

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 (WE) NR 661/2009**  
z dnia 13 lipca 2009 r.

w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

		nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 407/2011 z dnia 27 kwietnia 2011 r.	L 108	13	28.4.2011
► <b><u>M2</u></b>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 523/2012 z dnia 20 czerwca 2012 r.	L 160	8	21.6.2012
► <b><u>M3</u></b>	Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/166 z dnia 3 lutego 2015 r.	L 28	3	4.2.2015
► <b><u>M4</u></b>	Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1004 z dnia 22 czerwca 2016 r.	L 165	1	23.6.2016
► <b><u>M5</u></b>	Rozporządzenie Komisji (UE) 2019/543 z dnia 3 kwietnia 2019 r.	L 95	1	4.4.2019

sprostowane przez:

- **C1**      Sprostowanie, Dz.U. L 337 z 20.12.2011, s. 27 (661/2009)
- **C2**      Sprostowanie, Dz.U. L 308 z 25.11.2015, s. 11 (661/2009)



**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
I RADY (WE) NR 661/2009**

**z dnia 13 lipca 2009 r.**

**w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

**ROZDZIAŁ I**

**PRZEDMIOT, ZAKRES I DEFINICJE**

*Artykuł 1*

**Przedmiot**

W niniejszym rozporządzeniu określa się wymagania:

- 1) w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do ich bezpieczeństwa;
- 2) dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów monitorowania ciśnienia w oponach pod względem ich bezpieczeństwa, optymalnego zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub>, a także w odniesieniu do sygnalizatorów zmiany biegów pod względem optymalnego zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub>; oraz
- 3) w zakresie homologacji typu nowo wyprodukowanych opon w odniesieniu do ich bezpieczeństwa, parametrów w zakresie oporów toczenia oraz emisji hałasu wywoływanego toczeniem.

*Artykuł 2*

**Zakres**

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M, N i O oraz do ich układów, części i odrębnych zespołów technicznych zdefiniowanych w załączniku II sekcji A do dyrektywy 2007/46/WE, z zastrzeżeniem art. 5–12 niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 3*

**Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 3 dyrektywy 2007/46/WE.

Stosuje się ponadto następujące definicje:

- 1) „elektroniczna kontrola stateczności” oznacza elektroniczną funkcję kontrolną pojazdu, która poprawia jego stateczność dynamiczną;
- 2) „pojazd M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub> klasy I” oznacza pojazd M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub> mogący przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiającą ich częste przemieszczanie się;

**▼B**

- 3) „pojazd M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub> klasy A” oznacza pojazd M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub> mogący przewozić nie więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, zaprojektowany do przewożenia stojących pasażerów i posiadający miejsca siedzące oraz umożliwiające przewożenie pasażerów stojących;
- 4) „system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu” oznacza układ uprzedzający kierowcę o niezamierzonym zbieżeniu pojazdu z jego pasa ruchu;
- 5) „zaawansowany system hamowania awaryjnego” oznacza układ, który może automatycznie wykrywać sytuację awaryjną i uruchamiać układ hamulcowy pojazdu, aby zmniejszyć prędkość pojazdu w celu uniknięcia kolizji lub ograniczenia jej skutków;
- 6) „wskaźnik nośności” oznacza jedną lub dwie cyfry wskazujące obciążenie, które może przenieść opona w układzie pojedynczym lub pojedynczym i podwójnym przy prędkości odpowiadającej przypisanemu wskaźnikowi prędkości, pracująca zgodnie z wymaganiami regulującymi użytkowanie określonymi przez producenta;
- 7) „system monitorowania ciśnienia w oponach” oznacza zamontowany w pojeździe układ, który jest w stanie oceniać ciśnienie w oponach lub zmiany ciśnienia z upływem czasu i przekazywać odpowiednie informacje użytkownikowi podczas jazdy;
- 8) „opona do zastosowań specjalnych” oznacza oponę przeznaczoną do użytku mieszanego zarówno na drodze, jak i w terenie, lub do innego specjalnego zastosowania;
- 9) „opona terenowa do zastosowań profesjonalnych” oznacza oponę do zastosowań specjalnych, używaną głównie w trudnych warunkach terenowych;
- 10) „opona wzmocniona” lub „opona o podwyższonym wskaźniku nośności” oznacza oponę pneumatyczną C1 o strukturze, w której osnowa zaprojektowana jest do przenoszenia większego obciążenia niż w przypadku odpowiedniej opony standardowej;
- 11) „opona zimowa” oznacza oponę, której wzór bieżnika, jego mieszanka lub struktura zostały zaprojektowane przede wszystkim w celu uzyskania podczas jazdy po śniegu osiągnięć lepszych niż osiągnięć zwykłej opony w odniesieniu do jej zdolności wprawiania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu;
- 12) „opona zapasowa typu T do użytku tymczasowego” oznacza oponę zapasową do użytku tymczasowego przeznaczoną do stosowania przy ciśnieniu powietrza w oponie wyższym od ustalonego dla opon standardowych i wzmocnionych;
- 13) „opona trakcyjna” oznacza oponę klasy C2 lub C3 opatrzoną oznaczeniem „M + S”, „M.S.” lub „M&S” i przeznaczoną do zamontowania na osi napędowej (osiach napędowych) pojazdu;
- 14) „niechroniony użytkownik drogi” oznacza pieszego, rowerzystę i motocyklistę;
- 15) „sygnalizator zmiany biegów” lub „GSI” oznacza widoczny sygnalizator zalecający kierowcy zmianę biegów;
- 16) „ręcznie sterowana skrzynia biegów” oznacza skrzynię biegów, którą można obsługiwać w taki sposób, że zmiana dowolnego biegu lub niektórych biegów jest zawsze bezpośrednią konsekwencją działania kierowcy, niezależnie od sposobu fizycznego wykonania tej czynności; definicja ta nie obejmuje systemów,

**▼B**

w których kierowca może wyłącznie dokonać preselekcji danej strategii zmiany biegów lub ograniczyć liczbę biegów dostępnych w czasie jazdy, a sama zmiana biegów jest inicjowana niezależnie od decyzji kierowcy, zgodnie z określonymi schematami kierowania pojazdem.

## ROZDZIAŁ II

**OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW***Artykuł 4***Obowiązki ogólne**

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub dopuszczane do ruchu we Wspólnocie uzyskały homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

2. Producenci mają możliwość wyboru między wnioskowaniem o homologację typu dla wszystkich układów i montowaniem wszystkich części i oddzielnych zespołów technicznych objętych niniejszym rozporządzeniem, a wnioskowaniem o homologację typu dla jednego lub więcej układów i montowaniem jednej lub więcej części i jednego lub więcej zespołów technicznych objętych niniejszym rozporządzeniem. Homologację typu zgodnie z regulaminami EKG ONZ wymienionymi w załączniku IV uznaje się za homologację typu WE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i ze środkami wykonawczymi do niego.

