, przykładanych za pomocą SWC (lub odpowiedniego wózka zastępczego o rozstawie osi, wysokości siedzenia i punktach przyczepu mechanizmu mocowania spełniających wymagania dotyczące SWC) na wysokości 300 ± 100 mm od płaszczyzny, na której stoi SWC:

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
			3.2.1. W przypadku gdy wózek inwalidzki zwrócony jest w kierunku przodu pojazdu – siły 24,5 kN, przyłożonej jednocześnie z siłą przyłożoną do kotwiczeń urządzeń przytrzymujących osobę na wózku, oraz 3.2.2. drugiego badania z zastosowaniem siły statycznej 8,2 kN przyłożonej w kierunku tyłu pojazdu. 3.2.3. W przypadku gdy wózek inwalidzki zwrócony jest w kierunku tyłu pojazdu – siły 8,2 kN, przyłożonej jednocześnie z siłą przyłożoną do kotwiczeń urządzeń przytrzymujących osobę na wózku, oraz 3.2.4 drugiego badania z zastosowaniem siły statycznej 24,5 kN przyłożonej w kierunku przodu pojazdu 4. Badanie dynamiczne w pojeździe 4.1. Cały WTORS poddaje się badaniu dynamicznemu w pojeździe zgodnie z pkt 5.2.2 i 5.2.3 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012 oraz załącznikiem A do tej normy, przy czym bada się wszystkie komponenty/kotwiczenia jednocześnie przy użyciu nieosłoniętego nadwozia pojazdu lub odpowiadającej mu konstrukcji.
A5	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Każde miejsce przeznaczone dla wózka inwalidzkiego wyposaża się w pas przytrzymujący osobę na wózku, spełniający dodatkowe wymagania dotyczące badania systemu mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku określone poniżej. Jeżeli ze względu na przeróbkę punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa muszą zostać przesunięte poza granice tolerancji określone w pkt 7.7.1 regulaminu ONZ nr 16, służba techniczna sprawdza, czy przeróbka stanowi najmniej korzystny przypadek, czy też nie. Jeżeli tak jest, przeprowadza się badanie przewidziane w pkt 7.7.1 regulaminu ONZ nr 16. Badanie może być przeprowadzone przy użyciu komponentów, które nie przeszły testu kondycjonowania przewidzianego w regulaminie ONZ nr 16. 1. Definicje 1.1. Zastępczy wózek inwalidzki (ang. <i>surrogate wheelchair, SWC</i>) oznacza testowy wózek inwalidzki wielokrotnego użytku z ramą sztywną, określony w sekcji 3 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012. 1.2. Punkt P oznacza pozycję biodra osoby siedzącej w zastępczym wózku inwalidzkim, określoną w sekcji 3 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012. Na wniosek producenta można użyć cięższego zastępczego wózka inwalidzkiego, pod warunkiem że posiada on takie same charakterystyki wymiarów i położenie środka ciężkości jak w wersji zalecanej. Opony pneumatyczne można zastąpić wersjami pełnymi lub wypełnionymi pianką tej samej wielkości. 1.3. WTORS oznacza system mocowania wózka inwalidzkiego oraz urządzeń przytrzymujących osobę na wózku.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
			2. Wymogi ogólne 2.1. Przeprowadza się ocenę pasa przytrzymującego osobę zajmującą wózek w celu zapewnienia zgodności z pkt 8.2.2–8.2.2.4 i pkt 8.3.1–8.3.4 regulaminu ONZ nr 16. Stosuje się przepisy pkt 3 lub 4. 3. Badanie statyczne w pojeździe 3.1. Komponenty układu 3.1.1. W przypadku gdy kotwiczenia WTORS przeszły badania statyczne w pojeździe, wszystkie komponenty WTORS muszą spełniać odpowiednie wymogi normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012. Jednak badanie dynamiczne określone w pkt 5.2.2 i 5.2.3 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012 oraz w załączniku A do tej normy przeprowadza się jednocześnie na wszystkich częściach WTORS przy użyciu geometrii kotwiczenia w pojeździe zamiast geometrii badania wyszczególnionej w załączniku A do normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012. Badanie dynamiczne można przeprowadzać wewnątrz konstrukcji pojazdu lub przy pomocy konstrukcji zastępczej odwzorowującej geometrię punktów mocowania WTORS pojazdu. Lokalizacja każdego kotwiczenia wykorzystanego do badania musi mieścić się w granicach tolerancji określonych w pkt 7.7.1 regulaminu ONZ nr 16 w jego rzeczywistym położeniu względem punktu P. 3.1.2. W przypadku gdy część przytrzymująca WTORS uzyskała homologację zgodnie z regulaminem ONZ nr 16, poddaje się ją badaniu dynamicznemu w ramach badania całego WTORS, o którym mowa w pkt 3.1.1., jednak wymogi określone w pkt 5.1, 5.3 i 5.4 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012 uznaje się za spełnione. 4. Badanie dynamiczne w pojeździe 4.1. W przypadku gdy kotwiczenia WTORS przeszły badania statyczne w pojeździe, wszystkie komponenty WTORS muszą spełniać odpowiednie wymogi określone w pkt 5.1, 5.3 i 5.4 normy międzynarodowej ISO 10542-1:2012. Wymogi te uznaje się za spełnione w przypadku urządzeń przytrzymujących osobę na wózku, jeżeli uzyskały one homologację zgodnie z regulaminem ONZ nr 16.
A6	Urządzenia przypominające o zapięciu pasów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy
A7	Przegrody wewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
A8	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF Podanie minimalnej liczby punktów mocowania ISOFIX siedzeń dla dzieci nie jest konieczne. W przypadku wielostopniowej homologacji typu, jeżeli przystosowanie pojazdu miało wpływ na system kotwiczenia ISOFIX, system ten poddaje się ponownemu badaniu lub uniemożliwia się użycie kotwiczeń. W tym ostatnim przypadku usuwa się etykiety ISOFIX, a odpowiednie informacje podaje się w instrukcji obsługi pojazdu skompletowanego.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
A9	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
A10	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
A11	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
A12	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
A13	Zabezpieczenia boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
A14	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Bez dalszych badań dopuszczalna jest modyfikacja przebiegu oraz długości rury wlewowej, przewodów paliwowych i przewodów odprowadzających opary paliwa, a także zmiana położenia oryginalnego zbiornika i urządzeń kontroli emisji oparów, dostarczonych przez producenta pojazdu podstawowego, pod warunkiem że spełnione są wymogi dotyczące montażu określone w pkt 5.4., 5.5., 5.6., 5.7, 5.8 i 5.11 regulaminu ONZ nr 34 oraz pod warunkiem że służba techniczna w drodze kontroli wzrokowej zatwierdzi, że spełnione zostały zasadnicze wymogi pkt 5.10 tego regulaminu. W przypadku zmiany położenia oryginalnego zbiornika z tworzywa sztucznego przeprowadzanie dalszych badań zgodnie z załącznikiem 5 do regulaminu ONZ nr 34 nie jest wymagane.
A15	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
A16	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
A17	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
A18	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodowej (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
A19	Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
A20	Uderzenie czołowe częściowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Ewentualnie odpowiednie badanie sztywności skrętnej, w którym do pojazdu przykłada się moment obrotowy możliwie najbliższe punktów mocowania sprężyny, przy otwartych wszystkich drzwiach, włączach i masce, musi wykazać, że sztywność skrętna mieści się w granicach $\pm 75\%$ sztywności niezmodyfikowanego nadwozia pojazdu z poprzedniego etapu. Ponadto badanie sztywności zginania pojazdu należy przeprowadzić na powierzchni poziomej, w którym wszystkie boczne i tylne drzwi i włązy otwierają się normalnie, gdy pojazd jest obciążony do swojej maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy całkowitej.
A21	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Ewentualnie odpowiednie badanie sztywności skrętnej, w którym do pojazdu przykłada się moment obrotowy możliwie najbliższe punktów mocowania sprężyny, przy otwartych wszystkich drzwiach, włączach i masce, musi wykazać, że sztywność skrętna mieści się w granicach $\pm 75\%$ sztywności niezmodyfikowanego nadwozia pojazdu z poprzedniego etapu. Ponadto badanie sztywności zginania pojazdu należy przeprowadzić na powierzchni poziomej, w którym wszystkie boczne i tylne drzwi i włązy otwierają się normalnie, gdy pojazd jest obciążony do swojej maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy całkowitej.
A22	Bezpieczne układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G nie dotyczy w przypadku zmodyfikowanych układów kierowniczych dla kierowców o specjalnych potrzebach
A23	Zamienna poduszka powietrzna	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
A24	Uderzenie kabiny	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
A25	Uderzenie boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Ewentualnie odpowiednie badanie sztywności skrętnej, w którym do pojazdu przykłada się moment obrotowy możliwie najbliższe punktów mocowania sprężyny, przy otwartych wszystkich drzwiach, włączach i masce, musi wykazać, że sztywność skrętna mieści się w granicach $\pm 75\%$ sztywności niezmodyfikowanego nadwozia pojazdu z poprzedniego etapu. Ponadto badanie sztywności zginania pojazdu należy przeprowadzić na powierzchni poziomej, w którym wszystkie boczne i tylne drzwi i włązy otwierają się normalnie, gdy pojazd jest obciążony do swojej maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy całkowitej.
A26	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy
A27	Zderzenie tylne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy
A28	Systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112	Rozporządzenie (UE) 2015/758	G

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
B	NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚĆ I WIDOCZNOŚĆ		
B1	Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
B2	Powiększona strefa zabezpieczenia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Modyfikacje wyposażenia wnętrza bezpośrednio za szybą przednią nie muszą być brane pod uwagę.
B3	Przedni układ zabezpieczający	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
B4	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych lub rowerzystów przed pojazdem	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G nie dotyczy w przypadku zmodyfikowanych systemów hamowania dla kierowców o specjalnych potrzebach
B5	Ostrzeganie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
B6	System informujący o martwym polu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
B7	Wykrywanie obiektów przy cofaniu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Może podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli wyposażenie dla pasażerów o specjalnych potrzebach uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz może podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe
B8	Pole widzenia z przodu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
B9	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
B10	Oszklenie bezpieczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
B11	Odszranianie/odmgławianie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
B12	Wycieraczki/spryskiwacze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
B13	Urządzenia widzenia pośredniego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
B14	Dźwiękowe systemy ostrzegawcze pojazdu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
C	PODWOZIE POJAZDU, HAMOWANIE, OPONY I UKŁAD KIEROWNICZY		
C1	Układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
C2	Ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
C3	Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G nie dotyczy w przypadku zmodyfikowanych układów kierowniczych dla kierowców o specjalnych potrzebach lub w przypadku zmodyfikowanych systemów hamowania, jeżeli system awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu pojazdu podstawowego kieruje zamiast tego systemem hamowania.
C4	Hamowanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
C5	Części zamienne do układów hamulcowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
C6	Układ wspomagania hamowania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G nie dotyczy w przypadku zmodyfikowanych systemów hamowania dla kierowców o specjalnych potrzebach
C7	Kontrola stateczności	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G W przypadku modyfikacji systemu kontroli stateczności, w tym w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, które to modyfikacje mogą mieć wpływ na działanie systemu kontroli stateczności pojazdu podstawowego, wykazuje się, że pojazd nie stał się ani niebezpieczny, ani niestabilny. Wykazuje się to za pomocą badań, np. poprzez wykonanie manewrów gwałtownej podwójnej zmiany pasa w każdym kierunku z prędkością 80 km/h i na tyle dynamicznie, by zadziałał system kontroli stateczności. Działanie to musi być ściśle kontrolowane i musi zwiększać stateczność pojazdu w tych warunkach jazdy w porównaniu ze statecznością pojazdu z wyłączonym, jeżeli to wykonalne, systemem kontroli stateczności. Wszystkie badania podlegają uzgodnieniu między producentem a służbą techniczną.
C8	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
C9	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G nie dotyczy w przypadku zmodyfikowanych systemów hamowania dla kierowców o specjalnych potrzebach
C10	Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
C11	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat” (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
C12	Opony bieżnikowane	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
C13	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
C14	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
C15	Montaż opon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
C16	Koła zapasowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
D	PRZYZRZĄDY POKŁADOWE, UKŁADY ELEKTRYCZNE, OŚWIETLENIE POJAZDU I ZABEZPIECZENIE PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI		
D1	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D2	Zakłócenia radiowe (kompatybilność elektromagnetyczna)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D3	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, immobilizery i systemy alarmowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D4	Ochrona pojazdu przed cyberatakami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D5	Prędkościomierz	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D6	► C4 Drogomierz ◀	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D7	Urządzenia ograniczenia prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
D8	inteligentne dostosowanie prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Może podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli wyposażenie dla pasażerów o specjalnych potrzebach uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz może podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
D9	Identyfikacja urządzeń sterowniczych i kontrolnych, ostrzegawczych i wskaźników	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D10	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D11	Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D12	Urządzenia oświetlenia dróg	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D13	Urządzenia odbłaskowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D14	Źródła światła	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D15	Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odbłaskowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D16	Awaryjny sygnał stopu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych w elektronicznie sterowany układ przeciwblokujący
D17	Urządzenia czyszczące szybę reflektora (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF
D18	Sygnalizator zmiany biegów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
E	ZACHOWANIE KIEROWCY I UKŁADY		
E1	Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A
E2	Ostrzeganie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Może podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli wyposażenie dla pasażerów o specjalnych potrzebach uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz może podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
E3	Zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy;	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymagań
E4	System monitorowania dostępności kierowcy (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF
E5	Rejestrator danych na temat zdarzeń.	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Może podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli wyposażenie dla pasażerów o specjalnych potrzebach uniemożliwia pełne spełnienie wymagań oraz może podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymagań jest niemożliwe
E6	Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF
E7	Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF
E8	Jazda w konwoju (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymagań
E9	Systemy przekazujące innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymagań
F	OGÓLNA BUDOWA I CHARAKTERYSTYKA POJAZDU		
F1	Miejsce na tablicę rejestracyjną	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
F2	Cofanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
F3	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
F4	Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
F5	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Wszelkie urządzenia wspomagające wsiadanie są brane pod uwagę wyłącznie w pozycji złożonej
F6	Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
F7	Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
F8	Urządzenia holownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Wymagane tylko z przodu, należy poddać badaniu w przypadku montażu z tyłu
F9	Oslony kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G
F10	Oslony przeciwbryzgowie kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
F11	Masy i wymiary	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Do obliczeń przyjmuje się, że masa wózka inwalidzkiego wraz z użytkownikiem wynosi 160 kg. Masę koncentruje się w punkcie P zastępczego wózka inwalidzkiego znajdującego się w położeniu podróznym określonym przez producenta. Dozwolone jest tymczasowe ograniczenie całkowitej liczby pasażerów oraz ograniczenie korzystania ze zwykłych miejsc siedzących w wyniku faktycznego przewozu wózków inwalidzkich z ich użytkownikami. W takich przypadkach normalne miejsca siedzące, których to dotyczy, muszą być wyraźnie i trwale oznakowane dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem. Podaje się to również w części 2 świadectwa homologacji typu UE, jak również w polu „Uwagi” w świadectwie zgodności, aby umożliwić zawarcie tych informacji w pokładowych dokumentach rejestracyjnych pojazdu. Dodatkowo w instrukcji obsługi pojazdu skompletowanego objaśnia się: znaczenie wszelkich piktogramów użytych do oznaczenia odpowiednich miejsc siedzących, jak również, w razie potrzeby, bardziej szczegółowy opis konkretnych ograniczeń.
F12	Sprzęgi mechaniczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF X
F13	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
F14	Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
F15	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
F16	Palność w autobusach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
G	EFEKTYWNOŚĆ ŚRODOWISKOWA I EMISJE		
G1	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	G Dopuszczalna jest modyfikacja długości układu wydechowego bez konieczności ponownego przeprowadzania badań, pod warunkiem że parametry ciśnienia wstecznego tego układu pozostaną podobne.
G2	Emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	G Dopuszcza się modyfikację układu wydechowego bez konieczności przeprowadzenia dalszych badań w odniesieniu do emisji z rury wydechowej, pod warunkiem że urządzenia kontroli emisji, w tym ewentualne filtry cząstek stałych, pozostają w niezmienionym stanie. W przypadku przeróbki pojazdu (np. w procesie wielostopniowej homologacji typu) producent odpowiedzialny za przeróbkę musi skonsultować się z producentem oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego) w celu uzyskania potwierdzenia, że przerobiony pojazd jest objęty homologacją w zakresie emisji oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego). W takim przypadku dopuszcza się, aby masa odniesienia przerobionego pojazdu przekraczała 2 840 kg.
G2a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu oraz pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii elektrycznej przez pojazd	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	G Dopuszcza się modyfikację układu wydechowego bez konieczności przeprowadzenia dalszych badań w odniesieniu do emisji CO ₂ i zużycia paliwa, pod warunkiem że urządzenia kontroli emisji, w tym ewentualne filtry cząstek stałych, pozostają w niezmienionym stanie. W przypadku wielostopniowej homologacji typu nową wartość CO ₂ oblicza się zgodnie z metodą interpolacji CO ₂ z wykorzystaniem odpowiednich danych dotyczących pojazdu skompletowanego. Ewentualnie nową wartość CO ₂ oblicza się na podstawie parametrów pojazdu skompletowanego określonych w pkt 3.2.4 załącznika B7 do regulaminu ONZ nr 154 i przy użyciu narzędzia macierzy obciążenia drogowego dostarczonego przez producenta pojazdu podstawowego. Jeżeli narzędzie to nie jest dostępne lub interpolacja CO ₂ jest niepraktyczna, na wniosek producenta odpowiedzialnego za przeróbkę i za zgodą organu udzielającego homologacji stosuje się wartość CO ₂ dla pojazdu o wysokiej emisji określonej dla pojazdu podstawowego.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
G3	Emisje z układu wylotowego silnika w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Dopuszcza się modyfikację układu wydechowego bez konieczności przeprowadzenia dalszych badań w odniesieniu do emisji CO ₂ z rury wydechowej i zużycia paliwa, pod warunkiem że urządzenia kontroli emisji, w tym ewentualne filtry cząstek stałych, pozostają w niezmienionym stanie. Nie wymaga się nowego badania na wyparowywanie dla zmodyfikowanego pojazdu, pod warunkiem że urządzenia kontroli emisji są pozostawione tak, jak zostały zamontowane przez producenta w oryginalnym pojeździe (kompletnym lub niekompletnym).
G3a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Nie wchodzi w zakres
G3b	Określenie parametrów efektywności energetycznej przy-czepy	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Nie wchodzi w zakres
G4	Emisje z rury wydechowej na drodze	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G W przypadku przeróbki pojazdu (np. w procesie wielo-stopniowej homologacji typu) producent odpowiedzialny za przeróbkę musi skonsultować się z producentem oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego) w celu uzyskania potwierdzenia, że przerobiony pojazd jest objęty homologacją w zakresie emisji oryginalnego pojazdu (kompletnego lub niekompletnego). W takim przypadku dopuszcza się, aby masa odniesienia przerobionego pojazdu przekraczała 2 840 kg.
G5	Trwałość emisji z rury wydechowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G
G6	Emisje ze skrzyni korbowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G
G7	Emisje par	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	G Nie wymaga się nowego badania na wyparowywanie dla zmodyfikowanego pojazdu, pod warunkiem że urządzenia kontroli emisji są pozostawione tak, jak zostały zamontowane przez producenta w oryginalnym pojeździe (kompletnym lub niekompletnym).
G8	Niskotemperaturowe emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	G
G9	Pokładowy układ diagnostyczny	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₁
G10	Brak urządzenia ograniczającego skuteczność działania	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G
G11	Pomocnicze strategie emisji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G
G12	Zabezpieczenia przed ingerencją	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	G
G13	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik V dotyczący zakazu ponownego użycia określonych części.
G14	Systemy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	G
H	DOSTĘP DO INFORMACJI I AKTUALIZACJA OPROGRAMOWANIA		
H1	Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2018/858, art. 61–66 i załącznik X	X
H2	Aktualizacja oprogramowania	Rozporządzenie (UE) 2018/858, załącznik IV Regulamin ONZ nr 156	X

Dodatek 4

Inne pojazdy specjalnego przeznaczenia

(w tym grupa pojazdów specjalnych, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu i przyczepy kempingowe)