3. Producenci wykazują, że wszystkie nowe układy, części i oddzielne zespoły techniczne sprzedawane lub wprowadzane do ruchu we Wspólnocie posiadają homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

*Artykuł 5***Wymagania i badania**

1. Producenci gwarantują, że pojazdy są projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u pasażerów pojazdów i u innych użytkowników dróg.

2. Producenci gwarantują, że pojazdy, układy, części i oddzielne zespoły techniczne spełniają odpowiednie wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego, w tym wymagania odnoszące się do:

- a) integralności konstrukcji pojazdu, w tym do testów zderzeniowych;
- b) układów wspomagających panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym do układu kierowniczego, hamulcowego i elektronicznej kontroli stateczności;

**▼ B**

- c) układów zapewniających kierowcy widoczność i informacje o stanie pojazdu i jego otoczenia, w tym do szyb, lusterek i układów dostarczających kierowcy informacje;
- d) układów oświetlenia pojazdu;
- e) ochrony pasażerów pojazdu, w tym do wyposażenia wnętrza, zagłówków, pasów bezpieczeństwa, mocowań „ISOfix” lub wbudowanych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, a także do drzwi pojazdu;
- f) elementów zewnętrznych pojazdu i jego akcesoriów;
- g) zgodności elektromagnetycznej;
- h) dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych;
- i) systemów grzewczych;
- j) urządzeń zabezpieczających przed użyciem przez osoby niepowołane;
- k) systemów identyfikacji pojazdu;
- l) mas i wymiarów;
- m) bezpieczeństwa elektrycznego;
- n) sygnalizatorów zmiany biegów.

3. Wymagania, o których mowa w ust. 1 i 2, mają zastosowanie do pojazdów oraz do przeznaczonych do nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych wymienionych w załączniku I.

*Artykuł 6***Szczególne wymagania dotyczące niektórych pojazdów kategorii N i O**

1. Oprócz wymagań zawartych w art. 5, 8, 9, 10 i 12 oraz w środkach wykonawczych do nich pojazdy kategorii N i O spełniają, w stosownych przypadkach, wymagania określone w ust. 2–5 niniejszego artykułu i w środkach wykonawczych do nich.
2. Pojazdy kategorii N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> są konstruowane w sposób gwarantujący, że w przypadku czołowego zderzenia z innym pojazdem ryzyko urazów u pasażera tego pojazdu, związanych z wjechaniem pod pojazd kategorii N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub>, jest ograniczone do minimum.
3. Pojazdy kategorii N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> są konstruowane w sposób gwarantujący, że w przypadku uderzenia w taki pojazd z boku przez niechronionego użytkownika drogi ryzyko urazów u tego niechronionego użytkownika drogi, związanych ze znalezieniem się pod pojazdem kategorii N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> lub O<sub>4</sub>, jest ograniczone do minimum.

**▼ B**

4. Kabina pojazdu lub obudowa przestrzeni przewidzianej dla kierowcy i pasażerów są wystarczająco mocne, aby zapewnić ochronę przebywającym w nim osobom w przypadku zderzenia, z uwzględnieniem regulaminu EKG ONZ nr 29.

5. Pojazdy kategorii N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> oraz O<sub>4</sub> są konstruowane w taki sposób, aby wpływ rozbryzgów powodowanych przez taki pojazd na widoczność z innych pojazdów ograniczony był do minimum.

*Artykuł 7***Szczególne wymagania dotyczące pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>**

1. Oprócz wymagań zawartych w art. 5, 8, 9, 10 i 12 oraz w środkach wykonawczych do nich pojazdy kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> spełniają, w stosownych przypadkach, wymagania określone w ust. 2–5 niniejszego artykułu i w środkach wykonawczych do nich.

2. Zdolność przewozowa pojazdu, uwzględniająca pasażerów siedzących i stojących oraz użytkowników wózków inwalidzkich, jest odpowiednia do masy, wielkości i formy pojazdu.

3. Nadwozia pojazdów są projektowane i konstruowane w sposób umożliwiający bezpieczną i stabilną obsługę pojazdów, nawet przy pełnym obciążeniu. Podejmuje się odpowiednie środki zapewniające bezpieczny dostęp do pojazdu i wyjście z niego, zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych.

4. Pojazdy klasy I są dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym dla użytkowników wózków inwalidzkich.

5. Materiały stosowane w konstrukcji wnętrza nadwozia autobusu i autokaru w możliwie największym stopniu zapobiegają powstawaniu płomieni lub co najmniej opóźniają ich powstawanie, tak aby umożliwić pasażerom ewakuowanie się z pojazdu w przypadku pożaru.

*Artykuł 8***Klasyfikacja opon**

1. Opony klasyfikuje się w następujący sposób:

a) opony klasy C1 – opony zaprojektowane głównie do stosowania w pojazdach kategorii M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> i O<sub>2</sub>;

b) opony klasy C2 – opony zaprojektowane głównie do stosowania w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> o wskaźniku nośności w układzie pojedynczym  $\leq 121$  i symbolu wskaźnika prędkości  $\geq$  „N”;

**▼B**

c) opony klasy C3 – opony zaprojektowane głównie do stosowania w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> o jednym z następujących wskaźników nośności:

(i) wskaźnik nośności w układzie pojedynczym  $\leq 121$  i symbol wskaźnika prędkości  $\leq$  „M”;

(ii) wskaźnik nośności w układzie pojedynczym  $\geq 122$ .

Opona może być klasyfikowana w więcej niż jednej klasie, pod warunkiem że spełnia wszystkie odpowiednie wymagania przewidziane dla każdej z klas, do których została zaklasyfikowana.

2. Obowiązuje wykaz wskaźników nośności i odpowiadających im mas zawarty w regulaminach EKG ONZ nr 30 i 54.

*Artykuł 9***Przepisy szczególne dotyczące opon pojazdów, montowania opon oraz systemów monitorowania ciśnienia w oponach**

1. Wszystkie opony dostarczane jako część wyposażenia pojazdu, w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie opony zapasowe, są odpowiednie do stosowania w pojazdach, dla których są przeznaczone, zwłaszcza w zakresie ich wymiarów oraz charakterystyki dotyczącej prędkości i obciążenia.

2. Pojazdy kategorii M<sub>1</sub> wyposażone są w precyzyjny system monitorowania ciśnienia w oponach, który w razie potrzeby jest w stanie uprzedzać kierowcę wewnątrz pojazdu o wystąpieniu spadku ciśnienia w dowolnej z opon, co ma znaczenie dla optymalnego zużycia paliwa oraz dla bezpieczeństwa drogowego. Aby to osiągnąć ustanawia się odpowiednie wartości graniczne w specyfikacjach technicznych, uwzględniające również technologicznie neutralne i opłacalne podejście do tworzenia precyzyjnych systemów monitorowania ciśnienia w oponach.

3. Wszystkie opony C1 spełniają wymagania w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni zawarte w części A załącznika II.