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A	URZĄDZENIA PRZYTRZYMUJĄCE, BADANIA ZDERZENIA, INTEGRALNOŚĆ UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWO ELEKTRYCZNE WYSOKIEGO NAPIĘCIA										
A1	Wypożyczenie wnętrza	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A2	Siedzenia i zagłówki	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A3	Siedzenia autobusowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A4	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A5	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A6	Urządzenia przypominające o zapięciu pasów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A7	Przegrody wewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
A8	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF	IF	IF	IF	IF	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A9	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
A10	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A11	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A12	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	A	A	A	X	X	X	X
A13	Zabezpieczenia boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X
A14	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Dopuszczalna jest modyfikacja przebiegu oraz długości rury wlewowej oraz przesunięcie położenia oryginalnego zbiornika ku środkowi, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań dotyczących instalacji.	X Dopuszczalna jest modyfikacja przebiegu oraz długości rury wlewowej oraz przesunięcie położenia oryginalnego zbiornika ku środkowi, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań dotyczących instalacji.	X Dopuszczalna jest modyfikacja przebiegu oraz długości rury wlewowej oraz przesunięcie położenia oryginalnego zbiornika ku środkowi, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań dotyczących instalacji.	X Dopuszczalna jest modyfikacja przebiegu oraz długości rury wlewowej oraz przesunięcie położenia oryginalnego zbiornika ku środkowi, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań dotyczących instalacji.	X Dopuszczalna jest modyfikacja przebiegu oraz długości rury wlewowej oraz przesunięcie położenia oryginalnego zbiornika ku środkowi, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań dotyczących instalacji.	X	X	X	X
A15	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	X	G	G	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A16	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	X	G	G	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A17	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	X	G	G	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A18	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodorowej (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A19	Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	X	G	G	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A20	Uderzenie czołowe częściowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	G Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia czołowego częściowego, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochodów dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
					homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy.						
A21	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	G Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia czołowego całą szerokością pojazdu, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochód dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A22	Bezpieczne układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A23	Zamienna poduszka powietrzna	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
A24	Uderzenie kabiny	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A + G Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia kabiny, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochodów dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy.	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A25	Uderzenie boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	G Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia bocznego, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przynajmniej w przypadku konfiguracji samochod dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpowiednim mechanizmem napędowym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, niezależnie od zwiększenia masy pojazdu gotowego do jazdy.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A26	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A + G Uznaje się, że pojazdy skompletowane spełniają wymogi dotyczące uderzenia bocznego w słup, pod warunkiem że wykazano ich	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
					zgodność przy- najmniej w przy- padku konfigu- racji samochód dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpo- wiednim mecha- nizmem napędo- wym, w ramach homologacji typu na poprzednim etapie, nieza- leżnie od zwięk- szenia masy pojazdu goto- wego do jazdy.						
A27	Zderzenie tylne	Rozporząd- zenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A + G Uznaje się, że pojazdy skom- pletowane speł- niają wymogi dotyczące zderzenia tylnego, pod warunkiem że wykazano ich zgodność przy- najmniej w przy- padku konfigu- racji samochód dostawczy lub podwozie z kabiną, z odpo- wiednim mecha- nizmem napędo- wym, w ramach	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
					homologacji typu na poprzednim etapie, nieza- leżnie od zwięk- szenia masy pojazdu goto- wego do jazdy.						
A28	Systemy pokła- dowe eCall oparte na numerze 112	Rozporzą- dzenie (UE) 2015/758	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B	NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚĆ I WIDOCZNOŚĆ										
B1	Ochrona nóg i głów w przy- padku pieszych	Rozporzą- dzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B2	Powiększona strefa zabezpie- czenia	Rozporzą- dzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B3	Przedni układ zabezpiecza- jący	Rozporzą- dzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B4	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych lub rowerzystów przed pojazdem	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z przodu kabiny uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B5	Ostrzeganie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	nie wchodzi w zakres	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z przodu kabiny uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z przodu kabiny uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B6	System informujący o martwym polu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B7	Wykrywanie obiektów przy cofaniu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z tyłu pojazdu uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z tyłu pojazdu uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z tyłu pojazdu uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B8	Pole widzenia z przodu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z przodu kabiny uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B9	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B10	Oszklenie bezpieczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X W przypadku wszystkich szyb innych niż szyba przednia i szyby boczne znajdujące się przed punktami oczu kierowcy, materiałem może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.	X W przypadku wszystkich szyb innych niż szyba przednia i szyby boczne znajdujące się przed punktami oczu kierowcy, materiałem może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.	X W przypadku wszystkich szyb innych niż szyba przednia i szyby boczne znajdujące się przed punktami oczu kierowcy, materiałem może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.	X W przypadku wszystkich szyb innych niż szyba przednia i szyby boczne znajdujące się przed punktami oczu kierowcy, materiałem może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.	X W przypadku wszystkich szyb innych niż szyba przednia i szyby boczne znajdujące się przed punktami oczu kierowcy, materiałem może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.	X Materiałem oszkleńcia może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.	X Materiałem oszkleńcia może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.	X Materiałem oszkleńcia może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.	X Materiałem oszkleńcia może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.
B11	Odszranianie/odmgławianie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B12	Wycieraczki/spryskiwacze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B13	Urządzenia widzenia pośredniego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B14	Dźwiękowe systemy ostrzegawcze pojazdu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C	PODWOZIE POJAZDU, HAMOWANIE, OPONY I UKŁAD KIEROWNICZY										
C1	Układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C2	Ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C3	Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z przodu kabiny uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C4	Hamowanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G	G	G	G Elektroniczny system wspomagania hamulców nie jest obowiązkowy w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym.	G Elektroniczny system wspomagania hamulców nie jest obowiązkowy w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym.	X	X	X	X
C5	Części zamienne do układów hamulcowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
C6	Układ wspomagania hamowania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C7	Kontrola stateczności	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X
C8	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C9	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z przodu kabiny uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C10	Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C11	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat” (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C12	Opony bieżnikowane	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
C13	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C14	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X
C15	Montaż opon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C16	Koła zapasowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie	wyposażenie
D	PRZYRZĄDY POKŁADOWE, UKŁADY ELEKTRYCZNE, OŚWIETLENIE POJAZDU I ZABEZPIECZENIE PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI										
D1	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D2	Zakłócenia radiowe (kompatybilność elektromagnetyczna)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D3	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, immobilizery i systemy alarmowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF G	IF G	X	IF G	IF G	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D4	Ochrona pojazdu przed cyberatakami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D5	Prędkościomierz	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D6	► C4 Drogo- mierz ◀	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D7	Urządzenia ograniczenia prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D8	inteligentne dostosowanie prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z przodu kabiny uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z przodu kabiny uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z przodu kabiny uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z przodu kabiny uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	A Mogą podlegać częściowemu wyłączeniu, jeżeli niewymienne wyposażenie z przodu kabiny uniemożliwia pełne spełnienie wymogów oraz mogą podlegać całkowitemu wyłączeniu, jeżeli spełnienie tych wymogów jest niemożliwe	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D9	Identyfikacja urządzeń sterowniczych i kontrolnych, ostrzegawczych i wskaźników	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D10	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D11	Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D12	Urządzenia oświetlenia dróg	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D13	Urządzenia odblaskowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D14	Źródła światła	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D15	Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odblaskowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna
D16	Awaryjny sygnał stopu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych w elektronicznie sterowany układ przeciwblokujący	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych w elektronicznie sterowany układ przeciwblokujący	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych w elektronicznie sterowany układ przeciwblokujący	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych w elektronicznie sterowany układ przeciwblokujący	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych w elektronicznie sterowany układ przeciwblokujący	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D17	Urządzenia czyszczące szybę reflektora (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF	IF	IF	IF	IF	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
D18	Sygnalizator zmiany biegów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E	ZACHOWANIE KIEROWCY I UKŁADY										
E1	Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E2	Ostrzeganie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E3	Zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy;	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E4	System monitorowania dostępności kierowcy (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	IF	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
E5	Rejestrator danych na temat zdarzeń.	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	A	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E6	Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E7	Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E8	Jazda w konwoju (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E9	Systemy przekazujące innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F	OGÓLNA BUDOWA I CHARAKTERYSTYKA POJAZDU										
F1	Miejsce na tablicę rejestracyjną	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F2	Cofanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F3	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X Zastosowanie ograniczone jest do drzwi zapewniających dostęp do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, gdy pojazd porusza się po drodze publicznej oraz jeśli odległość między punktem R siedzenia i środkową płaszczyzną powierzchni drzwi, mierzona prostopadle do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, nie przekracza 500 mm.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F4	Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	B	B	B	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F5	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F6	Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F7	Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F8	Urządzenia holownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F9	Oslony kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F10	Oslony przeciwrzobowe kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X	X	X	X	X	X
F11	Masy i wymiary	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F12	Sprzęgi mechaniczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	X	X	X	X
F13	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	X	X	X	X	X	X
F14	Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F15	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F16	Palność w autobusach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G	EFEKTYWNOŚĆ ŚRODOWISKOWA I EMISJE										
G1	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	G Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G2	Emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	nie wchodzi w zakres	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G2a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu oraz pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii elektrycznej przez pojazd	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G3	Emisje z układu wylotowego silnika w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G3a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres
G3b	Określenie parametrów efektywności energetycznej przyczepy	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres	Nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G4	Emisje z rury wydechowej na drodze	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań. Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G5	Trwałość emisji z rury wydechowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	X Modyfikacja długości układu wydechowego po ostatnim tłumiku, nieprzekraczająca 2,0 m, jest dopuszczalna bez dalszych badań.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G6	Emisje ze skrzyni korbowej	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G7	Emisje par	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G8	Niskotemperaturowe emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X	nie wchodzi w zakres	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G9	Pokładowy układ diagnostyczny	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G10	Brak urządzenia ograniczającego skuteczność działania	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G11	Pomocnicze strategie emisji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G12	Zabezpieczenia przed ingerencją	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	X	X	X	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G13	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik V dotyczący zakazu ponownego użycia określonych części.	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G14	Systemy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	X	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
H	DOSTĘP DO INFORMACJI I AKTUALIZACJA OPROGRAMOWANIA										
H1	Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2018/858, art. 61–66 i załącznik X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
H2	Aktualizacja oprogramowania	Rozporządzenie (UE) 2018/858, załącznik IV Regulamin ONZ nr 156	X	X	X	X	X	X	X		

▼ M4

Dodatek 5

Żurawie samochodowe

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	N ₃
A	URZĄDZENIA PRZYTRZYMUJĄCE, BADANIA ZDERZENIA, INTEGRALNOŚĆ UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWO ELEKTRYCZNE WYSOKIEGO NAPIĘCIA		
A1	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
A2	Siedzenia i zagłówki	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.
A3	Siedzenia autobusowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
A4	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.
A5	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.
A6	Urządzenia przypominające o zapięciu pasów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
A7	Przegrody wewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
A8	Kotwiczenia urządzeń przytrzymującego dla dzieci	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF B
A9	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
A10	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
A11	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Nie jest wymagana dla pojazdów spełniających przepisy załącznika I, część A, pkt 4.3 lit. b) ppkt (ii) i (iii) oraz pkt 4.3 lit. c).
A12	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	N ₃
A13	Zabezpieczenia boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A
A14	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A
A15	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
A16	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
A17	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
A18	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodowej (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
A19	Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
A20	Uderzenie czołowe częściowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
A21	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
A22	Bezpieczne układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
A23	Zamienna poduszka powietrzna	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
A24	Uderzenie kabiny	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A
A25	Uderzenie boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
A26	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
A27	Zderzenie tylne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
A28	Systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112	Rozporządzenie (UE) 2015/758	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	N ₃
B	NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚĆ I WIDOCZNOŚĆ		
B1	Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
B2	Powiększona strefa zabezpieczenia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
B3	Przedni układ zabezpieczający	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
B4	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych lub rowerzystów przed pojazdem	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
B5	Ostrzeganie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A
B6	System informujący o martwym polu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A
B7	Wykrywanie obiektów przy cofaniu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A
B8	Pole widzenia z przodu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
B9	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów
B10	Oszklenie bezpieczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X W przypadku wszystkich szyb innych niż szyba przednia i szyby boczne znajdujące się przed punktami oczu kierowcy, materiałem może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.
B11	Odszranianie/odmgławianie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej
B12	Wycieraczki/spryskiwacze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej
B13	Urządzenia widzenia pośredniego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
B14	Dźwiękowe systemy ostrzegawcze pojazdu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	N ₃
C	PODWOZIE POJAZDU, HAMOWANIE, OPONY I UKŁAD KIEROWNICZY		
C1	Układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Dozwolone jest kierowanie pojazdem, w którym wszystkie koła skręcają w tę samą stronę o ten sam kąt (ang. <i>crab steering</i>)
C2	Ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy
C3	Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
C4	Hamowanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Badanie przeprowadza się jedynie w przypadku pojazdów kompletnych/skompletowanych. Pojazdy posiadające do czterech osi muszą spełniać wszystkie wymagania określone w odpowiednich aktach prawnych. Dopuszczalne są odstępstwa w przypadku pojazdów posiadających więcej niż cztery osie, pod warunkiem że: a) są one uzasadnione szczególną konstrukcją pojazdu; oraz b) spełnione są wszystkie parametry hamowania związane z postojowymi, roboczymi i pomocniczymi układami hamulcowymi określone w odpowiednich aktach prawnych. Elektroniczny system wspomagania hamulców nie jest obowiązkowy w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym.
C5	Części zamienne do układów hamulcowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
C6	Układ wspomagania hamowania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
C7	Kontrola stateczności	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy
C8	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy
C9	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
C10	Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
C11	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat” (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
C12	Opony bieżnikowane	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	N ₃
C13	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
C14	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy
C15	Montaż opon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
C16	Koła zapasowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie
D	PRZYRZĄDY POKŁADOWE, UKŁADY ELEKTRYCZNE, OŚWIETLENIE POJAZDU I ZABEZPIECZENIE PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI		
D1	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D2	Zakłócenia radiowe (kompatybilność elektromagnetyczna)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D3	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, immobilizery i systemy alarmowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF G
D4	Ochrona pojazdu przed cyberatakami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X nie dotyczy pojazdu kompletnego
D5	Prędkościomierz	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D6	► C4 Drogomierz ◀	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D7	Urządzenia ograniczenia prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D8	inteligentne dostosowanie prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Należy stosować tylko w przypadku pojazdu podstawowego z podwoziem z kabiną, a w pozostałych przypadkach nie dotyczy.
D9	Identyfikacja urządzeń sterowniczych i kontrolnych, ostrzegawczych i wskaźników	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D10	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	N ₃
D11	Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D12	Urządzenia oświetlenia dróg	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D13	Urządzenia odbłaskowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D14	Źródła światła	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
D15	Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odbłaskowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe
D16	Awaryjny sygnał stopu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych w elektronicznie sterowany układ przeciwblokujący
D17	Urządzenia czyszczące szybę reflektora (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF
D18	Sygnalizator zmiany biegów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
E	ZACHOWANIE KIEROWCY I UKŁADY		
E1	Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Należy stosować tylko w przypadku pojazdu podstawowego z podwoziem z kabiną, a w pozostałych przypadkach nie dotyczy.
E2	Ostrzeganie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy
E3	Zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy;	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów
E4	System monitorowania dostępności kierowcy (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
E5	Rejestrator danych na temat zdarzeń.	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	N ₃
E6	Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów
E7	Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów
E8	Jazda w konwoju (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów
E9	Systemy przekazujące innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów
F	OGÓLNA BUDOWA I CHARAKTERYSTYKA POJAZDU		
F1	Miejsce na tablicę rejestracyjną	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
F2	Cofanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
F3	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
F4	Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A
F5	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
F6	Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A
F7	Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X
F8	Urządzenia holownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	N ₃
F9	Oslony kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
F10	Oslony przeciwbryzgowie kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A Nie jest wymagana dla pojazdów spełniających przepisy załącznika I, część A, pkt 4.3 lit. b) ppkt (ii) i (iii) oraz pkt 4.3 lit. c).
F11	Masy i wymiary	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A
F12	Sprzęgi mechaniczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF X
F13	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy
F14	Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
F15	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
F16	Palność w autobusach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres
G	EFEKTYWNOŚĆ ŚRODOWISKOWA I EMISJE		
G1	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	G Badanie przeprowadza się jedynie w przypadku pojazdów kompletnych/skompletowanych. Pojazd może być poddawany badaniom zgodnie z dyrektywą 70/157/EWG, regulaminem ONZ nr 51.02 lub rozporządzeniem (WE) nr 540/2014. Poniższe wartości graniczne mają zastosowanie niezależnie od warunków dotyczących pojazdu, takich jak typ silnika, typ skrzyni biegów i wszelkie podklasy: a) 81 dB(A) dla pojazdów o mocy silnika mniejszej niż 75 kW; b) 83 dB(A) dla pojazdów o mocy silnika nie mniejszej niż 75 kW, ale mniejszej niż 150 kW; c) 84 dB(A) dla pojazdów o mocy silnika nie mniejszej niż 150 kW.
G2	Emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	N ₃
G2a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu oraz pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii elektrycznej przez pojazd	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	nie wchodzi w zakres
G3	Emisje z układu wylotowego silnika w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie może mieć zastosowanie rozporządzenie (UE) 2016/1628.
G3a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Nie wchodzi w zakres
G3b	Określenie parametrów efektywności energetycznej przy-czepy	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	Nie wchodzi w zakres
G4	Emisje z rury wydechowej na drodze	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie może mieć zastosowanie rozporządzenie (UE) 2016/1628.
G5	Trwałość emisji z rury wydechowej	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	nie wchodzi w zakres
G6	Emisje ze skrzyni korbowej	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie może mieć zastosowanie rozporządzenie (UE) 2016/1628.
G7	Emisje par	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	nie wchodzi w zakres
G8	Niskotemperaturowe emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	nie wchodzi w zakres
G9	Pokładowy układ diagnostyczny	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie może mieć zastosowanie rozporządzenie (UE) 2016/1628.
G10	Brak urządzenia ograniczającego skuteczność działania	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie może mieć zastosowanie rozporządzenie (UE) 2016/1628.

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akt prawny	N ₃
G11	Pomocnicze strategie emisji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie może mieć zastosowanie rozporządzenie (UE) 2016/1628.
G12	Zabezpieczenia przed ingerencją	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie może mieć zastosowanie rozporządzenie (UE) 2016/1628.
G13	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	nie wchodzi w zakres
G14	Systemy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	nie wchodzi w zakres
H	DOSTĘP DO INFORMACJI I AKTUALIZACJA OPROGRAMOWANIA		
H1	Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2018/858, art. 61–66 i załącznik X	X
H2	Aktualizacja oprogramowania	Rozporządzenie (UE) 2018/858, załącznik IV Regulamin ONZ nr 156	X

▼ **M4****Dodatek 6**

Pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych

Pozycja	Przedmiot	Akty regulacyjne	N ₃	O ₄
A	URZĄDZENIA PRZYTRZYMUJĄCE, BADANIA ZDERZENIA, INTEGRALNOŚĆ UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWO ELEKTRYCZNE WYSOKIEGO NAPIĘCIA			
A1	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A2	Siedzenia i zagłówki	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania muszą być wyraźnie i trwale zaznaczone dla użytkowników albo za pomocą piktogramu, albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.	nie wchodzi w zakres
A3	Siedzenia autobusowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A4	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	nie wchodzi w zakres
A5	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Zastosowanie ograniczone do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, jeśli pojazd porusza się po drodze publicznej.	nie wchodzi w zakres
A6	Urządzenia przypominające o zapięciu pasów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
A7	Przegrody wewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie
A8	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF B	nie wchodzi w zakres
A9	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie
A10	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akty regulacyjne	N ₃	O ₄
A11	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	nie wchodzi w zakres
A12	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A
A13	Zabezpieczenia boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	A
A14	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A
A15	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
A16	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
A17	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
A18	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodowej (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
A19	Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
A20	Uderzenie czołowe częściowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A21	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A22	Bezpieczne układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A23	Zamienna poduszka powietrzna	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie
A24	Uderzenie kabiny	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	nie wchodzi w zakres
A25	Uderzenie boczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akty regulacyjne	N ₃	O ₄
A26	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A27	Zderzenie tylne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
A28	Systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112	Rozporządzenie (UE) 2015/758	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B	NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚĆ I WIDOCZNOŚĆ			
B1	Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B2	Powiększona strefa zabezpieczenia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B3	Przedni układ zabezpieczający	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie
B4	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych lub rowerzystów przed pojazdem	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B5	Ostrzeganie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
B6	System informujący o martwym polu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
B7	Wykrywanie obiektów przy cofaniu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
B8	Pole widzenia z przodu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
B9	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres
B10	Oszklenie bezpieczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X Materiałem oszkleń może być szkło bezpieczne lub sztywne tworzywo sztuczne do szyb.

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akty regulacyjne	N ₃	O ₄
B11	Odszranianie/odmgławianie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	nie wchodzi w zakres
B12	Wycieraczki/spryskiwacze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Pojazdy muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej	nie wchodzi w zakres
B13	Urządzenia widzenia pośredniego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
B14	Dźwiękowe systemy ostrzegawcze pojazdu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	X	nie wchodzi w zakres
C	PODWOZIE POJAZDU, HAMOWANIE, OPONY I UKŁAD KIEROWNICZY			
C1	Układy kierownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Dozwolone jest kierowanie pojazdem, w którym wszystkie koła skręcają w tę samą stronę o ten sam kąt (ang. <i>crab steering</i>)	X
C2	Ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres
C3	Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C4	Hamowanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	G Badanie przeprowadza się jedynie w przypadku pojazdów kompletnych/skompletowanych. Pojazdy posiadające do czterech osi muszą spełniać wszystkie wymagania określone w odpowiednich aktach prawnych. Dopuszczalne są odstępstwa w przypadku pojazdów posiadających więcej niż cztery osie, pod warunkiem że: a) są one uzasadnione szczególną konstrukcją pojazdu; oraz b) spełnione są wszystkie parametry hamowania związane z postojowymi, roboczymi i pomocniczymi układami hamulcowymi określone w odpowiednich aktach prawnych. Elektroniczny system wspomagania hamulców nie jest obowiązkowy w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym.	X
C5	Części zamienne do układów hamulcowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akty regulacyjne	N ₃	O ₄
C6	Układ wspomagania hamowania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C7	Kontrola stateczności	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	X
C8	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie dotyczy	nie wchodzi w zakres
C9	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C10	Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X Opony muszą mieć homologację typu zgodnie z wymogami określonymi w regulaminie ONZ nr 117, nawet jeżeli maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest mniejsza niż 80 km/h.
C11	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat” (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C12	Opony bieżnikowane	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie
C13	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
C14	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A
C15	Montaż opon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X Opony muszą mieć homologację typu zgodnie z wymogami określonymi w regulaminie ONZ nr 54, nawet jeżeli maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest mniejsza niż 80 km/h. Nośność może być dostosowana w stosunku do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej w porozumieniu z producentem opon.

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akty regulacyjne	N ₃	O ₄
C16	Koła zapasowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	wyposażenie	wyposażenie
D	PRZYRZĄDY POKŁADOWE, UKŁADY ELEKTRYCZNE, OŚWIETLENIE POJAZDU I ZABEZPIECZENIE PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI			
D1	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
D2	Zakłócenia radiowe (kompatybilność elektromagnetyczna)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X
D3	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, immobilizery i systemy alarmowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF G	nie wchodzi w zakres
D4	Ochrona pojazdu przed cyberatakami	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
D5	Prędkościomierz	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
D6	► C4 Drogomierz ◀	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
D7	Urządzenia ograniczenia prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
D8	inteligentne dostosowanie prędkości	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
D9	Identyfikacja urządzeń sterowniczych i kontrolnych, ostrzegawczych i wskaźników	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
D10	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X
D11	Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X
D12	Urządzenia oświetlenia dróg	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akty regulacyjne	N ₃	O ₄
D13	Urządzenia odblaśkowe	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X
D14	Źródła światła	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X
D15	Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odblaskowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	A Pod warunkiem że zainstalowane są wszystkie obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i nie jest utrudniona widoczność geometryczna
D16	Awaryjny sygnał stopu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X Dotyczy tylko pojazdów wyposażonych w elektronicznie sterowany układ przeciwblokujący	nie wchodzi w zakres
D17	Urządzenia czyszczące szybę reflektora (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF	nie wchodzi w zakres
D18	Sygnalizator zmiany biegów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E	ZACHOWANIE KIEROWCY I UKŁADY			
E1	Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
E2	Ostrzeganie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	nie wchodzi w zakres
E3	Zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy;	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres
E4	System monitorowania dostępności kierowcy (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
E5	Rejestrator danych na temat zdarzeń.	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akty regulacyjne	N ₃	O ₄
E6	Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres
E7	Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres
E8	Jazda w konwoju (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres
E9	Systemy przekazujące innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa (w przypadku pojazdów zautomatyzowanych)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Nie wskazano jeszcze wymogów	nie wchodzi w zakres
F	OGÓLNA BUDOWA I CHARAKTERYSTYKA POJAZDU			
F1	Miejsce na tablicę rejestracyjną	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X
F2	Cofanie	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
F3	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F4	Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	nie wchodzi w zakres
F5	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F6	Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	nie wchodzi w zakres
F7	Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X
F8	Urządzenia holownicze	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akty regulacyjne	N ₃	O ₄
F9	Oslony kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F10	Oslony przeciwroz- bryzgowie kół	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	A
F11	Masy i wymiary	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	A	A
F12	Sprzęgi mechaniczne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	IF X	X
F13	Pojazdy przeznaczone do przewo- żenia towarów niebezpiecz- nych (IF)	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X	X
F14	Ogólna charaktery- styka konstrukcji autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F15	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
F16	Palność w autobu- sach	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G	EFEKTYWNOŚĆ ŚRODOWISKOWA I EMISJE			
G1	Poziom hałasu	Rozporządzenie (UE) nr 540/2014	G Badanie przeprowadza się jedynie w przypadku pojazdów kompletnych/skompletowanych. Pojazd może być poddawany badaniom zgodnie z dyrektywą 70/157/EWG, regulaminem ONZ nr 51.02 lub rozporządzeniem (WE) nr 540/2014. Poniższe wartości graniczne mają zastosowanie niezależnie od warunków dotyczących pojazdu, takich jak typ silnika, typ skrzyni biegów i wszelkie podklasy: a) 81 dB(A) dla pojazdów o mocy silnika mniejszej niż 75 kW; b) 83 dB(A) dla pojazdów o mocy silnika nie mniejszej niż 75 kW, ale mniejszej niż 150 kW; c) 84 dB(A) dla pojazdów o mocy silnika nie mniejszej niż 150 kW.	nie wchodzi w zakres
G2	Emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres

▼ M4

Pozycja	Przedmiot	Akty regulacyjne	N ₃	O ₄
G2a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu oraz pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii elektrycznej przez pojazd	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G3	Emisje z układu wylotowego silnika w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628	nie wchodzi w zakres
G3a	Określenie indywidualnych poziomów emisji CO ₂ i zużycia paliwa pojazdu	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G3b	Określenie parametrów efektywności energetycznej przy-cze-py	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G4	Emisje z rury wydechowej na drodze	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628	nie wchodzi w zakres
G5	Trwałość emisji z rury wydechowej	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	nie wchodzi w zakres
G6	Emisje ze skrzyni korbowej	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X	nie wchodzi w zakres
G7	Emisje par	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G8	Niskotemperaturowe emisje z rury wydechowej w laboratorium	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G9	Pokładowy układ diagnostyczny	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628	nie wchodzi w zakres

▼ **M4**

Pozycja	Przedmiot	Akty regulacyjne	N ₃	O ₄
G10	Brak urządzenia ograniczającego skuteczność działania	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628	nie wchodzi w zakres
G11	Pomocnicze strategie emisji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628	nie wchodzi w zakres
G12	Zabezpieczenia przed ingerencją	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X Ewentualnie w przypadku pojazdów z napędem hydrostatycznym można również stosować przepisy rozporządzenia (UE) 2016/1628	nie wchodzi w zakres
G13	Zdolność do recyklingu	Dyrektywa 2005/64/WE	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
G14	Systemy klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE	nie wchodzi w zakres	nie wchodzi w zakres
H	DOSTĘP DO INFORMACJI I AKTUALIZACJA OPROGRAMOWANIA			
H1	Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu	Rozporządzenie (UE) 2018/858, art. 61–66 i załącznik X	X	X
H2	Aktualizacja oprogramowania	Rozporządzenie (UE) 2018/858, załącznik IV Regulamin ONZ nr 156	X	X

*ZAŁĄCZNIK III***PROCEDURY POSTĘPOWANIA PODCZAS HOMOLOGACJI TYPU UE****1. Cele i zakres**

1.1. W niniejszym załączniku określa się procedury prawidłowego przeprowadzania homologacji typu pojazdu zgodnie z art. 26, 27 i 28.

1.2. Załącznik ten zawiera również:

- a) wykaz norm międzynarodowych mających zastosowanie do wyznaczania służb technicznych zgodnie z art. 68 i 70;
- b) opis procedur postępowania w przypadku oceny umiejętności służb technicznych zgodnie z art. 73;
- c) ogólne wymogi dotyczące sporządzania przez służby techniczne sprawozdań z badań.

2. Procedura homologacji typu

Po otrzymaniu wniosku o udzielenie homologacji typu pojazdu organ udzielający homologacji:

- a) sprawdza, czy wszystkie homologacje typu UE wydane na podstawie aktów prawnych wymienionych w załączniku II mających zastosowanie do homologacji typu pojazdu obejmują typ pojazdu i spełniają odnośne wymogi;
- b) upewnia się, że specyfikacje pojazdu i dane znajdują się w pakiecie informacyjnym i świadectwach homologacji typu UE wydanych zgodnie z odpowiednimi aktami prawnymi;
- c) jeżeli jakiegś pozycji nie ma w pakiecie informacyjnym przewidzianym w jakimkolwiek akcie prawnym, potwierdza, że odpowiednia część lub cechy są zgodne z danymi szczegółowymi w folderze informacyjnym;
- d) na wybranej próbie pojazdów, których typ ma być homologowany, przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie kontroli części i układów pojazdu w celu zweryfikowania, że pojazd lub pojazdy są wykonane zgodnie z odpowiednimi danymi zawartymi w poświadczonym pakiecie informacyjnym w odniesieniu do stosownych świadectw homologacji typu UE;
- e) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie odpowiednich sprawdzeń dotyczących montażu oddzielnych zespołów technicznych;
- f) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie niezbędnych sprawdzeń w zakresie obecności urządzeń przewidzianych w załączniku II część I przypisy wyjaśniające 1 i 2;
- g) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie niezbędnych sprawdzeń w celu zapewnienia spełnienia wymogów określonych w załączniku II część I przypis wyjaśniający 5.

▼B

3. Zestawienie specyfikacji technicznych

Liczba pojazdów, jakie należy przedstawić, jest wystarczająca, by umożliwić odpowiednią kontrolę różnych zestawień, którym ma zostać udzielona homologacja typu, według następujących kryteriów:

Specyfikacje techniczne	Kategoria pojazdu									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Silnik	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Skrzynia biegów	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Liczba osi	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Osie napędzane (liczba, pozycja i powiązanie kinematyczne)	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Osie kierowane (liczba i położenie)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rodzaje nadwozia	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Liczba drzwi	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kierunek ruchu drogowego	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Liczba siedzeń	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Poziom wyposażenia	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—

4. Przepisy szczegółowe

W przypadku braku świadectw homologacji przewidzianych w odpowiednich aktach prawnych organ udzielający homologacji:

- a) nakazuje przeprowadzenie niezbędnych badań i sprawdzeń zgodnie z wymogami każdego z odpowiednich aktów prawnych;
- b) sprawdza, czy pojazd jest zgodny z danymi zamieszczonymi w folderze informacyjnym oraz czy spełnia wymogi techniczne każdego z odpowiednich aktów prawnych;
- c) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie odpowiednich sprawdzeń dotyczących montażu oddzielnych zespołów technicznych;
- d) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie niezbędnych sprawdzeń w zakresie obecności urządzeń przewidzianych w załączniku II część I przypisy wyjaśniające 1 i 2;
- e) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie niezbędnych sprawdzeń w celu zapewnienia spełnienia wymogów określonych w załączniku II część I przypis wyjaśniający 5.

***Dodatek 1***

Normy, do których muszą się stosować służby techniczne, o których mowa w art. 68

1. Czynności związane z badaniami do celów homologacji typu, które należy wykonywać zgodnie z aktami prawnymi wymienionymi w załączniku II:

- 1.1. Kategoria A (badania przeprowadzane w obiektach własnych):

Norma EN ISO/IEC 17025:2005 w sprawie ogólnych wymogów dotyczących kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących.

Służba techniczna wyznaczona dla czynności kategorii A może również przeprowadzać badania przewidziane w aktach prawnych, w odniesieniu do których została wyznaczona, w obiektach producenta lub strony trzeciej. W każdym przypadku pracownicy odpowiedzialni za wykorzystanie wiedzy zawodowej do stwierdzenia zgodności z aktami prawnymi, w odniesieniu do których została wyznaczona służba techniczna, muszą spełniać normę EN ISO/IEC 17020:2012.

- 1.2. Kategoria B (nadzór nad badaniami, który obejmuje przygotowanie badań, jeżeli takie badania są przeprowadzane w obiektach producenta lub w obiektach strony trzeciej):

Norma EN ISO/IEC 17020:2012 w sprawie ogólnych kryteriów działania różnych rodzajów jednostek inspekcyjnych.

Przed przeprowadzeniem lub nadzorowaniem jakiegokolwiek badania w obiektach producenta lub obiektach strony trzeciej służba techniczna sprawdza, czy obiekty badawcze i urządzenia pomiarowe spełniają stosowne wymogi normy EN ISO/IEC 17025:2005.

2. Czynności związane ze zgodnością produkcji

- 2.1. Kategoria C (procedura oceny wstępnej i audytów nadzorczych systemu zarządzania jakością stosowanego przez producenta):

Norma EN ISO/IEC 17021:2011 w sprawie wymogów dla jednostek prowadzących audyt oraz certyfikację systemów zarządzania.

- 2.2. Kategoria D (kontrola lub badanie próbek produkcyjnych lub nadzór nad nimi):

Norma EN ISO/IEC 17020:2012 w sprawie ogólnych kryteriów działania różnych rodzajów jednostek inspekcyjnych.



Dodatek 2

Procedura oceny służb technicznych

1. Cel i zakres
- 1.1. Niniejszy dodatek określa warunki, zgodnie z którymi organ właściwy na mocy w art. 73 (zwany dalej organem właściwym), stosuje procedurę oceny służb technicznych.
- 1.2. Wymogi te stosuje się do wszystkich służb technicznych, niezależnie od ich statusu prawnego (niezależna organizacja, producent lub organ udzielający homologacji występujący jako służba techniczna).

2. Ocena

Przeprowadzanie oceny opiera się na następujących zasadach:

- a) zasada niezależności stanowiąca podstawę dla bezstronności i obiektywności wniosków, oraz
- b) podejście opierające się na faktach, gwarantujące wiarygodne i odtwarzalne wnioski.

Audytorzy muszą być godni zaufania i uczciwi. Muszą również przestrzegać zasad poufności i dyskrecji.

Ustalenia i wnioski przedstawiają oni w sposób prawdziwy i dokładny.

3. Wymogi w zakresie umiejętności audytorów
- 3.1. Oceny mogą być dokonywane wyłącznie przez audytorów, którzy posiadają niezbędną do tego celu wiedzę techniczną i administracyjną.
- 3.2. Audytorzy muszą przejść specjalistyczne szkolenie w zakresie działań oceniających. Ponadto muszą posiadać specjalistyczną wiedzę techniczną w dziedzinie, w której dana służba techniczna prowadzi działalność.
- 3.3. Bez uszczerbku dla pkt 3.1 i 3.2 ocenę, o której mowa w art. 73, przeprowadzają audytorzy niezwiązani z działalnością, którą oceniają.

4. Wniosek o wyznaczenie

- 4.1. Odpowiednio upoważniony przedstawiciel kandydującej służby technicznej składa właściwemu organowi formalny wniosek zawierający następujące informacje:
 - a) ogólna charakterystyka służby technicznej, w tym podmiot prawny, nazwa, adresy, status prawny oraz zasoby techniczne;
 - b) szczegółowe informacje na temat członków personelu odpowiedzialnych za badania oraz kadry kierowniczej, wraz z ich życiorysami oraz dokumentami określającymi ich poziom wykształcenia i umiejętności zawodowe;
 - c) służby techniczne, które stosują wirtualne metody testowania, udowadniają posiadanie umiejętności pracy w środowisku wspomaganym komputerowo;
 - d) ogólne informacje na temat służby technicznej, obejmujące jej działalność, powiązania w ramach większego podmiotu, jeżeli istnieje, i adresy wszystkich lokalizacji, które mają być objęte zakresem wyznaczenia;

▼B

- e) umowa dotycząca spełnienia wymogów dotyczących wyznaczenia i innych obowiązków służby technicznej wynikających z odpowiednich aktów prawnych, w odniesieniu do których została wyznaczona;
 - f) opis usług oceny zgodności, jakie służba techniczna podejmuje w ramach odpowiednich aktów prawnych oraz wykaz aktów prawnych, których dotyczy wnioski tej służby technicznej o wyznaczenie, w tym, w stosownych przypadkach, zakres uprawnień;
 - g) kopia podręcznika zapewnienia jakości danej służby technicznej.
- 4.2. Właściwy organ sprawdza adekwatność informacji dostarczonych przez służbę techniczną.
- 4.3. Służba techniczna powiadamia właściwy organ o wszelkich zmianach informacji przekazanych zgodnie z pkt 4.1.
5. Przegląd zasobów
- Właściwy organ dokonuje przeglądu swoich możliwości w zakresie przeprowadzania oceny służb technicznych pod względem swojej polityki wewnętrznej, kompetencji oraz dostępności odpowiednich audytorów i ekspertów.
6. Podwykonawstwo usług oceny
- 6.1. Właściwy organ może zlecić część oceny innemu właściwemu organowi lub zwrócić się o wsparcie do ekspertów technicznych zapewnianych przez inne właściwe organy. Podwykonawcy i eksperci muszą zostać zatwierdzeni przez kandydującą służbę techniczną.
- 6.2. W celu zakończenia pełnej oceny danej służby technicznej właściwy organ bierze pod uwagę świadectwa akredytacyjne o odpowiednim zakresie.
7. Przygotowanie do oceny
- 7.1. Zespół ds. oceny wzajemnej jest oficjalnie wyznaczany przez właściwy organ. Właściwy organ zapewnia, aby każdy zespół ds. oceny wzajemnej dysponował odpowiednią dla danego zadania wiedzą fachową. W szczególności cały zespół ds. oceny wzajemnej posiada:
- a) wiedzę o odpowiednim zakresie zgodną ze szczegółowym zakresem, którego dotyczy wyznaczenie; oraz
 - b) wystarczającą orientację, by dokonać wiarygodnej oceny, czy kompetencje danej służby technicznej są wystarczające do przeprowadzania działań zgodnych z zakresem wyznaczenia.
- 7.2. Właściwy organ wyraźnie określa zadania przydzielone zespołowi ds. oceny wzajemnej. Zadaniem zespołu ds. oceny wzajemnej jest przegląd dokumentów otrzymanych od kandydującej służby technicznej oraz przeprowadzenie oceny na miejscu.
- 7.3. Właściwy organ uzgadnia ze służbą techniczną i wyznaczonym zespołem oceniającym datę oraz harmonogram oceny. Jednak to właściwy organ jest odpowiedzialny za wyznaczenie daty zgodnej z planem nadzoru i ponownej oceny.
- 7.4. Właściwy organ udzielający homologacji typu zapewnia, by zespół ds. oceny wzajemnej miał do dyspozycji odpowiednie dokumenty określające kryteria, protokoły poprzednich ocen oraz odpowiednie dokumenty i protokoły służby technicznej.

▼B

8. Ocena na miejscu

Zespół ds. oceny wzajemnej przeprowadza ocenę danej służby technicznej w obiektach, w których prowadzi ona jedną z kluczowych działalności lub większą ich liczbę, a w stosownych przypadkach naocznie ocenia inne wybrane lokalizacje, w których dana służba techniczna prowadzi działalność.

9. Analiza wniosków i sprawozdanie z oceny

9.1. Zespół ds. oceny wzajemnej analizuje wszystkie istotne informacje i dokumentację dowodową zebrane podczas przeglądu dokumentacji i protokołów oraz podczas oceny na miejscu. Analiza ta przygotowana jest tak, by umożliwić zespołowi określenie zakresu kompetencji i zgodności danej służby technicznej z wymogami dotyczącymi wyznaczenia.

9.2. Właściwy organ stosuje takie procedury sprawozdawcze, które zapewniają spełnienie poniższych wymogów.

9.2.1. Przed opuszczeniem obiektów ocenianej służby technicznej organizowane jest spotkanie zespołu ds. oceny wzajemnej z ocenianą służbą techniczną. Podczas tego spotkania zespół ds. oceny wzajemnej przedstawia pisemne lub ustne sprawozdanie zawierające wnioski z przeprowadzonej analizy. Służbie technicznej zapewnia się wówczas możliwość zadania pytań dotyczących tych wyników i ewentualnie stwierdzonej niezgodności oraz jej podstaw.

9.2.2. Sprawozdanie pisemne na temat wyników oceny niezwłocznie przekazywane jest ocenianej służbie technicznej. Takie sprawozdanie z oceny zawiera uwagi dotyczące kompetencji i zgodności oraz określa wszelką ewentualną niezgodność, którą należy usunąć w celu osiągnięcia zgodności z wszystkimi wymogami dotyczącymi wyznaczenia.

9.2.3. Służbie technicznej zapewnia się możliwość ustosunkowania się do sprawozdania z oceny i przygotowania opisu konkretnych działań, już podjętych lub planowanych, w określonym terminie, w celu usunięcia wszelkiej niezgodności.

9.3. Właściwy organ zapewnia, by działania służby technicznej mające na celu usunięcie niezgodności były wystarczające i skuteczne. Jeżeli te działania służby technicznej okażą się niewystarczające, kierowana jest do niej prośba o uzupełnienie wyjaśnień. Ponadto można wymagać przedłożenia dowodów rzeczywistego wprowadzenia w życie podjętych działań lub można przeprowadzić kolejną ocenę w celu sprawdzenia skutecznego wprowadzenia w życie działań naprawczych.

9.4. Sprawozdanie z oceny zawiera co najmniej następujące elementy:

- a) niepowtarzalne oznaczenie służby technicznej;
- b) data(-y) oceny na miejscu;
- c) nazwisko(-a) audytora(-ów) lub eksperta (-ów) dokonujących oceny;
- d) niepowtarzalne oznaczenie wszystkich ocenianych obiektów;
- e) wnioskowany zakres wyznaczenia poddany ocenie;
- f) oświadczenie na temat adekwatności wewnętrznej organizacji i procedur przyjętych przez służbę techniczną potwierdzające jej kompetencje, jak zostało to ustalone na podstawie spełnienia przez nią wymogów dotyczących wyznaczenia;
- g) informacje dotyczące rozwiązywania wszelkiej niezgodności;
- h) zalecenie stwierdzające, czy wnioskodawca powinien zostać wyznaczony lub zatwierdzony jako służba techniczna, a jeżeli tak, określające zakres takiego wyznaczenia.

▼B

10. Przyznanie, zatwierdzenie lub rozszerzenie wyznaczenia
- 10.1. Właściwy organ bez zbędnej zwłoki podejmuje decyzję o przyznaniu, zatwierdzeniu lub rozszerzeniu wyznaczenia na podstawie sprawozdania (-ań) z oceny i wszelkich innych stosownych informacji.
- 10.2. Właściwy organ wydaje służbie technicznej świadectwo. Świadectwo to zawiera następujące elementy:
 - a) nazwa i logo właściwego organu;
 - b) niepowtarzalne oznaczenie wyznaczonej służby technicznej;
 - c) rzeczywista data wyznaczenia i data jego wygaśnięcia;
 - d) krótki opis lub odniesienie do zakresu wyznaczenia (odpowiednie akty prawne lub ich części);
 - e) oświadczenie zgodności i odniesienie do niniejszego rozporządzenia.
11. Ponowna ocena i nadzór
- 11.1. Ponowna ocena jest przeprowadzana w podobny sposób jak ocena wstępna, przy czym przy ponownej ocenie uwzględnia się doświadczenie nabyte przy poprzednich ocenach. Nadzór nad oceną na miejscu jest mniej rozległy niż ponowna ocena.
- 11.2. Właściwy organ opracowuje plan ponownej oceny i nadzoru dla każdej wyznaczonej służby technicznej, tak by reprezentatywne próbki zakresu wyznaczenia były oceniane regularnie.

Odstępy czasu między ocenami na miejscu, bez względu na to, czy chodzi o ponowną ocenę czy nadzór, są uzależnione od potwierdzonej powtarzalności wyników osiąganych przez daną służbę techniczną.
- 11.3. Jeżeli podczas przeprowadzania nadzoru lub ponownej oceny stwierdzono niezgodność, właściwy organ określa ścisłe terminy dla działań naprawczych, które należy podjąć.
- 11.4. Jeżeli działania naprawcze lub ulepszenia nie zostały wprowadzone w uzgodnionym terminie lub zostały uznane za niewystarczające, właściwy organ przyjmuje odpowiednie środki, takie jak przeprowadzenie kolejnej oceny, zawieszenie lub wycofanie wyznaczenia dla jednej lub więcej działalności, w odniesieniu do których dana służba techniczna została wyznaczona.
- 11.5. Jeżeli właściwy organ podejmie decyzję o zawieszeniu lub wycofaniu wyznaczenia służby technicznej, powiadamia o swojej decyzji daną służbę techniczną listem poleconym. W każdym przypadku właściwy organ przyjmuje wszystkie środki niezbędne do zapewnienia kontynuacji działań już rozpoczętych przez tę służbę techniczną.
12. Dokumentacja dotycząca wyznaczonych służb technicznych
- 12.1. Właściwy organ zachowuje dokumentację dotyczącą służb technicznych, aby wykazać, że rzeczywiście spełniono wymogi wyznaczenia, w tym w odniesieniu do kompetencji.
- 12.2. Właściwy organ przechowuje dokumentację na temat służb technicznych w sposób zapewniający poufność.
- 12.3. Dokumentacja dotycząca służb technicznych zawiera co najmniej następujące elementy:
 - a) odpowiednia korespondencja;
 - b) sprawozdania i protokoły z oceny;
 - c) kopie świadectw wyznaczenia.

*ZAŁĄCZNIK IV***PROCEDURY ZGODNOŚCI PRODUKCJI**

1. Cele
 - 1.1. Procedura zgodności produkcji ma na celu zapewnienie zgodności wszystkich produkowanych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych lub wyposażenia z homologowanym typem.
 - 1.2. Procedura zgodności produkcji zawsze obejmuje ocenę systemów zarządzania jakością, określaną w pkt 2 jako „ocena wstępna”, oraz weryfikację przedmiotu homologacji typu i kontrole odnoszące się do produktów, określane w pkt 3 jako „ustalenia dotyczące zgodności produktów”.
2. Ocena wstępna
 - 2.1. Przed udzieleniem homologacji typu organ udzielający homologacji weryfikuje, czy producent wprowadził odpowiednie ustalenia i procedury w celu zapewnienia, aby pojazdy, układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne lub części i wyposażenie były produkowane zgodnie z homologowanym typem.
 - 2.2. Wskazówki dotyczące przeprowadzenia tej oceny można znaleźć w normie EN ISO 19011:2011 „Wytyczne dotyczące audytowania systemów zarządzania”.
 - 2.3. Zgodności z wymogami określonymi w pkt 2.1 weryfikuje się pod względem wymogów organu udzielającego homologacji w następujący sposób:

Organowi udzielającemu homologacji wystarcza ocena wstępna wraz z ustaleniami dotyczącymi zgodności produktów, o których mowa w pkt 3, z uwzględnieniem jednego z ustaleń, o których mowa w pkt 2.3.1–2.3.3, lub kombinacji tych ustaleń w całości lub częściowo, stosownie do przypadku.
 - 2.3.1. Ocenę wstępną i weryfikację ustaleń dotyczących zgodności produktów przeprowadza organ udzielający homologacji lub organ wyznaczony w tym celu przez organ udzielający homologacji.
 - 2.3.1.1. Podczas rozpatrywania zakresu oceny wstępnej, którą należy przeprowadzić, organ udzielający homologacji może wziąć pod uwagę następujące informacje:
 - a) czy producent posiada świadectwo podobne do opisanego w pkt 2.3.3, ale które nie zostało zakwalifikowane lub uznane na podstawie tego punktu;
 - b) w przypadku homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego – oceny systemu jakości przeprowadzone przez producenta(-ów) pojazdu w obiektach producenta układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, zgodnie z jedną lub większą liczbą specyfikacji przemysłowych spełniających wymagania normy EN ISO 9001: 2015 lub ISO/TS16949:2009;

▼B

- c) czy w jednym z państw członkowskich w ostatnim czasie cofnięto co najmniej jedną homologację typu posiadaną przez danego producenta z powodu niezadowalającej kontroli zgodności produkcji. W takim przypadku ocena wstępna dokonana przez organ udzielający homologacji nie ogranicza się do uznania certyfikacji systemu jakości producenta, ale obejmuje sprawdzenie, czy wdrożono wszystkie konieczne ulepszenia zapewniające skuteczną kontrolę, aby pojazdy, komponenty, układy lub oddzielne zespoły techniczne były produkowane zgodnie z homologowanym typem.
- 2.3.2. Ocena wstępna i weryfikacja ustaleń dotyczących zgodności produktów może zostać przeprowadzona przez organ udzielający homologacji innego państwa członkowskiego lub organ wyznaczony w tym celu przez organ udzielający homologacji.
- 2.3.2.1. W takim przypadku organ udzielający homologacji tego innego państwa członkowskiego przygotowuje poświadczenie zgodności, przedstawiające w zarysie obszary oraz zakłady produkcyjne objęte jego zakresem przez organ udzielający homologacji jako istotne dla homologacji typu produktu(-ów) oraz odnoszące się do aktów prawnych, zgodnie z którymi produkty te mają zostać homologowane.
- 2.3.2.2. Po otrzymaniu wniosku o wydanie poświadczenia zgodności od organu udzielającego homologacji państwa członkowskiego udzielającego homologacji typu organ udzielający homologacji innego państwa członkowskiego niezwłocznie przesyła to poświadczenie zgodności lub informuje ten organ udzielający homologacji, że nie jest w stanie wydać takiego oświadczenia.
- 2.3.2.3. Poświadczenie zgodności zawiera co najmniej następujące dane:
- | | |
|-----------------------------------|---|
| a) Grupa lub spółka | (np. XYZ Automotive) |
| b) Wyodrębniona jednostka | (np. oddział regionalny) |
| c) Fabryki/zakłady | (np. fabryka silników 1 (w państwie A) – fabryka pojazdów 2 (w państwie B)) |
| d) Asortyment pojazdów/
części | (np. wszystkie modele kategorii M ₁) |
| e) Oceniane obszary | (np. montaż silnika, tłoczenie i montaż karoserii, montaż pojazdu) |
| f) Badane dokumenty | (np. podręcznik i procedury zapewnienia jakości przedsiębiorstwa i zakładu) |
| g) Data dokonania oceny | (np. ocena przeprowadzona w dniach dd/mm/rrrr–dd/mm/rrrr) |
| h) Planowane wizyty monitorujące | (np. mm/rrrr) |
- 2.3.3. Organ udzielający homologacji może także uznać certyfikację producenta zgodnie z normami ISO 9001:2015 lub ISO/TS16949:2009 (zakres tej certyfikacji musi w takim przypadku obejmować produkty, który mają być homologowane) lub z równoważną normą certyfikacyjną jako spełniające wymogi dotyczące oceny wstępnej określone w pkt 2.3, pod warunkiem że zgodność produkcji jest rzeczywiście objęta systemem zarządzania jakością, a uzyskana przez producenta homologacja typu nie została cofnięta, o czym mowa w pkt 2.3.1.1 lit. c). Producent przedstawia szczegóły dotyczące certyfikacji i informuje organ udzielający homologacji o wszelkich zmianach jej ważności lub zakresu.