4. Wszystkie opony spełniają wymagania w zakresie oporów toczenia zawarte w części B załącznika II.

5. Wszystkie opony spełniają wymagania w zakresie hałasu wywołanego toceniem zawarte w części C załącznika II.

6. Ust. 3, 4 i 5 nie stosuje się do:

a) opon o wskaźniku prędkości poniżej 80 km/godz.;

b) opon, których nominalna średnica obręczy nie przekracza 254 mm lub wynosi 635 mm lub więcej;

**▼B**

- c) opon zapasowych typu T do użytku tymczasowego;
  - d) opon przeznaczonych wyłącznie do montowania w pojazdach zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 października 1990 r.;
  - e) opon zaopatrzonych w dodatkowe elementy wyposażenia w celu poprawy właściwości trakcyjnych.
7. Wymagań w zakresie oporów toczenia i hałasu wywołanego toczeniem, określonych w częściach B i C załącznika II, nie stosuje się do opon terenowych do zastosowań profesjonalnych.

*Artykuł 10***Zaawansowane systemy bezpieczeństwa w pojazdach**

1. Z zastrzeżeniem wyłączeń ustanowionych zgodnie z art. 14 ust. 3 lit. a), pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> wyposażone są w zaawansowany system hamowania awaryjnego spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.
2. Z zastrzeżeniem wyłączeń ustanowionych zgodnie z art. 14 ust. 3 lit. a), pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> wyposażone są w system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.

*Artykuł 11***Sygnalizatory zmiany biegów**

Pojazdy kategorii M<sub>1</sub> o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdy, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, z ręczną skrzynią biegów, wyposażone są w sygnalizatory zmiany biegów zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.

*Artykuł 12***Systemy elektronicznej kontroli stateczności**

1. Pojazdy kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> wyposażone są w system elektronicznej kontroli stateczności spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.
2. Z wyjątkiem pojazdów terenowych zdefiniowanych w pkt 4.2 i 4.3 sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE, następujące pojazdy wyposażone są w system elektronicznej kontroli stateczności spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego:
  - a) pojazdy kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>, z wyjątkiem pojazdów o więcej niż trzech osiach, autobusów i autokarów przegubowych oraz autobusów klasy I lub klasy A;



**▼B**

- b) pojazdy kategorii N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, z wyjątkiem pojazdów o więcej niż trzech osiach, ciągników siodłowych o całkowitej masie pojazdu od 3,5 do 7,5 t i pojazdów do celów specjalnych zdefiniowanych w pkt 5.7 i 5.8 sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;
- c) pojazdy kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, z zawieszeniem pneumatycznym, z wyjątkiem pojazdów o więcej niż trzech osiach, przyczep do transportu ładunków wyjątkowych i przyczep z miejscami dla pasażerów stojących.

## ROZDZIAŁ III

## OBOWIĄZKI PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

*Artykuł 13***Homologacja typu pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych**

1. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2011 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

Stosownie do dat wdrożenia ustanowionych w tabeli 1 załącznika V, organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

2. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2012 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących dziedziny bezpieczeństwa pojazdów i dziedziny opon, o których mowa w art. 5–8, art. 9 ust. 2 i art. 11:

- a) udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów należących do kategorii określonych w tych artykułach i środkach wykonawczych do nich, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; oraz
- b) udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego nowym typom części lub oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do wspomnianych pojazdów, w przypadku gdy takie części lub oddzielne zespoły techniczne nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

3. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2012 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących dziedziny opon, o których mowa w art. 9 ust. 1 i 3–7 oraz w załączniku II, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia określonych w tabeli 2 w części B załącznika II, udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego nowym typom opon, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

**▼B**

Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2013 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących dziedziny opon, o których mowa w art. 9 ust. 1 i 3–7 oraz w załączniku II, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia, określonych w tabeli 2 w części B załącznika II, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów kategorii M, N i O, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

4. Stosownie do dat wdrożenia ustanowionych w tabeli 2 załącznika V, organy krajowe, z przyczyn dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności, w przypadku nowych pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, które nie są zgodne z odpowiednimi przepisami rozporządzenia i środków wykonawczych do niego, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

5. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2014 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących dziedziny bezpieczeństwa pojazdów i dziedziny opon, o których mowa w art. 5, 6, 7 i 8, art. 9 ust. 1–4, art. 11, art. 12 ust. 1 oraz w częściach A i B załącznika II, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia dla opon C3 i wartości granicznych oporów toczenia określonych w tabeli 2 w części B załącznika II:

- a) uznają świadectwa zgodności dla nowych pojazdów kategorii określonych w tych artykułach za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; oraz
- b) zabraniają sprzedaży i wprowadzania do użytku nowych części lub oddzielnych zespołów technicznych, w przypadku gdy takie części lub oddzielne zespoły techniczne nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

6. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2016 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących hałasu wywołanego toczeniem się opon oraz, w przypadku opon C3, również z przyczyn dotyczących oporów toczenia opon, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia określonych w tabeli 2 w części B załącznika II:

- a) uznają świadectwa zgodności dla nowych pojazdów kategorii M, N i O za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; oraz
- b) zabraniają sprzedaży i wprowadzania do użytku nowych opon przeznaczonych do takich pojazdów, w przypadku gdy takie opony nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

**▼B**

7. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2016 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących oporów toczenia opon, udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego nowym typom opon, które nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia określonym w tabeli 2 w części B załącznika II.

8. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2017 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących oporów toczenia opon, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów kategorii M, N i O, które nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia określonym w tabeli 2 w części B załącznika II.

9. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2018 r. organy krajowe:

a) z przyczyn dotyczących wartości granicznych oporów toczenia opon C1 i C2 ustanowionych w tabeli 2 w części B załącznika II, uznają świadectwa zgodności dla nowych pojazdów kategorii M, N i O za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem; oraz

b) zabraniają sprzedaży i wprowadzania do użytku takich nowych opon przeznaczonych do takich pojazdów, w przypadku gdy takie opony nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia określonym w tabeli 2 w części B załącznika II.

10. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2020 r. organy krajowe:

a) z przyczyn dotyczących wartości granicznych oporów toczenia opon C3 ustanowionych w tabeli 2 w części B załącznika II, uznają świadectwa zgodności dla nowych pojazdów kategorii M, N i O za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; oraz

b) zabraniają sprzedaży i wprowadzania do użytku nowych opon przeznaczonych do takich pojazdów, w przypadku gdy takie opony nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia określonym w tabeli 2 w części B załącznika II.

11. Opony C1, C2 i C3 wyprodukowane przed datami ustanowionymi w ust. 5, 6, 9 i 10, które nie są zgodne z wymaganiami załącznika II, mogą być sprzedawane przez okres nieprzekraczający 30 miesięcy od tych dat.

12. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2013 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, o którym mowa w art. 10, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla nowych typów pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, jeżeli pojazdy te nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

**▼B**

13. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2015 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, o którym mowa w art. 10, uznają świadectwa zgodności dla nowych pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

14. Organy krajowe zezwalają na sprzedaż i wprowadzenie do użytku pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych, które uzyskały homologację typu przed datami, o których mowa w ust. 1, 2 i 3, i nadal udzielają rozszerzenia homologacji dla tych pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z warunkami określonymi w akcie prawnym, na podstawie którego pierwotnie zezwolono lub udzielono im homologacji, o ile wymagania mające zastosowanie do takich pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych nie zostały zmienione lub nowe wymagania nie zostały dodane niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

Organy krajowe zezwalają na sprzedaż i wprowadzanie do użytku przeznaczonych na wymianę części i oddzielnych zespołów technicznych, z wyjątkiem przeznaczonych na wymianę opon, przeznaczonych dla pojazdów, które uzyskały homologację typu przed datą, o której mowa w ust. 1, 2 i 3, i nadal udzielają im rozszerzenia homologacji typu WE, zgodnie z warunkami określonymi w akcie prawnym, na podstawie którego pierwotnie zezwolono lub udzielono im homologacji.

15. Bez uszczerbku dla ust. 1–14 i z zastrzeżeniem wejścia w życie środków wykonawczych, o których mowa w art. 14, jeśli producent tego zażąda, organy krajowe nie mogą, z przyczyn dotyczących dziedziny bezpieczeństwa pojazdów i dziedziny opon, objętych art. 5–12:

- a) odmówić udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla nowego typu pojazdu, lub odmówić udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnemu zespołowi technicznemu dla nowego typu części lub oddzielnemu zespołowi technicznemu, w przypadku gdy taki pojazd, część lub oddzielny zespół techniczny są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; lub
- b) zabronić rejestracji, sprzedaży lub wprowadzania do użytku nowego pojazdu, lub zabronić sprzedaży lub wprowadzania do użytku nowej części lub oddzielnemu zespołowi technicznemu, w przypadku gdy pojazd, część lub oddzielny zespół techniczny, których to dotyczy, są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

## ROZDZIAŁ IV

## WPROWADZENIE W ŻYCIE

*Artykuł 14***Środki wykonawcze**

1. Komisja przyjmuje następujące środki wykonawcze:

- a) szczegółowe przepisy dotyczące szczególnych procedur, badań i wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, ich przyczep oraz części i oddzielnych zespołów technicznych odnoszących się do przepisów art. 5–12;

**▼B**

- b) szczegółowe przepisy dotyczące szczególnych wymagań bezpieczeństwa dla pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub między nimi, z uwzględnieniem regulaminu nr 105 EKG ONZ;
- c) bardziej szczegółową definicję cech fizycznych i wymagań dotyczących parametrów, jakie musi posiadać opona, by mogła być określana jako „opona do zastosowań specjalnych”, „opona terenowa do zastosowań profesjonalnych”, „opona wzmocniona”, „opona o podwyższonym wskaźniku nośności”, „opona zimowa”, „opona zapasowa typu T do użytku tymczasowego” lub „opona trakcyjna” zgodnie z art. 3 akapit drugi pkt 8–13;
- d) zmiany wartości granicznych oporów toczenia i hałasu wywołanego toceniem ustanowionych w częściach B i C załącznika II, jeżeli jest to konieczne w wyniku zmian w procedurach badań, bez obniżania istniejącego stopnia ochrony środowiska naturalnego;
- e) szczegółowe zasady dotyczące procedury wyznaczania poziomów hałasu, o których mowa w załączniku II część C pkt 1;
- f) przepisy zmieniające załącznik IV w celu włączenia regulaminów EKG ONZ, które stają się obowiązujące zgodnie z art. 4 ust. 4 decyzji 97/836/WE.

2. Środki, o których mowa w ust. 1, z wyjątkiem środków dotyczących przepisów art. 10, przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2010 r.

Środki dotyczące przepisów art. 10 przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2011 r.

3. Komisja może przyjąć następujące środki wykonawcze:

- a) środki wyłączające niektóre pojazdy lub klasy pojazdów kategorii  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  i  $N_3$  z obowiązku montowania zaawansowanych układów pojazdu, o których mowa w art. 10, jeżeli na podstawie analizy kosztów i korzyści i z uwzględnieniem wszystkich stosowanych kwestii dotyczących bezpieczeństwa zostanie udowodnione, że stosowanie tych układów nie jest właściwe w danym pojeździe lub danej klasie pojazdów;
- b) do dnia 31 grudnia 2010 r., na podstawie analizy kosztów i korzyści, środki skracające okres ustanowiony w art. 13 ust. 11, którego długość może być zróżnicowana stosownie do klasy lub kategorii danych opon.

4. Środki, o których mowa w niniejszym artykule, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia między innymi poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

*Artykuł 15***Procedura komitetu**

1. Komisja jest wspierana przez Komitet Techniczny – Pojazdy Silnikowe (TCMV), ustanowiony na mocy art. 40 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE.
  
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

## ROZDZIAŁ V

**PRZEPISY KOŃCOWE***Artykuł 16***Sankcje za brak zgodności**

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia, aby przepisy te były stosowane. Wprowadzone sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Do dnia 20 lutego 2011 r. lub, w razie potrzeby, najpóźniej 18 miesięcy od daty wejścia w życie odpowiednich środków wykonawczych, państwa członkowskie przekazują Komisji te przepisy i niezwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.
  
2. Rodzaje naruszeń podlegających sankcji obejmują co najmniej:
  - a) składanie niezgodnych z prawdą oświadczeń w ramach procedury homologacji typu lub procedury prowadzącej do odwołania;
  
  - b) fałszowanie wyników badań dla celów homologacji typu;
  
  - c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do odwołania lub wycofania homologacji typu.

*Artykuł 17***Sprawozdawczość**

Do dnia 1 grudnia 2012 r., a następnie co trzy lata, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, obejmujące w stosownych przypadkach wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia lub innych właściwych wspólnotowych przepisów prawnych odnoszących się do włączania kolejnych nowych układów bezpieczeństwa.

**▼B***Artykuł 18***Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE**

Załączniki IV, VI, XI i XV do dyrektywy 2007/46/WE zmienia się zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 19***Uchylenie**

1. Dyrektywy 70/221/EWG, 70/222/EWG, 70/311/EWG, 70/387/EWG, 70/388/EWG, 71/320/EWG, 72/245/EWG, 74/60/EWG, 74/61/EWG, 74/297/EWG, 74/408/EWG, 74/483/EWG, 75/443/EWG, 76/114/EWG, 76/115/EWG, 76/756/EWG, 76/757/EWG, 76/758/EWG, 76/759/EWG, 76/760/EWG, 76/761/EWG, 76/762/EWG, 77/389/EWG, 77/538/EWG, 77/539/EWG, 77/540/EWG, 77/541/EWG, 77/649/EWG, 78/316/EWG, 78/317/EWG, 78/318/EWG, 78/549/EWG, 78/932/EWG, 89/297/EWG, 91/226/EWG, 92/21/EWG, 92/22/EWG, 92/24/EWG, 92/114/EWG, 94/20/WE, 95/28/WE, 96/27/WE, 96/79/WE, 97/27/WE, 98/91/WE, 2000/40/WE, 2001/56/WE, 2001/85/WE, 2003/97/WE tracą moc z dniem 1 listopada 2014 r.