▼B

- 2.4. Do celów homologacji typu pojazdu nie trzeba dokonywać powtórnych ocen wstępnych przeprowadzanych dla udzielenia homologacji typu układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych pojazdu, ale uzupełnia się je o ocenę lokalizacji i działalności związanej z montażem całego pojazdu, które nie były objęte zakresem ocen wstępnych.
3. Ustalenia dotyczące zgodności produktów
- 3.1. Wszelkie pojazdy, układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne, części lub elementy wyposażenia homologowane na podstawie regulaminu ONZ załączonego do zrewidowanego porozumienia z 1958 r. oraz niniejszego rozporządzenia muszą być produkowane w sposób zgodny z homologowanym typem, poprzez spełnienie wymogów niniejszego załącznika, wspomnianego regulaminu ONZ oraz niniejszego rozporządzenia.
- 3.2. Przed udzieleniem homologacji typu na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz regulaminu ONZ załączonego do zrewidowanego porozumienia z 1958 r., organ udzielający homologacji weryfikuje, czy istnieją odpowiednie ustalenia dotyczące zgodności produktu i udokumentowane plany kontroli, które należy uzgodnić z producentem w przypadku każdej homologacji, w celu przeprowadzania w określonych odstępach czasu badań lub związanych z nimi sprawdzeń niezbędnych do weryfikacji trwałej zgodności z homologowanym typem, w tym, w stosownych przypadkach, badań określonych w niniejszym rozporządzeniu i wspomnianym regulaminie ONZ.
- 3.3. Posiadacz homologacji w szczególności:
- 3.3.1. zapewnia istnienie i stosowanie procedur dla skutecznej kontroli zgodności pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia z homologowanym typem;
- 3.3.2. ma dostęp do wyposażenia badawczego lub innego odpowiedniego wyposażenia niezbędnego do sprawdzenia zgodności z każdym homologowanym typem;
- 3.3.3. zapewnia, aby wyniki badań lub sprawdzeń zostały zapisane, a załączone dokumenty pozostały dostępne przez okres do 10 lat, który zostanie ustalony w porozumieniu z organem udzielającym homologacji;
- 3.3.4. dokonuje analizy wyników każdego typu badania lub kontroli w celu weryfikacji i zapewnienia stabilności właściwości produktu, uwzględniając zmienność produkcji przemysłowej;
- 3.3.5. zapewnia, aby dla każdego typu produktu przeprowadzane były co najmniej sprawdzenia wymienione w niniejszym rozporządzeniu oraz badania, które zalecane są w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku II;
- 3.3.6. zapewnia, aby dowolny zestaw próbek lub badanych elementów wykazujących brak zgodności podczas danego typu badania stanowił podstawę do dalszego pobierania próbek i ponownego przeprowadzenia badania. Podejmuje się wszelkie niezbędne kroki w celu przywrócenia procesu produkcji, aby zapewnić zgodność z homologowanym typem;
- 3.4. W przypadku homologacji typu krok po kroku, mieszanych lub wielostopniowych organ udzielający homologacji typu całego pojazdu może zażądać szczegółowych informacji dotyczących przestrzegania wymogów zgodności produkcji określonych w niniejszym załączniku od każdego organu udzielającego homologacji, który udzielił homologacji typu danego układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

▼B

- 3.5. Organ udzielający homologacji typu całego pojazdu, który uznał przekazane informacje, o których mowa w pkt 3.4, za niewystarczające i poinformował o tym pisemnie danego producenta i organ udzielający homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, wnioskuję o przeprowadzenie dodatkowych audytów lub sprawdzeń zgodności produkcji, które należy przeprowadzić w zakładzie(-ach) producenta(-ów) tych układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych. Wyniki tych dodatkowych audytów lub sprawdzeń zgodności produkcji są niezwłocznie udostępniane temu organowi udzielającemu homologacji.
- 3.6. Jeżeli zastosowanie mają pkt 3.4 i 3.5, a organ udzielający homologacji typu całego pojazdu uznaje wyniki dodatkowych audytów lub kontroli za niewystarczające, producent zapewnia możliwie szybkie przywrócenie zgodności produkcji w sposób zadowalający dla tego organu udzielającego homologacji oraz dla organu udzielającego homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.
4. Ustalenia dotyczące stałej weryfikacji
 - 4.1. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu, może w każdym momencie zweryfikować metody kontroli zgodności stosowane w każdym zakładzie produkcyjnym poprzez okresowe kontrole. Producent musi w tym celu umożliwić temu organowi dostęp do miejsc produkcji, kontroli, badania, składowania i dystrybucji oraz dostarcza wszystkie niezbędne informacje w odniesieniu do dokumentacji i zapisów dotyczących systemu zarządzania jakością.
 - 4.1.1. Typowe ustalenia w przypadku takich audytów okresowych mają na celu monitorowanie stałej skuteczności procedur określonych w pkt 2 i 3 (ocena wstępna oraz ustalenia dotyczące zgodności produktów).
 - 4.1.1.1. Czynności nadzoru przeprowadzone przez służby techniczne (wykwalifikowane lub uznane zgodnie z wymogiem pkt 2.3.3) są uznawane za spełniające wymóg pkt 4.1.1 w odniesieniu do procedur ustanowionych podczas oceny wstępnej.
 - 4.1.1.2. Normalna częstotliwość weryfikacji dokonywanych przez organ udzielający homologacji (innych niż te, o których mowa w pkt 4.1.1.1) musi zapewnić, by odpowiednie kontrole przeprowadzane zgodnie z pkt 2 i 3 były poddawane przeglądowi w odstępach określonych na podstawie metod oceny ryzyka zgodnie z normą międzynarodową ISO 31000:2018 „Zarządzanie ryzykiem – Zasady i wytyczne”, a w każdym razie taka weryfikacja musi się odbywać co najmniej raz na trzy lata. Metody te muszą w szczególności uwzględniać wszelkie niezgodności zgłoszone przez inne państwa członkowskie w kontekście art. 54 ust. 1.
 - 4.2. Podczas każdego przeglądu inspektorowi udostępnia się zapisy badań lub sprawdzeń oraz zapisy produkcji, w szczególności zapisy tych badań lub sprawdzeń, które są udokumentowane zgodnie z wymogami pkt 2.2.
 - 4.3. Inspektor może pobrać próbki losowo w celu poddania ich badaniom w laboratorium producenta lub w obiektach służby technicznej. W takim przypadku przeprowadzane są jedynie badania fizyczne. Minimalną liczbę próbek można określić na podstawie wyników weryfikacji własnej producenta.

▼ B

- 4.4. Inspektor, który uważa, że poziom kontroli jest niewystarczający lub że należy zweryfikować ważność badań przeprowadzanych zgodnie z pkt 4.2, wybiera próbki do wysłania służbie technicznej, aby przeprowadziła badania fizyczne zgodnie z wymogami w zakresie zgodności produkcji określonymi w aktach prawnych wymienionych w załączniku II.
- 4.5. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli lub przeglądu monitorującego niezadowalających wyników, organ udzielający homologacji podejmuje wszelkie niezbędne kroki, aby zapewnić jak najszybsze przywrócenie zgodności produkcji przez producenta.
- 4.6. W przypadkach, w których zgodność z regulaminami ONZ jest wymagana w niniejszym rozporządzeniu, producent może wybrać stosowanie niniejszego załącznika jako równoważną alternatywę dla wymogów zgodności produkcji w odpowiednich regulaminach ONZ. Jeżeli jednak zastosowanie mają pkt 4.4 lub 4.5, wszystkie odrębne wymogi zgodności produkcji zawarte w regulaminach ONZ muszą zostać spełnione w sposób zadowalający dla organu udzielającego homologacji, dopóki nie uzna on, że zgodność produkcji została przywrócona.

▼ M4

5. Uzgodnienia dotyczące aktualizacji oprogramowania
System zarządzania aktualizacją oprogramowania producenta, jak również cały typ pojazdu, musi spełniać wymogi określone w regulaminie ONZ nr 156.

▼B*ZAŁĄCZNIK V***ROCZNE LIMITY ILOŚCIOWE MAŁYCH SERII I KOŃCOWEJ PARTII PRODUKCJI****A. ROCZNE LIMITY ILOŚCIOWE MAŁYCH SERII**

1. Liczba jednostek jednego typu pojazdu, które mają zostać zarejestrowane, udostępnione na rynku lub dopuszczone w ciągu roku w Unii, nie może przekroczyć, na podstawie art. 41, dla danej kategorii pojazdu rocznych limitów ilościowych podanych w poniższej tabeli:

▼M4

Kategoria	Jednostki
M ₁	1 500
M ₂ , M ₃	0 do daty rozpoczęcia stosowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 41 ust. 5. W przypadku pojazdów w pełni zautomatyzowanych produkowanych w małych seriach: 1 500 od dnia 6 grudnia 2022 r.
N ₁	1 500
N ₂ , N ₃	0 do daty rozpoczęcia stosowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 41 ust. 5. W przypadku pojazdów w pełni zautomatyzowanych produkowanych w małych seriach: 1 500 od dnia 6 grudnia 2022 r.
O ₁ , O ₂	0
O ₃ , O ₄	0

▼B

2. Liczba jednostek jednego typu pojazdu, które mają zostać zarejestrowane, udostępnione na rynku lub dopuszczone w ciągu roku w państwie członkowskim, jest określana przez to państwo członkowskie, ale nie może przekroczyć, na podstawie art. 42, dla danej kategorii pojazdu rocznych limitów ilościowych podanych w poniższej tabeli:

Kategoria	Jednostki
M ₁	250
M ₂ , M ₃	250
N ₁	250
N ₂ , N ₃	250
O ₁ , O ₂	500
O ₃ , O ₄	250

B. LIMITY KOŃCOWEJ PARTII PRODUKCJI

Maksymalna liczba kompletnych i skompletowanych pojazdów dopuszczonych w każdym państwie członkowskim w ramach procedury „końcowa partia produkcji” jest ograniczana przez państwa członkowskie w jeden z następujących sposobów:

1. W przypadku kategorii M₁ maksymalna liczba pojazdów jednego typu lub większej liczby typów nie może przekroczyć 10 %, natomiast w przypadku wszystkich innych kategorii – 30 % pojazdów wszystkich danych typów dopuszczonych w tym państwie członkowskim w poprzednim roku. Jeżeli liczba stanowiąca odpowiednio 10 % lub 30 % wynosi mniej niż 100, państwo członkowskie może zezwolić na dopuszczenie maksymalnie 100 pojazdów.

▼B

2. Pojazdy jakiegokolwiek jednego typu są ograniczone do pojazdów, którym w momencie produkcji pojazdu lub po jej dacie wydano ważne świadectwo zgodności, przy czym świadectwo to pozostało ważne przez co najmniej trzy miesiące po dacie wydania, ale następnie straciło swoją ważność z powodu wejścia w życie aktu prawnego.



B

ZAŁĄCZNIK VI

**WYKAZ CZĘŚCI LUB WYPOSAŻENIA, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ
POWAŻNE ZAGROŻENIE DLA WŁAŚCIWEGO FUNKCJONOWANIA
UKŁADÓW ISTOTNYCH DLA BEZPIECZEŃSTWA POJAZDU LUB
JEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, WYMOGI
DOTYCZĄCE OSIĄGÓW TAKICH CZĘŚCI I WYPOSAŻENIA,
ODPOWIEDNIE PROCEDURY BADANIA ORAZ PRZEPISY
DOTYCZĄCE OZNACZANIA I PAKOWANIA**

I. Części lub wyposażenie mające znaczny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu

Nr pozycji	Opis pozycji	Wymogi dotyczące osiągów	Procedura badania	Wymogi dotyczące oznaczania	Wymogi dotyczące pakowania
1	[...]				
2					
3					

II. Części lub wyposażenie mające znaczny wpływ na oddziaływanie pojazdu na środowisko

Nr pozycji	Opis pozycji	Wymogi dotyczące osiągów	Procedura badania	Wymogi dotyczące oznaczania	Wymogi dotyczące pakowania
1	[...]				
2					
3					



ZAŁĄCZNIK VII

AKTY PRAWNE, W ODNIESIENIU DO KTÓRYCH PRODUCENT MOŻE ZOSTAĆ WYZNACZONY JAKO SŁUŻBA TECHNICZNA

1. Cele i zakres

1.1. Niniejszy załącznik zawiera wykaz aktów prawnych, w odniesieniu do których wewnętrzna służba techniczna producenta może zostać wyznaczony jako służba techniczna zgodnie z art. 72 ust. 1.

1.2. Załącznik ten zawiera również odpowiednie przepisy dotyczące wyznaczenia wewnętrznej służby technicznej producenta jako służby technicznej, które należy stosować w ramach homologacji typu pojazdów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych objętych załącznikiem II część I.

1.3. Załącznik ten nie ma jednak zastosowania do producentów, którzy występują o homologację typu UE pojazdów produkowanych w małych seriach, o której mowa w art. 41.

2. Wyznaczenie wewnętrznej służby technicznej producenta jako służby technicznej

2.1. Wewnętrzna służba techniczna producenta wyznaczona jako służba techniczna to producent wyznaczony przez organ udzielający homologacji typu jako laboratorium badawcze w celu prowadzenia badań homologacji w imieniu organu udzielającego homologacji.

Wyrażenie „prowadzenie badań” nie ogranicza się do pomiaru parametrów, lecz obejmuje również zapis wyników badań oraz złożenie organowi udzielającemu homologacji typu sprawozdania zawierającego istotne wnioski.

Obejmuje ono również kontrolowanie zgodności z tymi przepisami, które niekoniecznie wymagają przeprowadzania pomiarów. Ma to miejsce w przypadku oceny zgodności projektu z wymogami prawnymi.

3. Wykaz aktów prawnych i ograniczenia

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego
4 A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1003/2010
7 A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 28
10 A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10
18 A	Tabliczka znamionowa producenta oraz VIN	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 19/2011
20 A	Montaż urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48
27 A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010
33 A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolki i wskaźników	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 121

▼B

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego
34 A	Odszraniające i odmgławiające instalacje szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 672/2010
35 A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010
36 A	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122 Z wyjątkiem zawartych w załączniku 8 przepisów dotyczących grzejników spalinowych i układów ogrzewania zasilanych LPG
37 A	Ośłony kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010
44 A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012
45 A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43 Ograniczenie do przepisów zawartych w załączniku 21
46 A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 458/2011
46 B	Określenie oporu toczenia opony	Rozporządzenie (UE) 2017/2400 załącznik X
48 A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012
49 A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61
50 A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55 Ograniczenie do przepisów zawartych w załączniku 5 (do pkt 8 włącznie) oraz w załączniku 7
61	Układ klimatyzacji	Dyrektywa 2006/40/WE

▼M3**▼B**

*Dodatek*

Wyznaczenie wewnętrznej służby technicznej producenta jako służby technicznej i podwykonawstwo

1. Informacje ogólne
 - 1.1. Wyznaczenie i notyfikacja wewnętrznej służby technicznej producenta jako służby technicznej przebiegają zgodnie z art. 68–81, a wszelkie podwykonawstwo odbywa się zgodnie z niniejszym dodatkiem.
2. Podwykonawstwo
 - 2.1. Zgodnie z art. 71 ust. 1 służba techniczna może wskazać podwykonawcę do prowadzenia badań w jego imieniu.
 - 2.2. Do celów niniejszego dodatku „podwykonawca” oznacza albo jednostkę zależną służby technicznej, która została upoważniona przez tę służbę do prowadzenia działalności w zakresie badań w ramach jej własnej organizacji wewnętrznej, albo stronę trzecią prowadzącą działalność w zakresie badań na podstawie umowy z tą służbą techniczną.
 - 2.3. Korzystanie z usług podwykonawcy nie zwalnia służby technicznej z obowiązku zapewnienia zgodności z przepisami art. 69, 70, 80 i 81, a zwłaszcza z tymi, które dotyczą umiejętności służb technicznych oraz zgodności z normą EN ISO/IEC 17025:2005.
 - 2.4. Załącznik VII pkt 2 ma zastosowanie do podwykonawcy.
3. Sprawozdanie z badań

Sprawozdania z badań sporządzane są zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 30 ust. 3.



ZAŁĄCZNIK VIII

**WARUNKI STOSOWANIA WIRTUALNYCH METOD BADANIA
PRZEZ PRODUCENTA LUB SŁUŻBĘ TECHNICZNĄ**

1. Cele i zakres

Niniejszy załącznik określa przepisy dotyczące badania wirtualnego zgodnie z art. 30 ust. 7.

2. Wykaz aktów prawnych

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego
3B	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58
6 A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność (stopnie służące do wsiadania, stopnie nadwozia i uchwyty)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012
6B	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 11
8 A	Urządzenia widzenia pośredniego i ich montaż	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46
12 A	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 21
16 A	Wystające elementy zewnętrzne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 26
20 A	Montaż urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48
27 A	Zaczep holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010
32 A	Pole widzenia do przodu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 125
35 A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010
37 A	Oslony kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010
42 A	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 73
48 A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012
49 A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61
50 A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55

▼B

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego
50B	Krótki sprzęg; montaż homologowanego typu krótkiego sprzęgu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 102
52 A	Pojazdy kategorii M ₂ i M ₃	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 107
52B	Wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 66
57 A	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUP)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 93



Dodatek 1

Ogólne warunki stosowania wirtualnych metod badania

1. Wzór badania wirtualnego

Jako podstawową strukturę opisu i przeprowadzenia wirtualnego badania stosuje się następujący schemat:

- a) cel;
- b) wzór struktury;
- c) warunki brzegowe;
- d) założenia dotyczące obciążenia;
- e) obliczenie;
- f) ocena;
- g) dokumentacja.

2. Podstawy komputerowej symulacji i obliczania

2.1. Model matematyczny

Model matematyczny dostarczany jest przez producenta. Odzwierciedla on złożoność konstrukcji pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego poddawanych badaniu w związku z wymogami odpowiedniego aktu prawnego i jego warunków brzegowych.

Te same przepisy stosuje się do badania komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych oddzielnie od pojazdu.

2.2. Procedura walidacji modelu matematycznego

Model matematyczny walidowany jest poprzez porównanie z rzeczywistymi warunkami testowymi.

W tym celu przeprowadzane jest badanie fizyczne, aby porównać wyniki otrzymane po zastosowaniu modelu matematycznego z wynikami badania fizycznego. Należy wykazać porównywalność wyników obu badań. Producent lub służba techniczna sporządza sprawozdanie z walidacji i przedstawia je organowi udzielającemu homologacji.

Organ udzielający homologacji powiadamiany jest o wszelkich zmianach w modelu matematycznym lub w oprogramowaniu, które mogłyby unieważnić sprawozdanie z walidacji, i może domagać się przeprowadzenia nowej procedury walidacji.

Schemat przebiegu procedury walidacji przedstawiony jest w dodatku 3.

2.3. Dokumentacja

Producent dokumentuje i udostępnia służbie technicznej dane i narzędzia pomocnicze wykorzystywane do symulacji i obliczeń.

3. Narzędzia i wsparcie

Na wniosek służby technicznej producent dostarcza jej narzędzia niezbędne do przeprowadzania badania wirtualnego, w tym odpowiednie oprogramowanie, lub zapewnia służbie technicznej dostęp do nich.

Producent zapewnia również służbie technicznej odpowiednie wsparcie.

Zapewnienie służbie technicznej przez producenta dostępu i wsparcia nie zwalnia służby technicznej z obowiązków odnoszących się do umiejętności jej pracowników, uiszczania opłat licencyjnych oraz zachowania poufności.

**Dodatek 2**

Szczegółowe warunki stosowania wirtualnych metod badania

1. Wykaz aktów prawnych

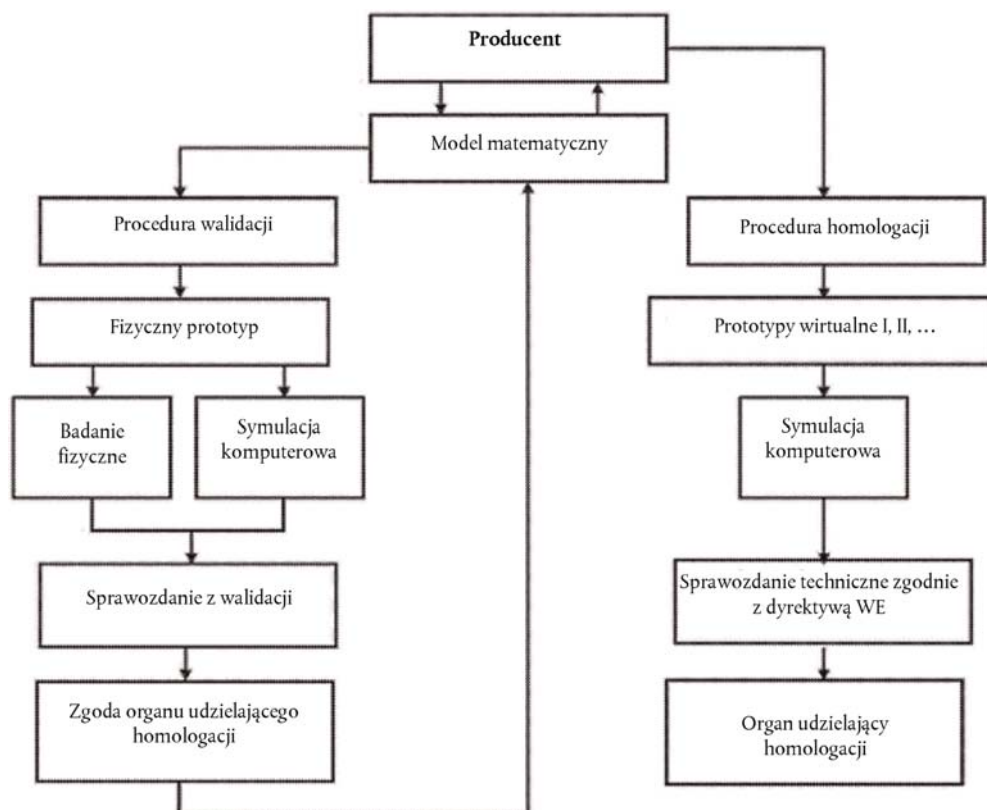
	Odniesienie do aktu prawnego	Załącznik i punkty	Warunki szczegółowe
3B	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 58	Pkt 2.3, 7.3 i 25.6 regulaminu ONZ nr 58.	Wymiary oraz opór stawiany siłom.
6 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 130/2012	Część 1 i 2 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 130/2012.	Wymiary stopni służących do wsiadania, stopni nadwozia i uchwytów.
6B	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 11	Załącznik 3 do regulaminu ONZ nr 11. Pkt 2.1 załącznika 4 do regulaminu ONZ nr 11. Załącznik 5 do regulaminu ONZ nr 11.	Badania wytrzymałości na rozciąganie i wytrzymałości zamków na przyspieszenia.
8 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 46	Pkt 15.2.4 regulaminu ONZ nr 46.	Zalecane pole widzenia lusterek wstecznych.
12 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 21	a) Pkt 5–5.7 regulaminu ONZ nr 21. b) Pkt 2.3 regulaminu ONZ nr 21.	a) Pomiar wszystkich promieni krzywizny oraz wszystkich elementów zewnętrznych z wyjątkiem tych wymogów, w których przypadku skontrolowanie zgodności z przepisami wymaga zastosowania siły. b) Określanie strefy uderzenia głową.
16 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 26	Pkt 5.2.4 regulaminu ONZ nr 26. Wszystkie przepisy pkt 5 (wymogi ogólne) i 6 (wymogi szczegółowe) regulaminu ONZ nr 26.	Pomiar wszystkich promieni krzywizny oraz wszystkich elementów zewnętrznych z wyjątkiem tych wymogów, w których przypadku skontrolowanie zgodności z przepisami wymaga zastosowania siły.
20 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 48	Pkt 6 (specyfikacje poszczególnych urządzeń) oraz załączniki 4, 5 i 6 do regulaminu ONZ nr 48.	Badanie zachowania na drodze, o którym mowa w pkt 6.22.9.2.2, przeprowadzane jest na prawdziwym pojeździe.
27 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1005/2010	Pkt 1.2 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 1005/2010.	Rozciągająca oraz ściskająca siła statyczna.
32 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 125	Pkt 5 (specyfikacje) regulaminu ONZ nr 125.	Przeszkody i pole widzenia.

▼B

	Odniesienie do aktu prawnego	Załącznik i punkty	Warunki szczegółowe
35 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1008/2010	Pkt 1.1.2 i 1.1.3 załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 1008/2010.	Wyłącznie określanie obszaru wycierania.
37 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010	Pkt 2 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 1009/2010.	Weryfikacja wymogów dotyczących wymiarów.
42 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 73	Pkt 12.10 regulaminu ONZ nr 73.	Wytrzymałość na siłę poziomą oraz pomiar odchylenia.
48 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	a) Część B pkt 7 i 8 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012. b) Część C pkt 6 i 7 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012.	a) Sprawdzenie zgodności z wymogami w zakresie zwrotności, w tym zwrotności pojazdów wyposażonych w osie podnoszone lub przenoszące obciążenie. b) Pomiar maksymalnego tylnego wychylenia.
49 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61	Załączniki 5 i 6 do regulaminu ONZ nr 61.	Pomiar wszystkich promieni krzywizny oraz wszystkich elementów zewnętrznych z wyjątkiem tych wymogów, w których przypadku skontrolowanie zgodności z przepisami wymaga zastosowania siły.
50 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55	a) Załącznik 5 „Wymagania dotyczące mechanicznych urządzeń sprzęgających” do regulaminu ONZ nr 55. b) Pkt 1.1 załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 55. c) Pkt 3 załącznika 6 do regulaminu ONZ nr 55.	a) Włącznie z wszystkimi przepisami zawartymi w pkt 1–8. b) Badania wytrzymałościowe mechanicznych urządzeń sprzęgających o prostej konstrukcji można zastąpić badaniem wirtualnym. c) Wyłącznie pkt 3.6.1 (badanie wytrzymałościowe), 3.6.2 (wytrzymałość na wyboczenie) oraz 3.6.3 (wytrzymałość na moment zginający).
52 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 107	Załącznik 3 do regulaminu ONZ nr 107.	Punkt 7.4.5. (metoda obliczania).
52B	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 66	Załącznik 9 do regulaminu ONZ nr 66.	Symulacja komputerowa badania metodą przewracania kompletnego pojazdu jako równoważna metoda homologacji.
57 A	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 93	Pkt 3 załącznika 5 do regulaminu ONZ nr 93.	Wytrzymałość na siłę poziomą oraz pomiar odchylenia.

▼ B*Dodatek 3*

Procedura walidacji





ZAŁĄCZNIK IX

**PROCEDURY POSTĘPOWANIA PODCZAS WIELOSTOPNIOWEJ
HOMOLOGACJI TYPU**

1. Obowiązki producentów
 - 1.1. Właściwe funkcjonowanie wielostopniowej homologacji typu wymaga współpracy wszystkich zainteresowanych producentów. W tym celu organy udzielające homologacji muszą przed udzieleniem homologacji typu na pierwszym i kolejnych jej etapach zapewnić istnienie właściwych ustaleń pomiędzy odpowiednimi producentami zapewniających przekazywanie oraz wymianę dokumentów i informacji, tak aby skompletowany typ pojazdu spełniał wymogi techniczne wszystkich odpowiednich aktów prawnych wymienionych w załączniku II. Takie informacje muszą zawierać szczegóły dotyczące homologacji typu odpowiedniego układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego oraz części pojazdu, które tworzą część pojazdu niekompletnego, ale nie otrzymały jeszcze homologacji typu.
 - 1.2. Każdy producent uczestniczący w procedurze wielostopniowej homologacji typu jest odpowiedzialny za homologację oraz zgodność produkcji wszystkich układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które są przez tego producenta wytwarzane lub dodawane do poprzedniego etapu produkcji. Producent na kolejnym etapie nie jest odpowiedzialny za obiekty, które były homologowane na wcześniejszych etapach, z wyjątkiem przypadków, w których producent ten dokonuje zmiany odpowiednich części w stopniu, który unieważnia udzieloną wcześniej homologację typu.
2. Obowiązki organów udzielających homologacji
 - 2.1. Organ udzielający homologacji:
 - a) sprawdza, czy wszystkie świadectwa homologacji typu UE wydane na podstawie aktów prawnych mających zastosowanie do homologacji typu pojazdu obejmują dany typ pojazdu w jego stanie skompletowania i odpowiadają wymogom;
 - b) zapewnia, aby wszystkie odpowiednie dane, uwzględniając stan kompletacji pojazdu, były zawarte w folderze informacyjnym;
 - c) odwołując się do dokumentacji, upewnia się, czy specyfikacja(-e) i dane dotyczące pojazdu zawarte w folderze informacyjnym znajdują się w pakietach informacyjnych i świadectwach homologacji typu UE wydanych zgodnie z odpowiednimi aktami prawnymi; a w przypadku kompletnego pojazdu, jeżeli numer pozycji z folderu informacyjnego nie znajduje się w pakiecie informacyjnym któregośkolwiek aktu prawnego, potwierdza, że odpowiednia część lub właściwość są zgodne z danymi szczegółowymi zawartymi w folderze informacyjnym;
 - d) na wybranej próbie pojazdów należących do typu, który ma być przedmiotem homologacji, przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie kontroli części i układów pojazdu w celu sprawdzenia, czy pojazd(-y) jest (są) skonstruowany(-e) zgodnie z odpowiednimi danymi, zawartymi w uwierzytelnionym folderze informacyjnym zgodnie z wszystkimi odpowiednimi aktami prawnymi; oraz
 - e) w stosownych przypadkach przeprowadza lub nakazuje przeprowadzenie odpowiednich sprawdzeń dotyczących montażu oddzielnych zespołów technicznych.

▼B

2.2. Liczba pojazdów, które należy kontrolować do celów pkt 2.1 lit. d), musi być wystarczająca, aby umożliwiać właściwą kontrolę różnych kombinacji, które mają otrzymać homologację typu UE, zgodnie ze stanem kompletacji pojazdu pod względem następujących kryteriów:

- silnik;
- skrzynia biegów;
- osie napędzane (liczba, pozycja, powiązanie kinematyczne);
- osie kierowane (liczba i położenie);
- rodzaje nadwozia;
- liczba drzwi;
- kierunek ruchu drogowego;
- liczba siedzeń;
- poziom wyposażenia.

3. Obowiązujące wymogi

3.1. Wielostopniowe homologacje typu są udzielane na podstawie stanu kompletacji typu pojazdu i muszą zawierać wszystkie homologacje typu udzielone na wcześniejszych etapach.

3.2. W przypadku homologacji typu całego pojazdu niniejsze rozporządzenie (w szczególności wymogi załącznika I i poszczególne akty prawne wymienione w załączniku II) stosuje się w taki sam sposób, jak gdyby homologacja była udzielana (lub rozszerzana) producentowi pojazdu podstawowego.

3.2.1. Jeżeli typ układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego nie został zmodyfikowany, to homologacja typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego udzielona na wcześniejszych etapach pozostaje ważna do dnia wygaśnięcia pierwszej rejestracji określonego w danym akcie prawnym.

3.2.2. Jeżeli typ układu został zmodyfikowany na kolejnym etapie kompletacji pojazdu w takim stopniu, że musi on zostać ponownie zbadany do celów homologacji typu, ponowne badanie ogranicza się jedynie do tych części układu, które zostały zmodyfikowane lub na które zmiany miały wpływ.

3.2.3. Jeżeli typ pojazdu lub układu został zmodyfikowany przez innego producenta na kolejnym etapie kompletacji pojazdu w takim stopniu, że – z wyjątkiem nazwy producenta – pojazd lub układ można wciąż uznawać za ten sam typ, wymóg mający zastosowanie do istniejących typów można wciąż stosować, dopóki nie upłynie data pierwszej rejestracji podana w odpowiednim akcie prawnym.

3.2.4. Zmiana kategorii pojazdu prowadzi do stosowania odpowiednich wymogów w odniesieniu do nowej kategorii pojazdu. Świadectwa homologacji typu UE z poprzedniej kategorii są akceptowane, pod warunkiem że pojazd spełnia takie same lub bardziej rygorystyczne wymogi niż wymogi mające zastosowanie do nowej kategorii.

3.3. Homologacja typu całego pojazdu udzielona producentowi na kolejnym etapie stanu kompletacji pojazdu nie musi być – z zastrzeżeniem zgody organu udzielającego homologacji – rozszerzana ani zmieniana, jeżeli rozszerzenie wydane na rzecz pojazdu na poprzednim etapie nie ma wpływu na kolejny etap ani na dane techniczne pojazdu. Numer homologacji typu obejmujący rozszerzenie na rzecz pojazdu na poprzednim (-ch) etapie(-ach) kopiuje się jednak w świadectwie zgodności pojazdu na kolejnym etapie.

▼B

3.4. W przypadku gdy przestrzeń ładunkowa kompletnego lub skompletowanego pojazdu kategorii N lub O zostanie zmodyfikowana przez innego producenta w celu dodania usuwalnego osprzętu służącego do przechowywania i zabezpieczania ładunku (na przykład wykładziny przestrzeni ładunkowej, regałów towarowych i bagażników dachowych), elementy takie można traktować jako część masy użytecznej, a homologacja typu nie jest potrzebna, jeżeli spełnione są oba z następujących warunków:

- a) modyfikacje nie wpływają na homologację typu pojazdu w żaden inny sposób niż poprzez zwiększenie rzeczywistej masy pojazdu;
- b) dodany osprzęt można usunąć bez użycia specjalnych narzędzi.

4. Identyfikacja pojazdu

4.1. Numer VIN przewidziany w rozporządzeniu (UE) nr 19/2011 należy zachować podczas wszystkich kolejnych etapów homologacji typu w celu zapewnienia identyfikowalności procesu.

4.2. W drugim i na kolejnych etapach poza tabliczką znamionową przewidzianą w rozporządzeniu (UE) nr 19/2011 każdy producent przymocowuje do pojazdu dodatkową tabliczkę, której wzór przedstawiono w dodatku do niniejszego załącznika. Tabliczka ta musi być przymocowana w sposób trwały w miejscu widocznym i łatwo dostępnym na części niepodlegającej wymianie podczas użytkowania. Tabliczka musi pokazywać w sposób czytelny i trwały następujące informacje w podanej kolejności:

- nazwę producenta;
- sekcję 1, 3 i 4 numeru homologacji typu UE;
- etap homologacji;
- numer VIN pojazdu podstawowego;
- maksymalną masę całkowitą pojazdu, jeżeli jej wartość uległa zmianie na aktualnym etapie homologacji;
- maksymalną masę całkowitą zespołu pojazdów (jeżeli jej wartość uległa zmianie na aktualnym etapie homologacji oraz jeżeli pojazd jest przeznaczony do ciągnięcia przyczepy). Podaje się „0”, jeżeli pojazd nie jest przeznaczony do ciągnięcia przyczepy;
- maksymalne masy przypadające na każdą z osi, podane w kolejności od przodu do tyłu, jeżeli ich wartość uległa zmianie na aktualnym etapie homologacji;
- w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną, maksymalną masę w punkcie sprzęgu, jeżeli jej wartość uległa zmianie na aktualnym etapie homologacji.

O ile w pkt 4.1 i w niniejszym punkcie nie przewidziano inaczej, dodatkowa tabliczka spełnia wymogi określone w załącznikach I i II do rozporządzenia (UE) nr 19/2011.

▼ B***Dodatek***

Wzór dodatkowej tabliczki producenta

Poniższy wzór podano jedynie jako przykład.

NAZWA PRODUCENTA (etap 3)

e2*201X/XX*2609

Etap 3

WD9VD58D98D234560

1 500 kg

2 500 kg

1 – 700 kg

2 – 810 kg

▼B*ZAŁĄCZNIK X***DOSTĘP DO INFORMACJI Z OBD POJAZDU ORAZ INFORMACJI DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I KONSERWACJI POJAZDU**

1. Wprowadzenie
Niniejszy załącznik określa wymogi techniczne w zakresie dostępu do informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów.
2. Dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu

▼M2

- 2.1. Producent wprowadza konieczne rozwiązania i procedury, zgodnie z art. 61 ust. 2 akapit drugi zdanie pierwsze, aby zapewnić dostęp za pośrednictwem stron internetowych do informacji z OBD pojazdu oraz do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu. Zgodność z częściami serii normy EN ISO 18541 „Pojazdy drogowe – Znormalizowany dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów (RMI)”: EN ISO 18541-2014 (Część 1: Informacje ogólne i definicje przypadków użycia; Część 2: Wymagania techniczne; Część 3: Wymagania funkcjonalnych interfejsów użytkownika), EN ISO 18541-2015 (Część 4: Badanie zgodności) oraz EN ISO 18541-2018 (Część 5: Przepisy szczegółowe dotyczące pojazdów ciężarowych) stanowi podstawę domniemania spełnienia obowiązków producentów polegających na zapewnieniu informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów na ich stronach internetowych z wykorzystaniem znormalizowanego formatu. Dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu udziela się w łatwo dostępny i szybki sposób.

▼B

- 2.2. Organ udzielający homologacji udziela homologacji typu wyłącznie po otrzymaniu od producenta świadectwa w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu.
- 2.3. Świadectwo w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu służy jako dowód zapewnienia zgodności z art. 64.
- 2.4. Świadectwo w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu sporządza się zgodnie ze wzorem podanym w dodatku 1.
- 2.5. Informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu obejmują:
 - 2.5.1. jednoznaczny identyfikację pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, za które odpowiada producent;

▼M2

- 2.5.2. podręczniki serwisowe, w tym dokumentację czynności związanych z obsługą techniczną i konserwacją, oraz odniesienia do specyfikacji technicznych w zakresie płynów, w tym smarów, płynów hamulcowych i płynów chłodzących;

▼B

- 2.5.3. instrukcje techniczne;
- 2.5.4. informacje dotyczące komponentu i diagnostyki (takie jak minimalne i maksymalne teoretyczne wartości pomiarów);
- 2.5.5. schematy instalacji elektrycznej;
- 2.5.6. kody diagnostyczne, w tym kody własne producenta;
- 2.5.7. numer identyfikacyjny kalibracji oprogramowania odnoszący się do typu pojazdu;

▼B

- 2.5.8. informacje dotyczące zastrzeżonych narzędzi i wyposażenia oraz informacje przekazywane za pomocą tych narzędzi i wyposażenia;
- 2.5.9. dane techniczne i dwukierunkowe dane dotyczące monitorowania i badań;
- 2.5.10. standardowe jednostki robocze lub czas realizacji prac w zakresie naprawy i konserwacji, jeżeli informacje takie udostępnia się autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi producenta albo w sposób bezpośredni, albo przez stronę trzecią;
- 2.5.11. w przypadku wielostopniowej homologacji typu informacje wymagane zgodnie z pkt 3 oraz wszystkie inne informacje niezbędne do spełnienia wymogów określonych w art. 61.
- 2.6. Producent udostępnia zainteresowanym stronom następujące informacje:
 - 2.6.1. odpowiednie informacje pozwalające na opracowanie komponentów zamiennych, które są niezbędne do poprawnego działania układu OBD;
 - 2.6.2. informacje pozwalające na opracowanie standardowych narzędzi diagnostycznych.
- 2.7. Do celów pkt 2.6.1 opracowanie komponentów zamiennych nie może być ograniczone:
 - 2.7.1. niedostępnością istotnych informacji;
 - 2.7.2. wymogami technicznymi dotyczącymi strategii wskazywania nieprawidłowego działania, jeżeli przekroczono wartości progowe układu OBD lub jeżeli układ OBD nie jest w stanie spełnić podstawowych wymogów OBD w zakresie monitorowania określonych w niniejszym rozporządzeniu;
 - 2.7.3. szczególnymi zmianami w przetwarzaniu informacji z OBD, pozwalającymi na oddzielne traktowanie działania pojazdu zasilanego benzyną lub gazem;
 - 2.7.4. homologacją typu dla pojazdów zasilanych gazem, które posiadają ograniczoną liczbę małych nieprawidłowości.
- 2.8. Do celów pkt 2.6.2, jeżeli producenci korzystają z narzędzi diagnostycznych i badawczych zgodnie z normą ISO 22900 „Modułowy interfejs komunikacyjny pojazdu (MVC1)” i normą ISO 22901 „Otwarty format wymiany danych diagnostycznych (ODX)” w swoich sieciach franczyzowych, pliki ODX są udostępniane niezależnym podmiotom za pośrednictwem stron internetowych producenta.
- 2.9. ► **M2** Do celów OBD, diagnostyki, naprawy i konserwacji, monitorowania i kontroli pojazdu bezpośredni strumień danych o pojeździe, w tym kody błędów, oraz funkcje diagnostyczne udostępnia się przez port szeregowy znormalizowanego łącza danych określony w pkt 6.5.1.4 oraz zgodnie ze specyfikacjami określonymi w pkt 6.5.3 dodatku 1 do załącznika 11 do regulaminu nr 83 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) ⁽¹⁾ oraz zgodnie z pkt 4.7.3 załącznika 9B i wzorcowymi dokumentami standardowymi określonymi w dodatku 6 do załącznika do regulaminu nr 49 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) ⁽²⁾. ◀

⁽¹⁾ Regulamin nr 83 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie emisji zanieczyszczeń w zależności od paliwa zasilającego silnik (Dz.U. L 42 z 15.2.2012, s. 1).

⁽²⁾ Regulamin nr 49 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki o zapłonie samoczynnym (ZS) stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników o zapłonie iskrowym (ZI) napędzanych gazem ziemnym lub skroplonym gazem węglowodorowym stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 180 z 8.7.2011, s. 53).

▼B

Podczas ruchu pojazdu dane są udostępniane wyłącznie w trybie „tylko do odczytu”.

3. Wielostopniowa homologacja typu
 - 3.1. W przypadku wielostopniowej homologacji typu producent ostateczny jest odpowiedzialny za udostępnienie informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu w odniesieniu do własnego(-ych) etapu(-ów) produkcji oraz odesłania do wcześniejszego etapu lub etapów.
 - 3.2. Ponadto producent ostateczny na swojej stronie internetowej udostępnia niezależnym podmiotom następujące informacje:
 - 3.2.1. adresy stron internetowych producentów odpowiedzialnych za wcześniejsze etapy;
 - 3.2.2. nazwę i adres wszystkich producentów odpowiedzialnych za wcześniejsze etapy;
 - 3.2.3. numery homologacji typu na wcześniejszych etapach;
 - 3.2.4. numer silnika.
 - 3.3. Każdy producent odpowiedzialny za określony etap lub etapy homologacji typu jest odpowiedzialny za udostępnienie na swojej stronie internetowej informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu w odniesieniu do etapu lub etapów homologacji typu, za które jest odpowiedzialny, oraz odesłania do wcześniejszego etapu lub wcześniejszych etapów.
 - 3.4. Producent odpowiedzialny za określony etap lub etapy homologacji typu udostępnia następujące informacje producentowi odpowiedzialnemu za następny etap:
 - 3.4.1. świadectwo zgodności dotyczące etapu lub etapów, za które jest odpowiedzialny;
 - 3.4.2. świadectwo w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu, wraz z załącznikami do niego;
 - 3.4.3. numer homologacji typu odpowiadający etapowi lub etapom, za które jest odpowiedzialny;
 - 3.4.4. dokumenty, o których mowa w pkt 3.4.1, 3.4.2 i 3.4.3, dostarczone przez producentów zaangażowanych na wcześniejszych etapach.
 - 3.5. Każdy producent upoważnia producenta odpowiedzialnego za następny etap do przekazania dostarczonych dokumentów producentom odpowiedzialnym za kolejne etapy i ostatni etap.
 - 3.6. Ponadto na podstawie umowy producent odpowiedzialny za określony etap lub etapy homologacji typu:
 - 3.6.1. udostępnia producentowi odpowiedzialnemu za następny etap informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu oraz informacje dotyczące interfejsu odpowiadające etapowi lub etapom, za które jest odpowiedzialny;
 - 3.6.2. udostępnia na wniosek producenta odpowiedzialnego za kolejny etap homologacji typu informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu oraz informacje dotyczące interfejsu odpowiadające etapowi lub etapom, za które jest odpowiedzialny.
 - 3.7. Producent, w tym producent ostateczny, może nakładać opłaty wyłącznie zgodnie z art. 63 w odniesieniu do etapu lub etapów, za które jest odpowiedzialny.