2. Dyrektywa 92/23/EWG traci moc z dniem 1 listopada 2017 r.

3. Odesłania do uchylonych dyrektyw należy traktować jako odesłania do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 20***Wejście w życie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 listopada 2011 r.

**▼C1**

Artykuł 13 ust. 15, art. 14 oraz punkty 1 lit. a) ppkt (iii), 1 lit. b) ppkt (iii) oraz ppkt (iv), 2 lit. c), 3 lit. a) ppkt (iii), 3 lit. b) ppkt (iii), 3 lit. c) ppkt (iii), 3 lit. d) ppkt (iii), 3 lit. e) ppkt (iii) i 3 lit. f) ppkt (ii) załącznika III stosuje się od dnia 20 sierpnia 2009 r.

Punkty 1 lit. a) ppkt (i), 1 lit. b) ppkt (i), 2 lit. a), 3 lit. a) ppkt (i), 3 lit. b) ppkt (i), 3 lit. c) ppkt (i), 3 lit. d) ppkt (i), 3 lit. e) ppkt (i) i 3 lit. f) ppkt (i) załącznika III stosuje się od dnia 1 listopada 2014 r.

**▼B**

Punkty 1 lit. a) ppkt (ii), 1 lit. b) ppkt (ii), 2 lit. b), 3 lit. a) ppkt (ii), 3 lit. b) ppkt (ii), 3 lit. c) ppkt (ii), 3 lit. d) ppkt (ii), 3 lit. e) ppkt (ii) i pkt 4 załącznika III stosuje się od dnia 1 listopada 2017 r.

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







**▼B**

Przedmiot	Zastosowanie									
	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
Przednie zabezpieczenie przed wjechaniem pod pojazd					X	X				
<b>▼<u>M3</u></b>										
Bezpieczeństwo elektryczne	X	X	X	X	X	X				

**▼B**

- (<sup>1</sup>) Pojazdy tej kategorii wyposażone są w odpowiednie urządzenie do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.
- (<sup>2</sup>) Pojazdy tej kategorii wyposażone są w odpowiednie wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej.
- (<sup>3</sup>) Jedyne do pojazdów wyposażonych w urządzenia sprzęgające.
- (<sup>4</sup>) O masie maksymalnej nieprzekraczającej 2,5 t.
- (<sup>5</sup>) Dotyczy wyłącznie pojazdów, których „punkt odniesienia siedzenia (punkt »R«)” najniższego siedzenia nie jest wyżej niż 700 mm powyżej poziomu jezdni. Punkt „R” jest zdefiniowany w regulaminie nr 95 EKG ONZ.
- (<sup>6</sup>) Tylko wtedy, gdy producent stara się o homologację typu pojazdu przeznaczonego do transportu towarów niebezpiecznych.

**▼B***ZAŁĄCZNIK II***Wymagania dotyczące opon w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni, oporów toczenia i hałasu wywołanego toczeniem się opon****CZEŚĆ A – WYMAGANIA W ZAKRESIE PRZYCZEPNOŚCI NA MOKREJ NAWIERZCHNI**

Opony klasy C1 spełniają następujące wymagania:

Kategoria zastosowania	Wskaźnik przyczepności na mokrej nawierzchni (G)
Opona zimowa o wskaźniku prędkości wskazującym maksymalną dopuszczalną prędkość nie większą niż 160 km/godz. („Q” lub niższym, z wyłączeniem „H”)	$\geq 0,9$
Opona zimowa o wskaźniku prędkości wskazującym maksymalną dopuszczalną prędkość większą niż 160 km/godz. („R” i wyższym włączając „H”)	$\geq 1,0$
Opona normalna (typ drogowy)	$\geq 1,1$

**CZEŚĆ B – WYMAGANIA W ZAKRESIE OPORÓW TOCZENIA**

Maksymalne wartości współczynnika oporów toczenia dla każdego typu opon, zmierzone zgodnie z normą ISO 28580, nie przekraczają następujących wartości:

*Tabela 1*

Klasa opon	Wartość maksymalna (kg/t) Pierwszy etap
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

*Tabela 2*

Klasa opon	Wartość maksymalna (kg/t) Drugi etap
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

**▼C1**

W przypadku opon zimowych wartości graniczne określone w tabeli 1 i tabeli 2 podwyższa się o 1 kg/t.

**▼B****CZEŚĆ C – WYMAGANIA W ZAKRESIE HAŁASU WYWOŁANEGO TOCZENIEM SIĘ OPON**

1. Poziomy hałasu ustalone zgodnie z procedurą określoną w środkach wykonawczych do niniejszego rozporządzenia nie przekraczają wartości granicznych wyznaczonych w punktach 1.1 lub 1.2. Tabele w punktach 1.1 i 1.2 przedstawiają wartości zmierzone, skorygowane z uwzględnieniem temperatury, z wyjątkiem opon klasy C3, i tolerancji przyrządów oraz zaokrąglone w dół do najbliższej liczby całkowitej.

**▼B**

- 1.1. Opony klasy C1, w odniesieniu do nominalnej szerokości przekroju zbadanej opony:

Klasa opony	Nominalna szerokość przekroju (mm)	Wartości graniczne w dB(A)
C1A	$\leq 185$	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	$> 275$	74

W przypadku opon zimowych, opon o podwyższonym wskaźniku nośności i opony wzmocnione lub w przypadku jakiegokolwiek połączenia tych klasyfikacji powyższe wartości graniczne podwyższone są o 1 dB(A).

- 1.2. Opony klasy C2 i C3, w odniesieniu do kategorii zastosowania danej gamy opon:

Klasa opony	Kategoria zastosowania	Wartości graniczne w dB(A)
C2	Opony normalne	72
	Opony trakcyjne	73
C3	Opony normalne	73
	Opony trakcyjne	75

W przypadku opon do zastosowań specjalnych powyższe wartości graniczne podwyższone są o 2 dB(A). Dopuszcza się dodatkowe 2 dB(A) w przypadku opon zimowych trakcyjnych klasy C2. W przypadku wszystkich pozostałych opon klas C2 i C3 dopuszcza się dodatkowy 1 dB(A).