▼B

Producent, w tym producent ostateczny, nie może wprowadzać opłat za udzielanie informacji dotyczących adresu stron internetowych lub danych kontaktowych innych producentów.

4. Dostosowania na życzenie klienta

- 4.1. W drodze odstępstwa od pkt 2, jeżeli liczba układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych odpowiednio dostosowywanych na życzenie klienta jest niższa niż 250 jednostek wyprodukowanych na całym świecie, zapewnia się łatwy i szybki dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji związanych z dostosowaniem na życzenie klienta, w sposób niedyskryminacyjny względem treści i dostępu oferowanych autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi.

Dla celów obsługi i przeprogramowywania sterowników elektronicznych związanych z dostosowaniem na życzenie klienta producent udostępnia niezależnym podmiotom odpowiednie zastrzeżone specjalistyczne narzędzia diagnostyczne lub wyposażenie do badań tak samo jak autoryzowanym stacjom obsługi.

Dostosowania na życzenie klienta wymieniane są podczas udzielania homologacji typu na stronie internetowej producenta zawierającej informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów oraz w świadectwie w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu.

- 4.2. Producenci udostępniają niezależnym podmiotom poprzez sprzedaż lub wynajem zastrzeżone specjalistyczne narzędzia diagnostyczne lub wyposażenie do badań do obsługi dostosowanych dla klienta układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.

- 4.3. Podczas ubiegania się o homologację typu producent wymienia w świadectwie w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów dostosowania na życzenie klienta, dla których skorzystał z odstępstwa w odniesieniu do wynikającego z pkt 2 obowiązku udostępniania informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu przy wykorzystaniu znormalizowanego formatu oraz wszelkich związanych z nimi sterowników elektronicznych.

Dostosowania na życzenie klienta oraz wszelkie związane z nimi sterowniki elektroniczne wymieniane są również na stronie internetowej producenta zawierającej informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów.

5. Drobnii producenci

- 5.1. W drodze odstępstwa od pkt 2 producenci, których roczna światowa produkcja typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego objętych niniejszym rozporządzeniem wynosi mniej niż 1 000 jednostek w przypadku pojazdów kategorii M₁ i N₁ lub mniej niż 250 jednostek w przypadku pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃ i O, zapewniają łatwy i szybki dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu, w sposób niedyskryminacyjny względem treści i dostępu oferowanych autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi.

- 5.2. Pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne, o których mowa w pkt 5.1, są wymieniane na stronie internetowej producenta zawierającej informacje dotyczące naprawy i konserwacji.

- 5.3. Organ udzielający homologacji informuje Komisję o każdej homologacji typu udzielonej drobnym producentom.

▼ B

6. Wymogi

- 6.1. ► **M2** Zgodność z częściami normy EN ISO 18541, o których mowa w pkt 2.1, stanowi podstawę domniemania spełnienia obowiązków producentów polegających na zapewnieniu informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów na ich stronach internetowych z wykorzystaniem znormalizowanego formatu. ◀

Osoby wnioskujące o prawo do kopiowania lub ponownej publikacji informacji muszą się zwracać bezpośrednio do właściwego producenta. Informacje dotyczące materiałów szkoleniowych muszą być również dostępne, jednak mogą być udostępniane innymi kanałami niż strony internetowe.

Informacje o wszystkich częściach pojazdu, w które jest on wyposażony przez producenta pojazdu zgodnie z numerem VIN i wszelkimi dodatkowymi kryteriami, takimi jak rozstaw osi, moc wyjściowa silnika, wyposażenie lub opcje, i które można wymienić na części zamienne oferowane przez producenta pojazdu autoryzowanym stacjom obsługi lub punktom sprzedaży lub osobom trzecim przy pomocy odniesienia do numeru części z oryginalnego wyposażenia, udostępnia się w formie możliwych do maszynowego odczytu i przetworzenia elektronicznego zbiorów danych w bazie danych łatwo dostępnej dla niezależnych podmiotów.

Wspomniana baza danych zawiera numery VIN, numery części z oryginalnego wyposażenia, nazwy części z oryginalnego wyposażenia, informacje na temat okresu ważności (daty ważności: od–do), informacje na temat montażu oraz, w stosownych przypadkach, cechy dotyczące budowy.

Informacje w bazie danych są regularnie aktualizowane. W aktualizacjach uwzględnia się w szczególności wszystkie zmiany wprowadzone w poszczególnych pojazdach po ich wyprodukowaniu, jeżeli informacje takie są dostępne autoryzowanym punktom sprzedaży.

- 6.2. ► **M2** Dostęp do zabezpieczeń pojazdu jest udostępniany niezależnym podmiotom z zastrzeżeniem ochrony technologii zabezpieczeń zgodnie z następującymi wymogami: ◀
- 6.2.1. sposób wymiany danych musi zapewniać ich poufność, integralność i ochronę przed powielaniem;
- 6.2.2. stosuje się standardowy protokół <https://ssl-tls> (RFC4346);
- 6.2.3. do celów wzajemnego ustalania autentyczności niezależnych podmiotów i producentów stosuje się certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z normą międzynarodową ISO 20828;
- 6.2.4. prywatny klucz niezależnych podmiotów chroniony jest za pomocą bezpiecznego sprzętu komputerowego.
- 6.3. ► **M2** Procedura zatwierdzania i autoryzacji niezależnych podmiotów w zakresie dostępu do zabezpieczeń pojazdu, o którym mowa w pkt 6.2, jest określona w dodatku 3. Rola i zakresy odpowiedzialności organów zaangażowanych w akredytację, zatwierdzanie i autoryzację niezależnych podmiotów są wyszczególnione poprzez wymogi funkcjonalne obejmujące przykłady i przypadki użycia określone w zawiadomieniu Komisji. ◀ W tym celu niezależne podmioty uzyskują akredytację i autoryzację w oparciu o dokumenty wykazujące, że prowadzą legalną działalność gospodarczą i nie były skazane za powiązaną z nią działalność przestępczą.

▼ M2

Do celów tej procedury nie uznaje się, że podmioty prowadzą legalną działalność gospodarczą, jeżeli reklamują lub oferują naprawy lub konserwacje, które mogłyby mieć negatywny wpływ na emisję zanieczyszczeń pojazdu. Obejmuje to:

- a) dezaktywację lub usunięcie urządzeń kontrolujących emisję spalin lub układów sterowania emisją, bądź pogorszenie ich działania lub ukrywanie ich nieprawidłowego działania;

▼ M2

- b) instalowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania ⁽¹⁾ lub strategii nieracjonalnych ⁽²⁾;
- c) dezaktywację, usunięcie lub ingerencję w urządzenia służące do monitorowania zużycia paliwa lub energii elektrycznej bądź ingerencję we wskazania drogomierzy;
- d) ingerencję w jednostkę sterującą silnika, z uwzględnieniem mocy znamionowej silnika.

▼ B

- 6.4. Przeprogramowania sterowników dokonuje się zgodnie z normą międzynarodową ISO 22900-2, albo SAE J2534, albo TMC RP1210B, stosując niezastrzeżony sprzęt komputerowy.

W celu zatwierdzania zgodności aplikacji producenta i interfejsów komunikacyjnych pojazdów (VCI) zgodnych z normami międzynarodowymi ISO 22900-2 lub SAE J2534 lub TMC RP1210B producent oferuje albo zatwierdzanie niezależnie stworzonych VCI, albo informacje oraz wynajem sprzętu komputerowego niezbędnego producentowi VCI do samodzielnego dokonania takiego zatwierdzenia.

Opłaty za takie zatwierdzanie lub informacje i sprzęt komputerowy podlegają warunkom określonym w art. 63 ust. 1.

- 6.5. Wymogi pkt 6.4 nie mają zastosowania w przypadku przeprogramowania urządzeń ograniczenia prędkości i urządzeń rejestrujących.
- 6.6. Wszystkie diagnostyczne kody błędów odnoszące się do emisji muszą być zgodne z załącznikiem XI do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 i załącznikiem X do rozporządzenia (UE) nr 582/2011.
- 6.7. W odniesieniu do uzyskania dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu innych niż informacje dotyczące zabezpieczonych obszarów pojazdu wymogi rejestracyjne w zakresie korzystania ze strony internetowej producenta przez niezależne podmioty dotyczą jedynie dostarczenia informacji niezbędnych do potwierdzenia sposobu uiszczenia zapłaty za informacje. W przypadku informacji dotyczących zabezpieczonych obszarów pojazdu niezależny podmiot przedkłada certyfikat zgodny z normą międzynarodową ISO 20828 w celu identyfikacji siebie i organizacji, do której należy, po czym w odpowiedzi producent przedkłada własny certyfikat zgodny z normą międzynarodową ISO 20828 w celu potwierdzenia niezależnemu podmiotowi, że zwrócił się do odpowiedniego oddziału właściwego producenta. Obie strony przechowują zapis takich transakcji określający pojazdy i zmiany, jakich w nich dokonano na mocy niniejszego przepisu.
- 6.8. Na swoich stronach internetowych zawierających informacje o naprawie producenci podają numery homologacji typu dla każdego modelu.
- 6.9. Jeżeli informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu, które są dostępne na stronie internetowej producenta, nie zawierają określonych istotnych informacji umożliwiających odpowiednie projektowanie i produkcję dodatkowych układów zasilania paliwami alternatywnymi, wówczas zainteresowany producent dodatkowych układów zasilania paliwami alternatywnymi musi mieć możliwość dostępu do wymaganych informacji zwracając się z takim wnioskiem bezpośrednio do producenta. Dane kontaktowe do tego celu muszą być wyraźnie podane na stronie internetowej producenta i informacje należy dostarczyć w ciągu 30 dni. Informacje takie należy dostarczać tylko dla dodatkowych układów zasilania paliwami alternatywnymi objętych regulaminem ONZ nr 115 lub komponentów zmodyfikowanych układów napędowych wykorzystujących paliwa alternatywne, które stanowią część układów objętych regulaminem ONZ nr 115. Ponadto informacje

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją w art. 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

⁽²⁾ Zgodnie z definicją w art. 3 pkt 8 rozporządzenia (WE) nr 595/2009.

▼B

takie należy przedstawić wyłącznie na wniosek wyraźnie określający dokładną specyfikację modelu pojazdu, w odniesieniu do którego wymagane są informacje, i wyraźnie potwierdzający, że informacje są wymagane do opracowania dodatkowych układów zasilania paliwami alternatywnymi lub komponentów zmodyfikowanych układów napędowych wykorzystujących paliwa alternatywne objętych regulaminem ONZ nr 115.

7. Wymogi w zakresie homologacji typu
- 7.1. Aby uzyskać homologację typu, producent przedstawia wypełnione świadectwo, którego wzór przedstawiono w dodatku 1.
- 7.2. Jeżeli informacje z OBD pojazdu oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu nie są dostępne lub nie spełniają wymogów niniejszego załącznika, producent dostarcza te informacje w terminie sześciu miesięcy od daty udzielenia homologacji typu.
- 7.3. Obowiązek dostarczenia informacji w terminie, o którym mowa w pkt 7.2, ma zastosowanie wyłącznie w sytuacjach, gdy po uzyskaniu homologacji typu pojazd jest wprowadzany do obrotu.

W sytuacji gdy pojazd jest wprowadzany do obrotu później niż sześć miesięcy od daty udzielenia homologacji typu, informacje są dostarczane w terminie wprowadzenia pojazdu do obrotu.
- 7.4. W oparciu o wypełnione świadectwo w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu organ udzielający homologacji może założyć, że producent wprowadził wystarczające rozwiązania i procedury w zakresie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu, pod warunkiem że nie złożono żadnej skargi, a producent dostarczył świadectwo w terminie, o którym mowa w pkt 7.2.

***Dodatek 1***

Świadectwo producenta w sprawie dostępu do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu

(Producent):

(Adres producenta):

poświadczam, że

umożliwia dostęp do informacji z OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu zgodnie z przepisami:

art. 61 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 ⁽¹⁾ i załącznika X do tego rozporządzenia.

w odniesieniu do typów pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych wymienionych w załączniku do niniejszego świadectwa.

Stosuje się następujące odstępstwa: Dostosowania na życzenie klienta (*) — produkcja małoseryjna (*) —.

Adresy głównych stron internetowych, poprzez które można uzyskać odpowiednie informacje i których zgodność z powyższymi przepisami niniejszym poświadczam się, wymienione są w załączniku do niniejszego świadectwa razem z danymi kontaktowymi przedstawiciela producenta, który podpisał niniejsze świadectwo.

W stosownych przypadkach: producent niniejszym poświadczam również, że spełnił obowiązek przewidziany w art. 62 rozporządzenia (UE) 2018/858, polegający na udostępnieniu odpowiednich informacji dotyczących poprzednich homologacji tych typów pojazdów nie później niż w terminie sześciu miesięcy od daty udzielenia homologacji typu.

Sporządzono w ... [miejscowość]

W dniu ... [data]

[podpis] [stanowisko]

Załączniki:

— Załącznik A: Adresy stron internetowych;

— Załącznik B: Dane kontaktowe;

— Załącznik C pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

Nota wyjaśniająca:

(*) Niepotrzebne skreślić

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 and (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

▼B

ZAŁĄCZNIK A

**ADRESY STRON INTERNETOWYCH, O KTÓRYCH MOWA
W NINIEJSZYM ŚWIADECTWIE:**

▼B

ZAŁĄCZNIK B

**DANE KONTAKTOWE PRZEDSTAWICIELA PRODUCENTA,
O KTÓRYM MOWA W NINIEJSZYM ŚWIADECTWIE:**

▼B

ZALĄCZNIK C

**TYP POJAZDU, UKŁADU, KOMPONENTU LUB ODDZIELNEGO
ZESPOŁU TECHNICZNEGO**



Dodatek 2

Informacje z OBD pojazdu

1. Producent pojazdu dostarcza informacje wymagane na podstawie niniejszego dodatku w celu umożliwienia produkcji części zamiennych lub serwisowych kompatybilnych z pokładowym układem diagnostycznym OBD oraz narzędzi diagnostycznych i wyposażenia badawczego.
2. Następujące informacje są udostępniane na żądanie w sposób niedyskryminujący każdemu zainteresowanemu producentowi komponentów, narzędzi diagnostycznych lub wyposażenia badawczego:
 - 2.1. opis typu i liczba cykli kondycjonowania zastosowanych do pierwotnej homologacji typu pojazdu;
 - 2.2. opis typu cyklu demonstracyjnego układu OBD, wykorzystywanego przy pierwotnej homologacji typu pojazdu dla komponentu monitorowanego przez układ OBD;
 - 2.3. kompleksowy dokument opisujący wszystkie komponenty, do których podłączono czujniki, wraz ze strategią wykrywania usterek i aktywacji wskaźnika nieprawidłowego działania (ustalona liczba cykli jazdy lub metoda statystyczna), obejmujący wykaz odpowiednich wtórnych odczytanych parametrów dla każdego komponentu monitorowanego przez układ OBD oraz wykaz wszystkich kodów wyjściowych układu OBD i wykorzystywanych formatów (wraz z wyjaśnieniem dla każdego kodu i formatu), powiązanych z poszczególnymi komponentami mechanizmu napędowego związanymi z emisją i poszczególnymi komponentami niezwiązanymi z emisją, jeżeli monitorowanie komponentów wykorzystywane jest do aktywacji wskaźnika nieprawidłowego działania. W szczególności w przypadku typów pojazdów, które wykorzystują łącze komunikacyjne zgodnie z ISO 15765-4 „Pojazdy drogowe, diagnostyka w lokalnej sieci sterującej (CAN) – część 4: wymagania dla systemów związanych z emisją zanieczyszczeń”, należy dostarczyć wyczerpujące wyjaśnienie danych z serwisu USD 05 Test ID USD 21 do FF i danych z serwisu USD 06 oraz wyczerpujące wyjaśnienie danych z serwisu USD 06 Test ID USD 00 do FF dla każdego monitora układu OBD wspomaganego identyfikatorem (ID).

W przypadku stosowania innych standardowych protokołów komunikacji należy przedstawić podobne, obszernie wyjaśnienia.

Informacji tych można udzielić w formie tabeli z następującymi nagłówkami kolumn i wierszy:

Kod usterki części; Strategia monitorowania; Kryteria wykrywania usterki; Kryteria aktywacji wskaźników nieprawidłowego działania; Parametry wtórne; Kondycjonowanie – badanie demonstracyjne.

Czujnik tlenu katalizatora P0420; sygnały 1 i 2; Różnica pomiędzy czujnikiem 1- a czujnikiem 2-sygnałowym; Prędkość obrotowa silnika w trzecim cyklu; Obciążenie silnika; Tryb A/F; Temperatura katalizatora; Dwa cykle typu 1 – typ 1.

3. Informacje wymagane do produkcji narzędzi diagnostycznych

W celu ułatwienia dostępu do standardowych narzędzi diagnostycznych dla warsztatów naprawczych obsługujących wiele marek producenci pojazdów udostępniają informacje określone w pkt 3.1, 3.2 i 3.3 poprzez strony internetowe zawierające informacje o naprawie pojazdów. Informacje te obejmują wszystkie funkcje narzędzia diagnostycznego oraz wszystkie łącza do informacji o naprawie i instrukcji rozwiązywania problemów. Dostęp do tych informacji może być uzależniony od uiszczenia uzasadnionej opłaty.

▼B

- 3.1. Informacje o protokole komunikacyjnym
 Następujące informacje są wymagane w odniesieniu do marki pojazdu, modelu i wariantu lub innej możliwej do wykorzystania definicji, takiej jak numer VIN lub identyfikacja pojazdu i układów:
 - 3.1.1. każdy dodatkowy system informacji o protokole konieczny dla przeprowadzenia pełnej diagnostyki będącej uzupełnieniem norm określonych w pkt 4.7.3 załącznika 9B do regulaminu ONZ nr 49 oraz w pkt 6.5.1.4 załącznika 11 do regulaminu ONZ nr 83, obejmujący dodatkowe informacje o protokołach sprzętu i oprogramowania, identyfikację parametrów, funkcje przesyłu, wymogi utrzymania aktywności lub warunki błędu;
 - 3.1.2. szczegółowe informacje dotyczące sposobu uzyskania i interpretacji wszystkich kodów usterki niezgodnych z normami określonymi w pkt 4.7.3 załącznika 9B do regulaminu ONZ nr 49 oraz w pkt 6.5.1.4 załącznika 11 do regulaminu ONZ nr 83;
 - 3.1.3. wykaz wszystkich dostępnych parametrów bieżących danych, w tym informacji o skalowaniu i dostępie;
 - 3.1.4. wykaz wszystkich dostępnych badań funkcjonalnych, w tym aktywacji urządzenia lub sterowania nim, i sposobów przeprowadzania tych badań;
 - 3.1.5. szczegółowe wskazówki dotyczące uzyskiwania wszystkich informacji o komponentach i statusie, znaczników czasowych, oczekujących diagnostycznych kodów błędów i ramek zamrożonych;
 - 3.1.6. zmiana adaptacyjnych parametrów uczenia, kodowania wariantów i ustawień komponentów zamiennych oraz preferencji klienta;
 - 3.1.7. identyfikacja sterownika elektronicznego (ECU) i kodowanie wariantów;
 - 3.1.8. szczegółowe informacje dotyczące resetowania lampek kontrolnych;
 - 3.1.9. umiejscowienie złącza diagnostycznego i szczegółowe informacje dotyczące złącza;
 - 3.1.10. identyfikacja kodu silnika.
- 3.2. Badanie i diagnostyka komponentów monitorowanych przez układ OBD
 Wymagane są następujące informacje:
 - 3.2.1. opis badań mających na celu potwierdzenie funkcjonalności, przeprowadzanych na komponentach lub na wiązce;
 - 3.2.2. informacje dotyczące procedury badania obejmujące parametry badania i informacje o komponentach;
 - 3.2.3. szczegółowe informacje o połączeniu obejmujące najniższą i najwyższą wartość wejścia i wyjścia oraz wartości dotyczące jazdy i ładowania;
 - 3.2.4. wartości spodziewane w niektórych warunkach jazdy, również na biegu jałowym;
 - 3.2.5. wartości elektryczne dla komponentu w stanie statycznym i dynamicznym;
 - 3.2.6. wartości w trybie błędów dla każdego z podanych powyżej przypadków;
 - 3.2.7. sekwencje diagnostyki w trybie błędów obejmujące drzewa błędów i wspomaganą eliminację niewłaściwych diagnoz.
- 3.3. Dane wymagane do przeprowadzenia naprawy
 Wymagane są następujące informacje:
 - 3.3.1. inicjalizacja ECU i komponentu (w przypadku montowania elementów zamiennych);
 - 3.3.2. inicjalizacja nowych lub zamiennych sterowników ECU, w razie potrzeby przy wykorzystaniu technik (prze-)programowania przesyłowego.

▼ **M2****Dodatek 3****Procedura zatwierdzania i autoryzacji niezależnych podmiotów w zakresie dostępu do zabezpieczeń pojazdu ⁽¹⁾****1. Zakres**

Niniejszy dodatek zawiera wymogi do celów zatwierdzania i autoryzacji niezależnych podmiotów wymagających dostępu do związanych z zabezpieczeniami informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów (RMI).

Określono w nim szczegółowo procedurę i organy wymagane do zatwierdzania i autoryzacji niezależnych podmiotów do uzyskania dostępu do związanych z zabezpieczeniami informacji dotyczących napraw i konserwacji lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych oraz pojazdów ciężarowych.

2. Definicje i skróty**2.1. Definicje**

Do celów niniejszego dodatku stosuje się następujące definicje:

2.1.1. „akredytacja”

„akredytacja” oznacza akredytację zgodnie z definicją w art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;

2.1.2. „pracownik niezależnego podmiotu”

„pracownik niezależnego podmiotu” oznacza pracownika zatwierdzonego niezależnego podmiotu, który na podstawie autoryzacji od swojej jednostki oceniającej zgodność będzie miał dostęp do RMI związanych z zabezpieczeniami;

2.1.3. „związane z zabezpieczeniami informacje dotyczące naprawy i konserwacji” lub „RMI związane z zabezpieczeniami”

„związane z zabezpieczeniami informacje dotyczące naprawy i konserwacji” lub „RMI związane z zabezpieczeniami” oznaczają informacje, oprogramowanie, funkcje i usługi wymagane do celów naprawy i utrzymania zabezpieczeń, które zostały zainstalowane w pojeździe przez producenta, aby zapobiec kradzieży pojazdu lub odjechaniu pojazdem oraz umożliwić śledzenie i odzyskiwanie pojazdu;

2.1.4. „świadectwo kontroli zatwierdzenia”

„świadectwo kontroli zatwierdzenia” oznacza świadectwo wydawane przez jednostkę oceniającą zgodność niezależnym podmiotom spełniającym kryteria zatwierdzenia określone w niniejszym dodatku, które potwierdza, że te niezależne podmioty zostały zatwierdzone oraz że pracownicy niezależnego podmiotu mogą się ubiegać o autoryzację w zakresie dostępu do RMI związanych z zabezpieczeniami;

2.1.5. „świadectwo kontroli autoryzacji”

„świadectwo kontroli autoryzacji” oznacza świadectwo wydane przez jednostkę oceniającą zgodność pracownikom niezależnego podmiotu spełniającym kryteria autoryzacji określone w niniejszym dodatku, które potwierdza, że pracownicy ci są autoryzowani w zakresie dostępu do RMI związanych z zabezpieczeniami na stronie internetowej producenta pojazdów;

⁽¹⁾ Wymogi określone w niniejszym dodatku opierają się na wymogach określonych w „Systemie akredytacji, zatwierdzania i autoryzacji w zakresie dostępu do związanych z zabezpieczeniami informacji dotyczących naprawy i konserwacji (RMI)”, zatwierdzonym w dniu 19 maja 2016 r. przez organizację Europejska Współpraca w Dziedzinie Akredytacji (<https://www.vehiclesemi.eu/>).