**▼B**

## ZAŁĄCZNIK III

**Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE**

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w części I załącznika IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

**▼C2**

(i) skreśla się pkt 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 i 57;

**▼B**

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się rząd w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	Zastosowanie										
				M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
„63.	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) w dodatku wprowadza się następujące zmiany:

**▼C2**

(i) skreśla się pkt 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 44, 45, 50, 51, 52, 53 i 54 w tabeli;

**▼B**

(ii) skreśla się pkt 46 w tabeli;

(iii) dodaje się rząd w tabeli w brzmieniu:

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	M <sub>1</sub>
„63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.	P/A”

(iv) w objaśnieniach dodaje się tekst w brzmieniu:

„P/A: Niniejsze rozporządzenie ma częściowe zastosowanie. Dokładny zakres zastosowania jest ustalony w środkach wykonawczych do niniejszego rozporządzenia.”;

2) w dodatku do załącznika VI wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

a) skreśla się pkt 3–10, 12–38, 42–45 i 47–57;

b) skreśla się pkt 46;

c) dodaje się rząd w brzmieniu:

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego <sup>(1)</sup>	Akt zmieniony przez	Dotyczy wariantów
„63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009”		

3) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

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

**▼C2**

(i) skreśla się pkt 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53 i 54;

**▼B**

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się rząd w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 <sup>(1)</sup> kg	M <sub>1</sub> > 2 500 <sup>(1)</sup> kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
„63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	P/A	P/A	P/A	P/A”

▼ B

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

▼ C2

- (i) skreśla się pkt 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 i 57;

▼ B

- (ii) skreśla się pkt 46;  
(iii) dodaje się rząd w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
„63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A”

c) w dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

▼ C2

- (i) skreśla się pkt 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 44, 45, 50, 51, 52, 53 i 54;

▼ B

- (ii) skreśla się pkt 46;  
(iii) dodaje się rząd w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M <sub>1</sub>
„63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	P/A”

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

▼ C2

- (i) skreśla się pkt 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 i 57;

▼ B

- (ii) skreśla się pkt 46;  
(iii) dodaje się rząd w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
„63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A”

e) w dodatku 5 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

▼ C2

- (i) skreśla się pkt 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 i 57;

▼ B

- (ii) skreśla się pkt 46;  
(iii) dodaje się rząd w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Żuraw samochodowy kategorii N <sub>3</sub>
„63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	P/A”

f) w „Znaczeniu liter” wprowadza się następujące zmiany:

- (i) skreśla się punkty C, U, W<sub>5</sub>, i W<sub>6</sub>;  
(ii) dodaje się tekst w brzmieniu:

„P/A: Niniejszy akt prawny ma częściowe zastosowanie. Dokładny zakres zastosowania jest ustalony w środkach wykonawczych do rozporządzenia.”;

4) w tabeli w załączniku XV skreśla się pkt 46 w tabeli.

▼ **M3**

## ZAŁĄCZNIK IV

## Wykaz regulaminów EKG ONZ, których stosowanie jest obowiązkowe

Numer regulaminu	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu EKG ONZ
1	Światła główne samochodowe z asymetrycznymi światłami mijania lub drogowymi i żarówkami kategorii R2 lub HS1	Seria poprawek 02	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 1	M, N <sup>(a)</sup>
3	Urządzenia odblaskowe pojazdów o napędzie silnikowym	Suplement 12 do serii poprawek 02	Dz.U. L 323 z 6.12.2011, s. 1	M, N, O
4	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Suplement 15 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 7	M, N, O
6	Kierunkowskazy pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Suplement 25 do serii poprawek 01	Dz.U. L 213 z 18.7.2014, s. 1	M, N, O
7	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła stopu oraz światła obrysowe górne pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Suplement 23 do serii poprawek 02	Dz.U. L 285 z 30.9.2014, s. 1	M, N, O
8	Światła główne pojazdów samochodowych (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 i/lub H11)	Seria poprawek 05 Sprostowanie 1 do wersji 4	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 71	M, N <sup>(a)</sup>
▼ <b>M5</b>				
10	Kompatybilność elektromagnetyczna	Suplement 1 do serii poprawek 05	Dz.U. L 41 z 17.2.2017, s. 1	M, N, O
▼ <b>M3</b>				
11	Zamki i elementy mocowania drzwi	Suplement 2 do serii poprawek 03	Dz.U. L 120 z 13.5.2010, s. 1	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
12	Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia	Suplement 1 do serii poprawek 04	Dz.U. L 89 z 27.3.2013, s. 1	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
▼ <b>M4</b>				
13	Pojazdy i przyczepy w zakresie hamowania	Suplement 13 do serii poprawek 11	Dz.U. L 42 z 18.2.2016, s. 1	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N, O <sup>(b)</sup>
13-H	Samochody osobowe w zakresie hamowania	Suplement 16 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 335 z 22.12.2015, s. 1	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> <sup>(c)</sup>
14	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Suplement 5 do serii poprawek 07	Dz.U. L 218 z 19.8.2015, s. 27	M, N
▼ <b>M5</b>				
16	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Suplement 2 do serii poprawek 07	Dz.U. L 109 z 27.4.2018, s. 1	M, N <sup>(d)</sup>
▼ <b>M3</b>				
17	Siedzenia, ich mocowania i zagłówki	Seria poprawek 08	Dz.U. L 230 z 31.8.2010, s. 81	M, N

▼ **M3**

Numer regulaminu	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu EKG ONZ
18	Zabezpieczenie pojazdów samochodowych przed ich nieuprawnionym użyciem	Suplement 2 do serii poprawek 03	Dz.U. L 120 z 13.5.2010, s. 29	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>
19	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów o napędzie silnikowym	Suplement 6 do serii poprawek 04	Dz.U. L 250 z 22.8.2014, s. 1	M, N
20	Światła główne z asymetrycznymi światłami mijania lub drogowymi i żarówkami halogenowymi (żarówkami H4)	Seria poprawek 03	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 170	M, N <sup>(a)</sup>
21	Wyposażenie wnętrza	Suplement 3 do serii poprawek 01	Dz.U. L 188 z 16.7.2008, s. 32	M <sub>1</sub>
23	Światła cofania pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Suplement 19 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 237 z 8.8.2014, s. 1	M, N, O
25	Zagłówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Seria poprawek 04 sprostowanie 2 do wersji 1	Dz.U. L 215 z 14.8.2010, s. 1	M <sub>1</sub>
26	Wystające elementy zewnętrzne	Suplement 1 do serii poprawek 03	Dz.U. L 215 z 14.8.2010, s. 27	M <sub>1</sub>
28	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Suplement 3 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 323 z 6.12.2011, s. 33	M, N
29	Systemy ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego	Seria poprawek 03	Dz.U. L 304 z 20.11.2010, s. 21	N
30	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C1)	Suplement 16 do serii poprawek 02	Dz.U. L 307 z 23.11.2011, s. 1	M, N, O
31	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	Suplement 7 do serii poprawek 02	Dz.U. L 185 z 17.7.2010, s. 15	M, N
▼ <b>M5</b>				
34	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Suplement 1 do serii poprawek 03	Dz.U. L 231 z 26.8.2016, s. 41	M, N, O <sup>(e)</sup>
▼ <b>M3</b>				
37	Żarówki stosowane w homologowanych światłach pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Suplement 42 do serii poprawek 03	Dz.U. L 213 z 18.7.2014, s. 36	M, N, O
38	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Suplement 15 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 20	M, N, O