▼ **M2**

- 2.1.6. „centrum zaufania” lub „TC”
 „centrum zaufania” lub „TC” oznacza organ wyznaczony przez SERMI i zatwierdzony przez Komisję, odpowiedzialny za:
- a) zarządzanie certyfikatami cyfrowymi i statusem autoryzacji pracowników niezależnego podmiotu oraz dostarczanie jednostce oceniającej zgodność niezbędnych tokenów bezpieczeństwa i certyfikatów elektronicznych dla autoryzowanych pracowników niezależnego podmiotu;
 - b) dostarczanie producentowi pojazdów informacji na temat statusu autoryzacji pracownika niezależnego podmiotu.
- 2.1.7. „token bezpieczeństwa”
 „token bezpieczeństwa” oznacza urządzenie, które umożliwia bezpieczne uwierzytelnienie niezależnego podmiotu;
- 2.1.8. „certyfikat cyfrowy”
 „certyfikat cyfrowy” oznacza certyfikat elektroniczny, który wymaga podpisu cyfrowego centrum zaufania wydającego certyfikat w celu powiązania klucza publicznego z tożsamością pracownika niezależnego podmiotu, zgodnie z normą ISO 9594;
- 2.1.9. „baza danych autoryzacji”
 „baza danych autoryzacji” oznacza bazę danych prowadzoną przez centrum zaufania, która zawiera szczegółowe informacje dotyczące autoryzacji zanonimizowanych autoryzowanych pracowników niezależnego podmiotu oraz rejestracji zatwierdzonych niezależnych podmiotów;
- 2.1.10. „baza danych certyfikacji”
 „baza danych certyfikacji” oznacza bazę danych prowadzoną przez centrum zaufania w celu zarządzania ważnością certyfikatów cyfrowych i identyfikatorami autoryzowanych pracowników niezależnych podmiotów;
- 2.1.11. „Europejska Współpraca w Dziedzinie Akredytacji” lub „EA”
 „Europejska Współpraca w Dziedzinie Akredytacji” lub „EA” oznacza jednostkę uznaną przez Komisję zgodnie z art. 14 rozporządzenia (WE) nr 765/2008, która jest odpowiedzialna za opracowanie, utrzymanie i wdrożenie akredytacji w Unii;
- 2.1.12. „Forum na rzecz dostępu do RMI pojazdów związanych z zabezpieczeniami” lub „SERMI”
 „Forum na rzecz dostępu do RMI pojazdów związanych z zabezpieczeniami” lub „SERMI” oznacza podmiot odpowiedzialny za koordynację i doradzanie Komisji w zakresie wdrażania procedur „akredytacji, zatwierdzania i autoryzacji do celów dostępu” do RMI związanych z zabezpieczeniami;
- 2.1.13. „odpowiednie organy”
 „odpowiednie organy” oznaczają te organy publiczne, które posiadają uprawnienia do działania w dziedzinie ochrony przed przestępstwami przeciwko bezpieczeństwu pojazdów, prowadzenia dochodzeń związanych z takimi przestępstwami i ścigania takich przestępstw.
3. Akredytacja jednostek oceniających zgodność, zatwierdzanie niezależnych podmiotów oraz autoryzację pracowników niezależnych podmiotów
- Wyłącznie jednostki oceniające zgodność akredytowane przez zdefiniowaną w art. 2 pkt 11 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 krajową jednostkę akredytującą państwa członkowskiego, w którym mają siedzibę, wydają świadectwa kontroli zatwierdzenia poświadczające, że niezależny podmiot został zatwierdzony, oraz świadectwa kontroli autoryzacji poświadczające, że pracownik niezależnego podmiotu ma mieć dostęp do RMI związanych z zabezpieczeniami.

▼ M2

Zatwierdzenia niezależnego podmiotu i autoryzacji pracownika niezależnego podmiotu udziela się na okres 60 miesięcy, począwszy od daty wydania odpowiednich świadectw kontroli.

Niezależne podmioty, które chcą otrzymać RMI związane z zabezpieczeniami, muszą uzyskać świadectwo kontroli zatwierdzenia od jednostki oceniającej zgodność akredytowanej przez krajową jednostkę akredytującą państwa członkowskiego, w którym niezależny podmiot ma siedzibę.

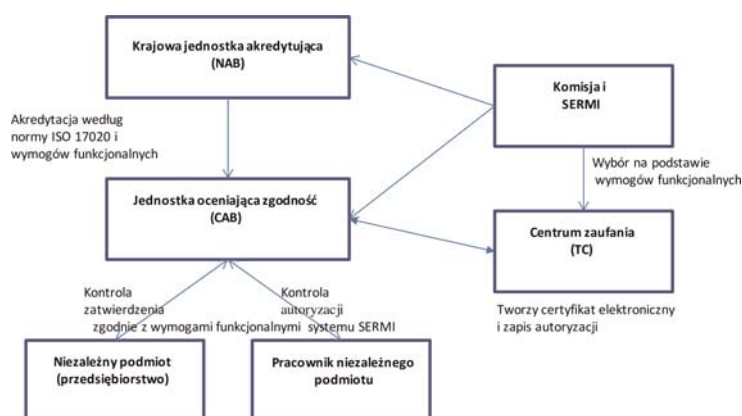
Pracownicy niezależnego podmiotu, którzy mają się posługiwać RMI związanymi z zabezpieczeniami, muszą uzyskać świadectwo kontroli autoryzacji od jednostki oceniającej zgodność akredytowanej przez krajową jednostkę akredytującą państwa członkowskiego, w którym zamieszkuje pracownik niezależnego podmiotu.

Jednostki oceniające zgodność powiadamiają TC o wszelkich wydanych świadectwach kontroli zatwierdzenia lub świadectwach kontroli autoryzacji, na podstawie których TC tworzą rejestr autoryzacji i wydają token bezpieczeństwa oraz certyfikat cyfrowy zawierający szczegółowe dane umożliwiające niepowtarzalną identyfikację pracowników niezależnego podmiotu na stronie internetowej producenta pojazdów dotyczącej RMI. Jednostki oceniające zgodność wyposażają indywidualnych pracowników niezależnego podmiotu w token bezpieczeństwa i certyfikat cyfrowy.

Producenci pojazdów mogą żądać opłaty za rejestrację pracowników niezależnego podmiotu na stronach internetowych producentów pojazdów dotyczących RMI producentów pojazdów oraz za dostęp do RMI związanych z zabezpieczeniami. Przedmiotowa opłata musi być proporcjonalna do kosztów takiej rejestracji i zapewnienia dostępu. Należne opłaty określa się na stronach internetowych producentów pojazdów dotyczących RMI. Wszystkie transfery danych cyfrowych między niezależnymi podmiotami, TC i jednostkami oceniającymi zgodność muszą być realizowane w drodze transakcji między przedsiębiorstwami (B2B) z wykorzystaniem bezpiecznych protokołów i w sposób terminowy.

Rysunek 1

Organy zaangażowane w akredytację jednostek oceniających zgodność, zatwierdzanie niezależnych podmiotów i autoryzację pracowników niezależnych podmiotów oraz relacje z nimi



Oświadczenie zaświadczające, że niezależny podmiot prowadzi legalną działalność gospodarczą, o której mowa w pkt 6.3 niniejszego załącznika, jest podpisywane przez niezależny podmiot wnioskujący o udzielenie autoryzacji przez jednostkę oceniającą zgodność. Niezależny podmiot zatwierdza się dopiero po przeprowadzeniu przez jednostkę oceniającą zgodność kontroli, w ramach której sprawdza się, czy deklaracja ta została podpisana i czy niezależny podmiot i jego poszczególni pracownicy spełniają wymogi określone w niniejszym dodatku.

▼ M2

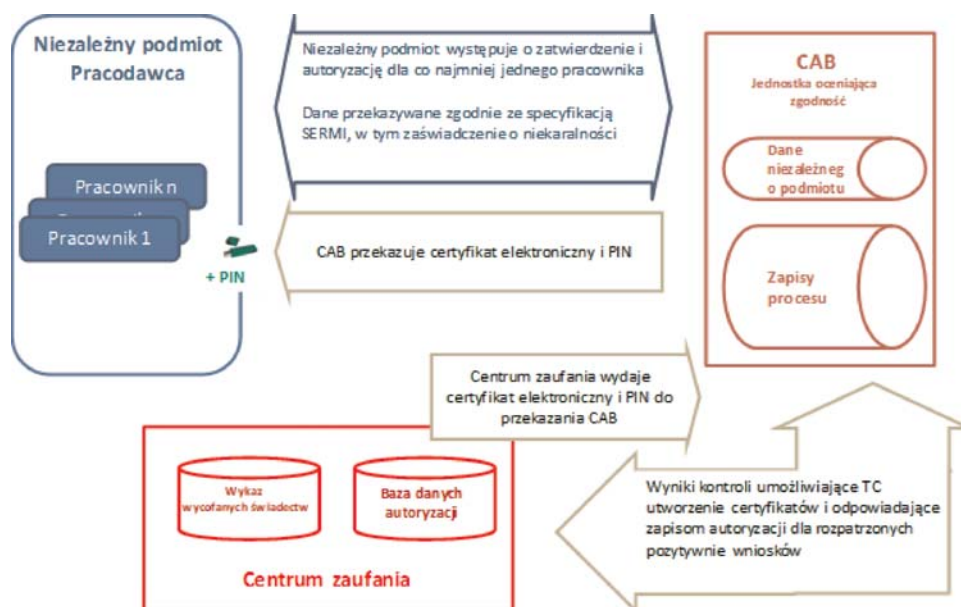
Poszczególnym pracownikom niezależnego podmiotu udziela się autoryzacji dopiero po kontroli ze strony jednostki oceniającej zgodność. Jednostki oceniające zgodność sprawdzają przedłożone dokumenty i weryfikują, czy dany pracownik niezależnego podmiotu złożył uprzednio wniosek o autoryzację, który został odrzucony przez zainteresowaną jednostkę oceniającą zgodność lub jakąkolwiek inną jednostkę oceniającą zgodność na szczeblu Unii.

Jednostki oceniające zgodność przesyłają do TC wszystkie dane niezbędne do przygotowania certyfikatu cyfrowego i tokena bezpieczeństwa, które jednostka oceniająca zgodność przesyła pracownikom niezależnego podmiotu.

Pracownicy niezależnego podmiotu, którzy uzyskali autoryzację, otrzymują od jednostek oceniających zgodność PIN powiązany z certyfikatem cyfrowym.

Rysunek 2

Procedura zatwierdzania niezależnego podmiotu i autoryzacji pracowników niezależnego podmiotu



3.1. Dostęp do RMI związanych z zabezpieczeniami w zarysie

Producenci pojazdów zapewniają dostęp do RMI związanych z zabezpieczeniami za pośrednictwem swojej strony internetowej dotyczącej RMI, pod warunkiem że pracownicy niezależnego podmiotu są autoryzowani i mogą przedstawić świadectwo kontroli autoryzacji oraz że niezależny podmiot, w imieniu którego wykonują pracę pracownicy niezależnego podmiotu, posiada świadectwo kontroli zatwierdzenia.

Producenci mogą oferować autoryzowanym pracownikom niezależnego podmiotu pracującym dla zatwierdzonych niezależnych podmiotów dostęp do internetowego narzędzia do składania zamówień na części związane z zabezpieczeniami za pomocą specjalnej aplikacji powiązanej ze stroną internetową dotyczącą RMI.

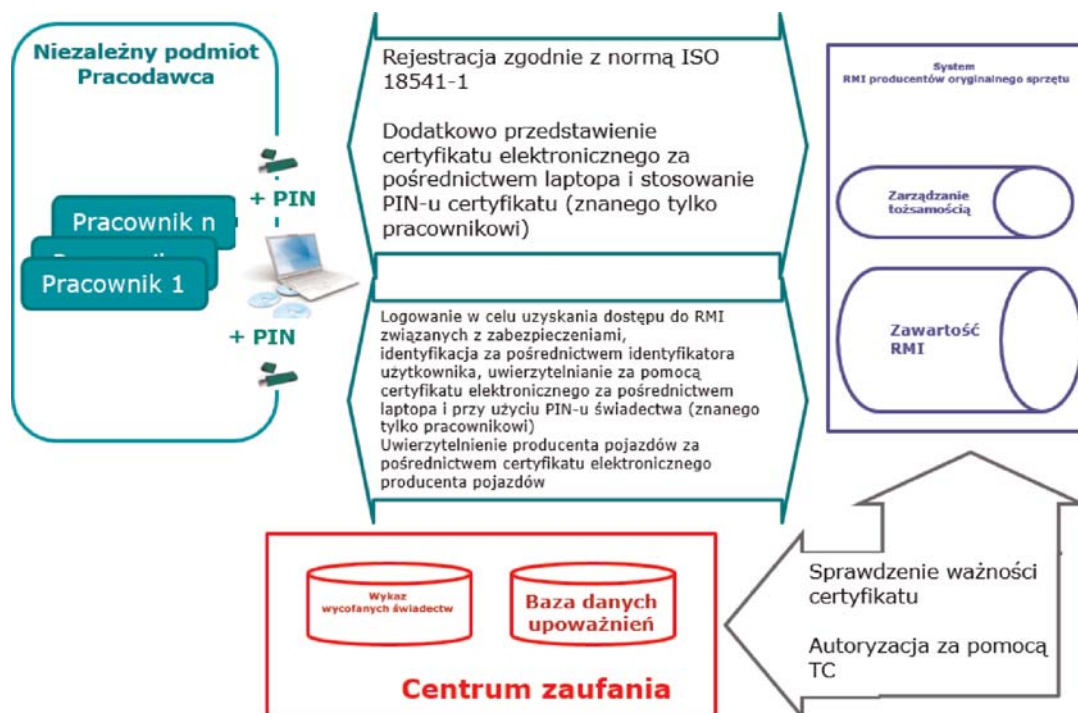
▼ M2

Po otrzymaniu wniosku o dostęp do strony internetowej dotyczącej RMI strony internetowej producentów pojazdów żądają identyfikacji za pomocą niepowtarzalnego identyfikatora pracownika niezależnego podmiotu oraz żądają uwierzytelnienia. Uwierzytelnianie pracowników niezależnego podmiotu odbywa się wyłącznie przy użyciu certyfikatów cyfrowych. Po otrzymaniu certyfikatu elektronicznego strony internetowej producenta pojazdów dotyczące RMI weryfikują niepowtarzalny identyfikator pracownika niezależnego podmiotu oraz aktualny status certyfikatu cyfrowego i autoryzacji, komunikując się z TC określonym w certyfikacie elektronicznym.

Wszystkie transfery danych cyfrowych między niezależnymi podmiotami, producentami pojazdów, TC i jednostkami oceniającymi zgodność muszą być realizowane w drodze transakcji między przedsiębiorstwami (B2B) z wykorzystaniem bezpiecznych protokołów i w sposób terminowy. Po zweryfikowaniu niepowtarzalnego identyfikatora pracownika niezależnego podmiotu i statusu autoryzacji pracownika niezależnego podmiotu producent pojazdów zapewnia na swojej stronie internetowej dostęp do wymaganych RMI związanych z zabezpieczeniami.

Rysunek 3

Dostęp do RMI związanych z bezpieczeństwem



4. Szczegółowe zasady dotyczące dostępu do RMI związanych z zabezpieczeniami
 - 4.1. Rola SERMI
 - 4.1.1. Zakresy odpowiedzialności i obowiązki

SERMI monitoruje wdrażanie procesu akredytacji w państwach członkowskich i odpowiednio powiadamia o tym Komisję. SERMI doradza Komisji w sprawie wniosków o wprowadzenie zmian w procesie akredytacji.

▼ **M2**

- a) SERMI doradza Komisji w sprawie wniosków o wprowadzenie zmian w procesie akredytacji. SERMI monitoruje wdrażanie procesu akredytacji w państwach członkowskich i odpowiednio powiadamia o tym Komisję;
- b) SERMI konsultuje się z Komisją w sprawie ustanowienia kryteriów wyboru TC;
- c) SERMI doradza Komisji w sprawie wprowadzenia technicznych wytycznych wdrożeniowych dotyczących interakcji między podmiotami zaangażowanymi w proces;
- d) SERMI postępuje zgodnie z zasadami EA dotyczącymi własności systemu;
- e) członkowie SERMI są reprezentowani przez zainteresowane strony zaangażowane w proces akredytacji, zatwierdzania i autoryzacji do celów dostępu do RMI związanych z zabezpieczeniami.

4.1.2. Wybór centrum zaufania

SERMI wybiera TC i zgłasza Komisji do zatwierdzenia.

Wybrane TC musi być przestrzegać normy ETSI TS 319 411-3, spełniać wymogi dotyczące podpisów elektronicznych określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 ⁽¹⁾ oraz wymogi określone w pkt 4.6 niniejszego dodatku.

Ponadto TC musi:

- posiadać kompetencje techniczne i kierownicze oraz stabilność finansową i doświadczenie istotne dla procesu akredytacji,
- posiadać kluczowy personel wykazujący umiejętności, doświadczenie i dyspozycyjność niezbędne do procesu akredytacji,
- być w stanie działać we wszystkich państwach członkowskich,
- wprowadzić proces zapewnienia jakości na poziomie operacyjnym.

4.2. Rola krajowych jednostek akredytujących

Krajowa jednostka akredytująca jest odpowiedzialna za akredytację jednostek oceniających zgodność do celów zatwierdzania niezależnych podmiotów i autoryzacji pracowników niezależnego podmiotu w zakresie dostępu do RMI związanych z zabezpieczeniami.

4.2.1. Zakresy odpowiedzialności i wymogi

Zakresy odpowiedzialności i wymogi odnoszące się do krajowych jednostek akredytujących określono w art. 8–12 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

4.2.2. Kryteria akredytacji jednostek oceniających zgodność

Jednostki oceniające zgodność akredytuje się jako organy kontrolne typu A zgodnie z normą ISO/IEC 17020:2012. Jednostki oceniające zgodność muszą spełniać wymogi dotyczące najwyższego poziomu niezależności.

Ponadto krajowa jednostka akredytująca ocenia zdolność jednostek oceniających zgodność do spełnienia wymogów określonych w pkt 4.3.1–4.3.4.

⁽¹⁾ 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).

▼ **M2**

Personel odpowiedzialny za kontrole niezależnych podmiotów musi posiadać poziom wiedzy w zakresie naprawy i konserwacji pojazdów samochodowych oraz specyfiki motoryzacyjnego rynku wtórnego, który jest odpowiedni do wykonywanych zadań.

4.3. Rola jednostek oceniających zgodność

Jednostka oceniająca zgodność jest odpowiedzialna za kontrole niezależnych podmiotów i ich pracowników oraz za wydawanie świadectw kontroli zatwierdzenia i autoryzacji zgodnie z niniejszym dodatkiem, a także za unieważnianie takich świadectw.

4.3.1. Zakresy odpowiedzialności i wymogi

- a) Jednostki oceniające zgodność przechowują dane przedłożone na potrzeby zatwierdzenia niezależnego podmiotu.
- b) Jednostki oceniające zgodność ustanawiają bezpieczny kanał komunikacyjny z TC i przekazują TC wyniki kontroli w celu wydania tokena bezpieczeństwa wraz z certyfikatem cyfrowym.
- c) Jednostki oceniające zgodność powiadamiają pracowników niezależnych podmiotów 6 miesięcy przed wygaśnięciem ich autoryzacji.
- d) Jednostki oceniające zgodność prowadzą bazę danych zawierającą dane przedłożone na potrzeby uzyskania autoryzacji dla pracowników niezależnych podmiotów.
- e) Jednostki oceniające zgodność, które odmawiają zatwierdzenia niezależnego podmiotu lub udzielenia autoryzacji pracownikowi niezależnego podmiotu, przekazują TC wyniki kontroli dotyczące danego niezależnego podmiotu lub danego pracownika.
- f) Jednostki oceniające zgodność gromadzą i wykorzystują wyłącznie dane wymagane do celów procesu zatwierdzania lub autoryzacji.
- g) Jednostki oceniające zgodność zachowują poufność wszystkich danych dotyczących niezależnych podmiotów i ich pracowników oraz zapewniają, aby dostęp do takich danych mieli wyłącznie autoryzowani pracownicy.
- h) Raz do roku jednostki oceniające zgodność dostarczają SERMI i Komisji dane statystyczne dotyczące liczby wydanych zatwierdzeń i autoryzacji, a także liczby odmów.
- i) Jednostki oceniające zgodność przechowują zabezpieczoną dokumentację dotyczącą zatwierdzeń i autoryzacji przez okres 5 lat.
- j) Jednostki oceniające zgodność powiadamiają wszystkie pozostałe jednostki oceniające zgodność w państwie członkowskim, w którym mają siedzibę, o negatywnych wynikach kontroli niezależnych podmiotów.
- k) Niezależne podmioty oraz pracownicy niezależnych podmiotów, których kontrole zakończyły się wynikiem negatywnym, mogą przekazać jednostce oceniającej zgodność dodatkowe informacje korygujące drobne niedociągnięcia w terminie 15 dni roboczych od otrzymania negatywnego wyniku kontroli. Jednostki oceniające zgodność ustalają odpowiednio, czy wynik kontroli ma zostać zmieniony.
- l) Jednostki oceniające zgodność powiadamiają niezależne podmioty 6 miesięcy przed wygaśnięciem ich zatwierdzenia;
- m) W okresie ważności zatwierdzenia wynoszącym 60 miesięcy jednostki oceniające zgodność przeprowadzają losowe i niezapowiedziane kontrole niezależnych podmiotów na miejscu oraz poddają każdy zatwierdzony niezależny podmiot przynajmniej jednej wyrówkowej kontroli na miejscu w trakcie tego okresu ważności zatwierdzenia wynoszącego 60 miesięcy;

▼ M2

- n) Na podstawie skargi skierowanej przeciwko zatwierdzonemu niezależnemu podmiotowi lub autoryzowanemu pracownikowi niezależnego podmiotu jednostki oceniające zgodność sprawdzają, czy dany niezależny podmiot lub dany pracownik niezależnego podmiotu spełnia kryteria, na podstawie których został, odpowiednio, zatwierdzony lub autoryzowany. W trakcie dochodzenia jednostka oceniająca zgodność ustala, czy konieczna jest kontrola na miejscu;
- o) Do celów kontroli na miejscu jednostki oceniające zgodność mogą zwrócić się o pomoc do organów nadzoru rynku z państwa członkowskiego, w którym mają siedzibę;
- p) Jednostki oceniające zgodność cofają zatwierdzenia niezależnego podmiotu i autoryzacje pracowników niezależnego podmiotu, jeżeli nie spełniają już kryteriów, na podstawie których zostali odpowiednio zatwierdzeni lub autoryzowani. Jednostki oceniające zgodność zwracają się do TC o zawieszenie i uchylenie certyfikatu cyfrowego danych pracowników niezależnego podmiotu.

4.3.2. Przedłużenie zatwierdzenia

Na wniosek niezależnego podmiotu lub 6 miesięcy przed wygaśnięciem ważności zatwierdzenia, jednostki oceniające zgodność przeprowadzają kontrolę na miejscu, a w przypadku pozytywnego wyniku kontroli – przedłużają zatwierdzenie.

Jednostki oceniające zgodność wydają nowe świadectwo kontroli zatwierdzenia dla niezależnego podmiotu, który spełnia kryteria zatwierdzenia.

Jednostki oceniające zgodność dokonują oceny wniosków o przedłużenie autoryzacji i wydają świadectwo kontroli autoryzacji pracownikom niezależnego podmiotu spełniającym kryteria autoryzacji.

4.3.3. Kryteria zatwierdzania niezależnego podmiotu przez jednostkę oceniającą zgodność

Przed zatwierdzeniem niezależnego podmiotu oraz podczas każdej kontroli na miejscu w okresie ważności zatwierdzenia jednostki oceniające zgodność sprawdzają:

- a) udokumentowaną własność niezależnego podmiotu, imię i nazwisko dyrektora zarządzającego;
- b) przekazany przez niezależny podmiot wykaz pracowników, którzy mają zostać autoryzowani;
- c) informacje na temat odpowiedzialności i funkcji pracowników, o których mowa w lit. a);
- d) posiadanie przez niezależny podmiot ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej z minimalną kwotą pokrycia w wysokości 1 mln EUR w przypadku uszkodzenia ciała i 0,5 mln EUR w przypadku szkód majątkowych;
- e) czy zatwierdzenie niezależnego podmiotu zostało cofnięte z powodu nadużyć;
- f) czy niezależny podmiot przedstawił dowód prowadzenia działalności w sektorze motoryzacyjnym;
- g) czy deklaracja potwierdzająca, że niezależny podmiot prowadzi legalną działalność gospodarczą, o której mowa w pkt 6.3, została podpisana przez niezależny podmiot, oraz podczas kontroli na miejscu, czy organizacja ta faktycznie prowadzi legalną działalność gospodarczą;
- h) czy niezależny podmiot lub jego pracownicy nie figurują w rejestrze karnym;
- i) czy przedstawiciel prawny niezależnego podmiotu podpisał oświadczenie, że zapewniono zgodność z wymogami proceduralnymi określonymi w pkt 4.3.4 w odniesieniu do wszystkich czynności związanych z zabezpieczeniem pojazdu.

4.3.4. Kryteria autoryzacji pracownika niezależnego podmiotu przez jednostkę oceniającą zgodność

Przed autoryzacją pracownika niezależnego podmiotu oraz podczas każdej kontroli na miejscu w okresie ważności zatwierdzenia jednostka oceniająca zgodność weryfikuje, czy:

- a) dany pracownik nie posiada wcześniej wydanej autoryzacji, która została cofnięta z powodu jej nadużycia;

▼ M2

- b) pracownik nie figuruje w rejestrze karnym;
- c) istnieje umowa o pracę między danym pracownikiem a zatwierdzonym niezależnym podmiotem;
- d) dany pracownik posiada ważny dowód tożsamości danego państwa lub równoważny dokument.

4.4. Rola niezależnego podmiotu

4.4.1. Zakresy odpowiedzialności i wymogi

- a) Niezależne podmioty zwracają się do jednostki oceniającej zgodność z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli w celu uzyskania zatwierdzenia;
- b) niezależne podmioty powiadamiają swoją jednostkę oceniającą zgodność o zmianach swoich danych kontaktowych;
- c) niezależne podmioty powiadamiają swoją jednostkę oceniającą zgodność o likwidacji przedsiębiorstwa;
- d) niezależne podmioty rejestrują każdą transakcję i operację dotyczącą RMI związanych z zabezpieczeniami;
- e) niezależne podmioty powiadamiają swoją jednostkę oceniającą zgodność o każdym rozwiązaniu stosunku pracy z którymkolwiek ze swoich autoryzowanych pracowników;
- f) niezależne podmioty zgłaszają właściwym organom każde przestępstwo lub przewinienie popełnione przez ich autoryzowanych pracowników, dotyczące RMI związanych z zabezpieczeniami;
- g) niezależne podmioty zapewniają, aby ich autoryzowani pracownicy korzystali wyłącznie z własnych świadectw kontroli autoryzacji;
- h) niezależne podmioty zapewniają, aby wszystkie opłaty związane z autoryzacją pracownika ich niezależnego podmiotu zostały uiszczone;
- i) niezależne podmioty zapewniają, aby ich pracownicy byli przeszkoleni w zakresie konserwacji, przeprogramowania oraz funkcji zabezpieczeń i bezpieczeństwa pojazdów;
- j) niezależny podmiot zwraca się do swojej jednostki oceniającej zgodność z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli na miejscu w okresie sześciu miesięcy przed wygaśnięciem świadectwa kontroli zatwierdzenia.

4.5. Rola pracowników niezależnych podmiotów

4.5.1. Zakresy odpowiedzialności i wymogi

- a) Pracownicy niezależnego podmiotu zwracają się do swojej jednostki oceniającej zgodność z wnioskiem o autoryzację;
- b) pracownicy niezależnego podmiotu rejestrują się w systemie RMI producenta pojazdu;
- c) pracownicy niezależnego podmiotu korzystają z dostępu do RMI związanych z zabezpieczeniami zgodnie z normą EN ISO 18541–2014;
- d) pracownicy niezależnego podmiotu zapewniają, aby wszystkie zapisy RMI związanych z zabezpieczeniami pobrane z systemu RMI producenta pojazdu nie były przechowywane dłużej, niż jest to konieczne do przeprowadzenia operacji, dla której informacje te są potrzebne;
- e) w stosownych przypadkach pracownicy niezależnego podmiotu powiadamiają niezależny podmiot będący ich pracodawcą o tym, że ich certyfikat cyfrowy nie jest już potrzebny;
- f) pracownik niezależnego podmiotu nie może udostępniać żadnej osobie trzeciej tokena bezpieczeństwa, certyfikatu cyfrowego ani numeru PIN;

▼ M2

- g) pracownicy niezależnego podmiotu są odpowiedzialni za prawidłowe używanie osobistego tokena bezpieczeństwa i numeru PIN;
- h) pracownicy niezależnego podmiotu informują swojego pracodawcę i TC w ciągu 24 godzin o każdej utracie lub niewłaściwym użyciu swojego tokena bezpieczeństwa;
- i) pracownicy niezależnego podmiotu zgłaszają właściwym organom wszelkie wnioski lub działania innych pracowników niezależnego podmiotu dotyczące RMI związanych z zabezpieczeniami, które nie stanowią legalnej działalności gospodarczej, o której mowa w pkt 6.3 niniejszego załącznika.

4.6. Rola centrum zaufania

TC tworzą i przysyłają certyfikaty cyfrowe do niezależnych podmiotów i pracowników niezależnych podmiotów za pośrednictwem odpowiednich jednostek oceniających zgodność. TC prowadzą bazę danych wydanych świadectw kontroli autoryzacji. TC zapewniają producentom pojazdów dostęp do interfejsu w celu weryfikacji statusu certyfikatów cyfrowych i świadectw kontroli autoryzacji.

TC przechowują informacje dotyczące pracowników niezależnego podmiotu w bazie danych autoryzacji przez dodatkowy okres nieprzekraczający 60 miesięcy. Okres ten nie może być dłuższy niż pozostały okres ważności zatwierdzenia udzielonego niezależnemu podmiotowi, w którym świadczy pracę dany pracownik niezależnego podmiotu.

4.6.1. Zakresy odpowiedzialności i wymogi

- a) Na wniosek jednostki oceniającej zgodność TC mogą zawiesić lub uchylić certyfikaty cyfrowe;
- b) TC dostarczają niezależnemu podmiotowi i pracownikom niezależnego podmiotu oprogramowanie do korzystania z certyfikatów cyfrowych;
- c) TC działają 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu.

4.7. Rola producentów pojazdów

Producenci pojazdów zapewniają wszystkim zatwierdzonym niezależnym podmiotom i autoryzowanym pracownikom niezależnego podmiotu dostęp do związanych z zabezpieczeniami informacji dotyczących naprawy i konserwacji. Producenci pojazdów komunikują się z TC w celu weryfikacji autoryzacji oraz statusu autoryzacji pracowników niezależnego podmiotu ubiegających się o dostęp do takich informacji.

4.7.1. Zakresy odpowiedzialności i wymogi

- a) Producenci pojazdów zapewniają, aby ich strony internetowe były dostosowane do obsługi dostępu dla niezależnych podmiotów do RMI związanych z zabezpieczeniami;
- b) producenci pojazdów dopilnowują pobrania przez nich specyfikacji technicznych udostępnionych na stronie internetowej SERMI.

4.7.2. Wymogi proceduralne dla producentów pojazdów

Producenci pojazdów nie udzielają dostępu do RMI związanych z zabezpieczeniami, o ile nie spełniono wszystkich następujących wymogów proceduralnych:

- 1) Wymogi proceduralne dotyczące skradzionych pojazdów

Producenci pojazdów prowadzą rejestr wszystkich pojazdów ich marki zgłoszonych przez organy jako skradzione.

Producenci pojazdów muszą wprowadzić proces zapewniający wyraźną identyfikowalność i rozliczalność oraz umożliwiający właściwym organom przesłanie danych dostarczonych przez producenta pojazdu pracownikowi niezależnego podmiotu, któremu przyznano dostęp do informacji dotyczących skradzionego pojazdu.

▼ M2

2) Wymogi proceduralne dotyczące przechowywania informacji

Producenci pojazdów przechowują następujące informacje w odniesieniu do każdego udzielonego dostępu do związanych z zabezpieczeniami informacji dotyczących naprawy i konserwacji:

- a) numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) pojazdu, w odniesieniu do którego wystąpiono z wnioskiem o informacje;
- b) datę zgłoszenia wniosku;
- c) numer rejestracyjny pojazdu, w odniesieniu do którego wystąpiono z wnioskiem o informacje, jeżeli jest dostępny;
- d) wariant typu pojazdu, w odniesieniu do którego wystąpiono z wnioskiem o informacje, oraz wersję tego pojazdu, jeżeli jest dostępna.

Producenci pojazdów przechowują takie dane przez 5 lat.



ZAŁĄCZNIK XI

TABELA KORELACJI

1. Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 2	art. 86 ust. 1 pkt 2
art. 3 pkt 14 i 15	art. 3 pkt 48 i 45
art. 6	art. 61
art. 7	art. 63
art. 8	—
art. 9	—
art. 13 ust. 2 lit. e)	art. 86 ust. 1 pkt 5

2. Rozporządzenie (WE) nr 595/2009

Rozporządzenie(WE) nr 595/2009	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 akapit drugi	art. 87 ust. 1 pkt 2
art. 3 pkt 11 i 13	art. 3 pkt 45 i 48
art. 6	art. 61
art. 11 ust. 2 lit. e)	art. 84 ust. 3 lit. a)

3. Dyrektywa 2007/46/WE

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1 ust. 1
—	art. 1 ust. 2
art. 2	art. 2
art. 3 pkt 1	—
art. 3 pkt 2	—
art. 3 pkt 3	art. 3 pkt 1
art. 3 pkt 4	art. 3 pkt 3
art. 3 pkt 5	art. 3 pkt 2
art. 3 pkt 6	art. 3 pkt 6
art. 3 pkt 7	art. 3 pkt 8
art. 3 pkt 8	art. 3 pkt 9
art. 3 pkt 9	art. 3 pkt 10
art. 3 pkt 10	art. 3 pkt 11

▼B

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 3 pkt 11	art. 3 pkt 16
art. 3 pkt 12	art. 3 pkt 17
art. 3 pkt 13	art. 3 pkt 15
art. 3 pkt 14	—
art. 3 pkt 15	—
art. 3 pkt 16	—
art. 3 pkt 17	art. 3 pkt 32
art. 3 pkt 18	art. 3 pkt 24
art. 3 pkt 19	art. 3 pkt 25
art. 3 pkt 20	art. 3 pkt 26
art. 3 pkt 21	art. 3 pkt 27
art. 3 pkt 22	art. 3 pkt 28
art. 3 pkt 23	art. 3 pkt 18
art. 3 pkt 24	art. 3 pkt 19
art. 3 pkt 25	art. 3 pkt 20
art. 3 pkt 26	—
art. 3 pkt 27	art. 3 pkt 40
art. 3 pkt 28	art. 3 pkt 41
art. 3 pkt 29	art. 3 pkt 36
art. 3 pkt 30	—
art. 3 pkt 31	art. 3 pkt 38
art. 3 pkt 32	art. 3 pkt 54
art. 3 pkt 33	art. 3 pkt 4
art. 3 pkt 34	—
art. 3 pkt 35	—
art. 3 pkt 36	art. 3 pkt 5
art. 3 pkt 37-40	—
—	art. 3 pkt 7
—	art. 3 pkt 12, 13 i 14
—	art. 3 pkt 21-23
—	art. 3 pkt 29, 30, 31, 33 i 35

▼B

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
—	art. 3 pkt 37
—	art. 3 pkt 39
—	art. 3 pkt 42-53
—	art. 3 pkt 55-58
—	art. 5 ust. 2 i 3
—	art. 6 ust. 1 akapit trzeci, ust. 2 i 3
—	art. 7 ust. 2, 3 i 4
art. 4 ust. 1	—
art. 4 ust. 2	art. 7 ust. 1
art. 4 ust. 3 akapit pierwszy	art. 6 ust. 4
art. 4 ust. 3 akapit drugi	art. 6 ust. 5 akapit pierwszy
art. 4 ust. 4	art. 6 ust. 1 akapity pierwszy i drugi
—	art. 6 ust. 5 akapit drugi i ust. 6-10
—	art. 8
—	art. 9
—	art. 10
—	art. 11
—	art. 12
Art. 5 ust. 1	Art. 13 ust. 1 i 2 akapit pierwszy
art. 5 ust. 2 akapit pierwszy	art. 13 ust. 2 akapit drugi
art. 5 ust. 2 akapit drugi	art. 13 ust. 3
art. 5 ust. 3	art. 13 ust. 4 zdanie pierwsze
—	art. 13 ust. 4 zdanie drugie i ust. 5-10
—	art. 14
—	art. 15
—	art. 16
—	art. 17
—	art. 18

▼B

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
—	art. 19
—	art. 20
—	art. 21
art. 6 ust. 1	art. 22 ust. 1
—	art. 22 ust. 2 i 4
art. 6 ust. 2	art. 25 ust. 1
art. 6 ust. 3	—
art. 6 ust. 4	art. 25 ust. 2
art. 6 ust. 5	art. 22 ust. 5 i 6 oraz art. 25 ust. 3
art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 3	art. 23
art. 6 ust. 7 i art. 7 ust. 3	art. 25 ust. 4
art. 6 ust. 8 i art. 7 ust. 4	art. 30 ust. 4
art. 7 ust. 2	art. 24
art. 8 ust. 1 i 2	art. 26 ust. 1 i 3
—	art. 26 ust. 2 i 4
art. 8 ust. 3	art. 26 ust. 5
art. 8 ust. 4	art. 28 ust. 2
art. 8 ust. 5-8	art. 27 ust. 1 i 2
—	art. 27 ust. 3
art. 9 ust. 1	art. 5 ust. 1
art. 9 ust. 2	art. 22 ust. 3
—	art. 28 ust. 1 i 3
art. 9 ust. 3	art. 28 ust. 4
art. 9 ust. 4	art. 28 ust. 5
art. 9 ust. 5	—
art. 9 ust. 6 i 7	art. 28 ust. 6 i 7
art. 10 ust. 1 i 2	art. 29 ust. 1
art. 10 ust. 3	art. 29 ust. 2
art. 10 ust. 4	art. 29 ust. 3

▼B

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 11	art. 30 ust. 1, 2 i 5-8
art. 12 ust. 1	art. 31 ust. 1
—	art. 31 ust. 2
art. 12 ust. 2 akapit pierwszy	art. 31 ust. 3
art. 12 ust. 2 akapit drugi	art. 31 ust. 4
—	art. 31 ust. 5, 6 i 8
art. 12 ust. 3	art. 31 ust. 7
—	art. 32
art. 13 ust. 1	art. 33 ust. 1
art. 13 ust. 2	art. 33 ust. 2
art. 13 ust. 3	art. 33 ust. 3 i 4
—	art. 33 ust. 5
art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1	art. 34 ust. 1
art. 14 ust. 2 i art. 15 ust. 2	art. 34 ust. 2
art. 14 ust. 3 i art. 15 ust. 3	art. 34 ust. 3
art. 14 ust. 4	art. 34 ust. 4
art. 16 ust. 1 i 2	art. 27 ust. 1
art. 16 ust. 3	art. 27 ust. 2
art. 17 ust. 1-4	art. 35 ust. 2-5
art. 18 ust. 1 i 3	art. 36 ust. 1 i 4
—	art. 36 ust. 2
art. 18 ust. 2	art. 36 ust. 5
—	art. 36 ust. 6 i 7
art. 18 ust. 4	art. 36 ust. 8 i 9
art. 18 ust. 5 i 6	art. 36 ust. 4
art. 18 ust. 7	art. 37 ust. 2
art. 18 ust. 8	art. 36 ust. 3
—	art. 37 ust. 1 i 3-9
—	art. 38 ust. 1

▼B

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 19 ust. 1 i 2	art. 38 ust. 2
art. 19 ust. 3	art. 38 ust. 3
art. 20 ust. 1	art. 39 ust. 1
art. 20 ust. 2 wprowadzenie	art. 39 ust. 4
art. 20 ust. 2) lit. a)–c)	art. 39 ust. 2
art. 20 ust. 3	art. 39 ust. 5
art. 20 ust. 4 akapit pierwszy	art. 39 ust. 3
art. 20 ust. 4 akapit drugi	art. 39 ust. 6
art. 20 ust. 4 akapit trzeci	art. 39 ust. 7
art. 20 ust. 5	—
art. 21	art. 40
art. 22	art. 41
art. 23 ust. 1	art. 42 ust. 1
art. 23 ust. 2 i 3	art. 42 ust. 2
art. 23 ust. 4	art. 42 ust. 3
art. 23 ust. 5	art. 42 ust. 4
—	art. 42 ust. 5
art. 23 ust. 6 akapit pierwszy	art. 43 ust. 1 i 2
art. 23 ust. 6 akapit drugi	art. 43 ust. 3
art. 23 ust. 6 akapit trzeci	art. 43 ust. 4
art. 23 ust. 7	art. 43 ust. 5
—	art. 44
art. 24	art. 45 i 46
art. 25	art. 47
art. 26 ust. 1	art. 48 ust. 1
art. 26 ust. 2	—
art. 26 ust. 3	art. 48 ust. 2
art. 27	art. 49

▼B

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 28	art. 50
—	art. 51
art. 29 ust. 1 akapit pierwszy	art. 52 ust. 1 i 3
—	art. 52 ust. 2
—	art. 52 ust. 4
art. 29 ust. 1 akapit drugi	art. 53 ust. 1 i 2
—	art. 53 ust. 3 i 4
art. 29 ust. 2	art. 53 ust. 5 akapit pierwszy
—	art. 53 ust. 5 akapit drugi, ust. 6-8
art. 29 ust. 3	art. 53 ust. 7
art. 29 ust. 4	—
art. 30 ust. 1	art. 53 ust. 1
art. 30 ust. 2 akapit pierwszy	art. 53 ust. 2
art. 30 ust. 2 akapit drugi	—
art. 30 ust. 3	art. 54 ust. 1
art. 30 ust. 4	art. 54 ust. 2, 3 i 4 akapit pierwszy
art. 30 ust. 5	art. 54 ust. 4 akapit drugi
art. 30 ust. 6	art. 54 ust. 5
art. 31 ust. 1-4	art. 55
art. 31 ust. 5 akapit pierwszy	art. 56 ust. 1
art. 31 ust. 5 akapity drugi i trzeci	art. 56 ust. 2
art. 31 ust. 6 i 7	—
art. 31 ust. 8	art. 56 ust. 3
art. 31 ust. 9	art. 56 ust. 4
—	art. 56 ust. 5

▼ B

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 31 ust. 10	art. 56 ust. 6
art. 31 ust. 11	—
art. 31 ust. 12 akapit pierwszy	art. 56 ust. 7
art. 31 ust. 12 akapit drugi	—
art. 31 ust. 13	—
art. 32	art. 53
art. 33	—
art. 34 ust. 1	art. 57 ust. 1
art. 34 ust. 2	art. 57 ust. 2
art. 34 ust. 3 i 4	—
art. 35	art. 58
art. 36	—
art. 37	art. 59
art. 38	art. 60
—	art. 62
—	art. 64
—	art. 65
—	art. 66
—	art. 67
art. 39	art. 82
art. 40	art. 83
art. 41 ust. 1 i 3	art. 68 ust. 1
art. 41 ust. 2	art. 80 ust. 1
art. 41 ust. 4	art. 70
art. 41 ust. 5	art. 68 ust. 2
—	art. 69 ust. 3 i 4
art. 41 ust. 6	art. 72 ust. 1
art. 41 ust. 7	art. 72 ust. 2 i 3
art. 41 ust. 8	art. 68 ust. 5
—	art. 69

▼ B

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
—	art. 71
art. 42	art. 73
art. 43 ust. 1 i 3	art. 74 ust. 1
art. 43 ust. 2	art. 74 ust. 2
art. 43 ust. 4	art. 75
art. 43 ust. 5	art. 74 ust. 3
—	art. 76
—	art. 77
—	art. 78
—	art. 79
—	art. 80 ust. 2 i 3
—	art. 81
art. 44	art. 89
art. 45	art. 91
art. 46	art. 84
—	art. 85
art. 47	art. 90
art. 48	—
art. 49	art. 88
—	art. 86
—	art. 87
art. 50	art. 91
art. 51	—
załączniki I i III	art. 24 ust. 4
załącznik II, część A, pkt 1.-1.3.4.	art. 4
załącznik II, część A, pkt 2.-6.2, część B, część C, dodatki 1 i 2	załącznik I
załącznik IV	załącznik II części I i II
załącznik V, dodatki 1 i 2	załącznik III
załącznik V, dodatek 3	art. 30 ust. 3
załączniki VI, VII i VIII	art. 28 ust. 3

▼B

Dyrektywa 2007/46/WE	Niniejsze rozporządzenie
załącznik IX	art. 36 ust. 3
załącznik X	załącznik IV
załącznik XI	załącznik IV, część III
załącznik XII	załącznik V
załącznik XIII	załącznik VI
załącznik XIV	—
załącznik XV	załącznik VII
załącznik XVI	załącznik VIII
załącznik XVII	załącznik IX
—	załącznik X
załącznik XIX	—
załącznik XX	—
załącznik XXI	załącznik XI