▼ **M3**

Numer regulaminu	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu EKG ONZ
▼ <b>M5</b> 39	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Suplement 1 do serii poprawek 01	Dz.U. L 302 z 28.11.2018, s. 106	M, N
▼ <b>M3</b> 43	Materiały oszklenia bezpiecznego	Suplement 2 do serii poprawek 01	Dz.U. L 42 z 12.2.2014, s. 1	M, N, O
▼ <b>M5</b> 44	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci przebywających w pojazdach o napędzie silnikowym („urządzenia przytrzymujące dla dzieci”)	Suplement 10 do serii poprawek 04	Dz.U. L 265 z 30.9.2016, s. 1	M, N <sup>(h)</sup>
▼ <b>M3</b> 46	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Suplement 1 do serii poprawek 04	Dz.U. L 237 z 8.8.2014, s. 24	M, N
▼ <b>M5</b> 48	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach silnikowych	Suplement 10 do serii poprawek 06	Dz.U. L 14 z 16.1.2019, s. 42	M, N, O
▼ <b>M3</b> 54	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C2 i C3)	Suplement 17 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 307 z 23.11.2011, s. 2	M, N, O
55	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Suplement 1 do serii poprawek 01	Dz.U. L 227 z 28.8.2010, s. 1	M, N, O <sup>(f)</sup>
▼ <b>M5</b> 58	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUPD) i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu (RUP)	Seria poprawek 03	Dz.U. L 49 z 20.2.2019, s. 1	M, N, O
▼ <b>M3</b> 61	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Suplement 1 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 164 z 30.6.2010, s. 1	N
64	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” oraz system monitorowania ciśnienia w oponach	Sprostowanie 1 do serii poprawek 02	Dz.U. L 310 z 26.11.2010, s. 18	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
66	Wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich	Seria poprawek 02	Dz.U. L 84 z 30.3.2011, s. 1	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>
▼ <b>M5</b> 67	Pojazdy samochodowe wykorzystujące w układzie napędowym skroplony gaz ropopochodny (LPG)	Suplement 14 do serii poprawek 01	Dz.U. L 285 z 20.10.2016, s. 1	M, N
▼ <b>M3</b> 73	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Seria poprawek 01	Dz.U. L 122 z 8.5.2012, s. 1	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>
77	Światła postojowe pojazdów o napędzie silnikowym	Suplement 14 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 21	M, N
▼ <b>M5</b> 79	Układy kierownicze	Seria poprawek 03	Dz.U. L 318 z 14.12.2018, s. 1	M, N, O

▼ **M3**

Numer regulaminu	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu EKG ONZ
80	Siedzenia dużych pojazdów pasażerskich	Seria 03 poprawek do regulaminu	Dz.U. L 226 z 24.8.2013, s. 20	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>
87	Światła jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów o napędzie silnikowym	Suplement 15 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 24	M, N
89	Urządzenia ograniczenia prędkości	Suplement 2 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 25	M, N <sup>(8)</sup>
90	Zamienne zespoły okładzin hamulcowych i zamienne okładziny hamulców bębnowych przeznaczone do pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Seria poprawek 02	Dz.U. L 185 z 13.7.2012, s. 24	M, N, O
91	Światła obrysowe boczne przeznaczone do pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Suplement 13 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 27	M, N, O
93	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Wersja pierwotna regulaminu	Dz.U. L 185 z 17.7.2010, s. 56	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>

▼ **M5**

94	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego	Seria poprawek 03	Dz.U. L 35 z 8.2.2018, s. 1	M <sub>1</sub>
----	---	-------------------	-----------------------------	----------------

▼ **M4**

95	Ochrona osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego	Suplement 4 do serii poprawek 03	Dz.U. L 183 z 10.7.2015, s. 91	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
----	--	----------------------------------	--------------------------------	---------------------------------

▼ **M3**

97	Systemy alarmowe pojazdów	Suplement 6 do serii poprawek 01	Dz.U. L 122 z 8.5.2012, s. 19	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
98	Reflektory samochodowe wyposażone w gazowo-wyładowcze źródła światła	Suplement 4 do serii poprawek 01	Dz.U. L 176 z 14.6.2014, s. 64.	M, N
99	Gazowo-wyładowcze źródła światła używane w homologowanych gazowo-wyładowczych reflektorach pojazdów samochodowych	Suplement 9 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 285 z 30.9.2014, s. 35	M, N

▼ **M5**

100	Bezpieczeństwo elektryczne	Suplement 3 do serii poprawek 02	Dz.U. L 302 z 28.11.2018, s. 114	M, N
-----	----------------------------	----------------------------------	----------------------------------	------

▼ **M3**

102	Krótki sprzęg; montaż zatwierdzonego typu krótkiego sprzęgu	Wersja pierwotna regulaminu	Dz.U. L 351 z 30.12.2008, s. 44	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>
104	Oznakowania odblaskowe (pojazdy ciężkie i długie)	Suplement 7 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 75 z 14.3.2014, s. 29	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N, O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>
105	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Seria poprawek 05	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 30	N, O

▼ M3

Numer regulaminu	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu EKG ONZ
▼ <u>M5</u>				
107	Pojazdy kategorii M <sub>2</sub> i M <sub>3</sub>	Suplement 1 do serii poprawek 07	Dz.U. L 52 z 23.2.2018, s. 1	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>
▼ <u>M4</u>				
110	Określone części wykorzystujące sprężony gaz ziemny	Suplement 2 do serii poprawek 01	Dz.U. L 166 z 30.6.2015, s. 1	M, N
▼ <u>M3</u>				
112	Reflektory pojazdów silnikowych emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe, lub oba te rodzaje świateł i wyposażone w żarówki lub moduły diod elektroluminescencyjnych (LED)	Suplement 4 do serii poprawek 01	Dz.U. L 250 z 22.8.2014, s. 67	M, N
116	Zabezpieczenie pojazdów samochodowych przed nieuprawnionym użyciem	Suplement 3 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 45 z 16.2.2012, s. 1	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
▼ <u>M5</u>				
117	Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia (klasy C1, C2 i C3)	Suplement 8 do serii poprawek 02	Dz.U. L 218 z 12.8.2016, s. 1	M, N, O
▼ <u>M4</u>				
118	Ognioodporność materiałów używanych w konstrukcji autobusów	Suplement 1 do serii poprawek 02	Dz.U. L 102 z 21.4.2015, s. 67	M <sub>3</sub>
▼ <u>M5</u>				
119	Światła zakrętowe	Suplement 3 do serii poprawek 01	Dz.U. L 89 z 25.3.2014, s. 101	M, N <sup>(h)</sup>
▼ <u>M4</u>				
121	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolki i wskaźników	Seria poprawek 01	Dz.U. L 5 z 8.1.2016, s. 9	M, N
▼ <u>M3</u>				
122	Układy ogrzewania pojazdów	Suplement 1 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 164 z 30.6.2010, s. 231	M, N, O
▼ <u>M5</u>				
123	Systemy adaptacyjnego oświetlenia głównego (AFS)	Suplement 9 do serii poprawek 01	Dz.U. L 49 z 20.2.2019, s. 24	M, N
125	Pole widzenia do przodu	Suplement 1 do serii poprawek 01	Dz.U. L 20 z 25.1.2018, s. 16	M <sub>1</sub>
128	Elektroluminescencyjne źródła światła (LED)	Suplement 6 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 320 z 17.12.2018, s. 63	M, N, O
140	Kontrola stateczności	Suplement 2 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 269 z 26.10.2018, s. 17	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
141	Systemy monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS)	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 269 z 26.10.2018, s. 36	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> <sup>(i)</sup>

▼ **M3***Uwagi do tabeli:*

Zastosowanie mają przepisy przejściowe regulaminów EKG ONZ wymienionych w powyższej tabeli, chyba że w niniejszym rozporządzeniu określono alternatywne terminy stosowania. Dopuszcza się również zgodność z wymaganiami określonymi w zmianach późniejszych niż zmiany wymienione w powyższej tabeli.

Terminy określone w regulaminach EKG ONZ wymienionych w powyższej tabeli odnoszące się do zobowiązań umawiających się stron zrewidowanego porozumienia z 1958 r. (decyzja Rady z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78)) związanych z pierwszą rejestracją, dopuszczeniem do ruchu, udostępnianiem na rynku, sprzedażą i wszelkimi podobnymi przepisami stosuje się obowiązkowo do celów art. 26 i 28 dyrektywy 2007/46/WE, z wyjątkiem przypadków, w których w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 określono alternatywne terminy, które w związku z tym należy w takich przypadkach stosować.

W niektórych regulaminach EKG ONZ wymienionych w powyższej tabeli w przepisach przejściowych przewidziano, że począwszy od określonej daty, umawiające się strony zrewidowanego porozumienia z 1958 r. stosujące określoną serię poprawek do danego regulaminu EKG ONZ nie mają obowiązku uznawania lub mogą odmówić uznania – do celów krajowej lub regionalnej homologacji typu – typu homologowanego zgodnie z poprzednią serią poprawek lub zawarto w przepisach tych w podobnym zamiarze sformułowanie o podobnym znaczeniu. Należy to rozumieć jako przepis nakładający na organy krajowe obowiązek uznania świadectw zgodności za nieważne do celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE, z wyjątkiem przypadków, w których w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 określono alternatywne terminy, które w związku z tym należy w takich przypadkach stosować.

(<sup>a</sup>) Regulaminy EKG ONZ nr 1, 8 i 20 nie mają zastosowania do homologacji typu WE nowych pojazdów.

▼ **M5**

(<sup>b</sup>) Zgodnie z art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 wymagane jest zainstalowanie układu elektronicznej kontroli stateczności.

(<sup>c</sup>) Zgodnie z art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 wymagane jest zainstalowanie układu elektronicznej kontroli stateczności.

▼ **M3**

(<sup>d</sup>) Urządzenie przypominające o zapięciu pasów nie jest wymagane, jeśli miejsce kierowcy wyposażone jest w pas typu S lub szelki bezpieczeństwa.

(<sup>e</sup>) Zgodność z częścią II regulaminu EKG ONZ nr 34 nie jest obowiązkowa.

▼ **M5**

(<sup>f</sup>) W przypadku gdy producent pojazdu deklaruje, że pojazd nadaje się do holowania ładunków (pkt 2.11.5 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE), a jakkolwiek część odpowiedniego mechanicznego urządzenia sprzęgającego, niezależnie od tego, czy jest czy też nie jest ona montowana w danym typie pojazdu silnikowego, może (częściowo) zasłaniać jakikolwiek element oświetlenia lub miejsce do montowania i mocowania tylnej tablicy rejestracyjnej, zastosowanie mają następujące zasady:

- instrukcja użytkownika pojazdu silnikowego (np. podręcznik użytkownika, instrukcja obsługi pojazdu) musi wyraźnie wskazywać, że instalowanie mechanicznego urządzenia sprzęgającego, które nie może być łatwo usunięte lub przesunięte, nie jest dozwolone,
- w instrukcji należy również jasno określić, że mechaniczne urządzenie sprzęgające, jeżeli jest zamontowane, musi być zawsze usunięte lub przesunięte, gdy nie jest używane, oraz
- w przypadku homologacji typu układu pojazdu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55 należy zapewnić, aby przepisy dotyczące usuwania, przesuwania lub alternatywnej lokalizacji były również w pełni przestrzegane w odniesieniu do instalacji oświetlenia i miejsca do montowania i mocowania tylnej tablicy rejestracyjnej.

▼ **M3**

(<sup>g</sup>) Dotyczy wyłącznie ograniczników prędkości i obowiązkowej instalacji ograniczników prędkości w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>.

▼ **M5**

(<sup>h</sup>) Uniwersalną międzynarodową homologację typu całego pojazdu udzieloną na podstawie regulaminu EKG ONZ nr 0 (Dz.U. L 135 z 31.5.2018, s. 1), obejmującą homologację typu na podstawie odpowiednich regulaminów EKG ONZ w tabeli, którym towarzyszy odesłanie do niniejszej uwagi, uznaje się za równoważną homologacji typu WE udzielonej na podstawie niniejszego rozporządzenia.

(<sup>i</sup>) System monitorowania ciśnienia w oponach pojazdów kategorii M1 jest obowiązkowy zgodnie z art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 661/2009. Regulamin EKG ONZ nr 141 stosuje się do homologacji pojazdów kategorii M1 o masie maksymalnej do 3 500 kg. Regulamin EKG ONZ nr 141 można stosować dobrowolnie do homologacji pojazdów kategorii N1, które nie są wyposażone w koła bliźniacze na osi.

## ▼ M3

## Dodatek

**Ważność i rozszerzenie homologacji udzielonych na mocy dyrektyw uchylonych niniejszym rozporządzeniem**

Zgodnie z art. 13 ust. 14 niniejszego rozporządzenia świadectwa homologacji typu WE w odniesieniu do pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych wydane zgodnie z dyrektywami wymienionymi poniżej mogą być wykorzystane do wykazania zgodności z odpowiednimi regulaminami EKG ONZ.

Numer regulaminu	Przedmiot	Odnosna dyrektywa	Odniesienie do Dz.U.	Zakres stosowania
10	Kompatybilność elektromagnetyczna	Dyrektywa 72/245/EWG	Dz.U. L 152 z 6.7.1972, s. 15	M, N, O, część, oddzielny zespół techniczny <sup>(a)</sup>
11	Zamki i elementy mocowania drzwi	Dyrektywa 70/387/EWG	Dz.U. L 176 z 10.8.1970, s. 5	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> <sup>(b)</sup>
12	Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia	Dyrektywa 74/297/EWG	Dz.U. L 165 z 20.6.1974, s. 16	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> <sup>(a)</sup>
14	Punkty mocowania pasów bezpieczeństwa, systemy mocowania ISOFIX i mocowania górnego paska mocującego ISOFIX	Dyrektywa 76/115/EWG	Dz.U. L 24 z 30.1.1976, s. 6	M <sup>(c)</sup>
18	Zabezpieczenie pojazdów samochodowych przed nieuprawnionym użytkowaniem	Dyrektywa 74/61/EWG	Dz.U. L 38 z 11.2.1974, s. 22	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , część, oddzielny zespół techniczny
21	Wyposażenie wnętrza	Dyrektywa 74/60/EWG	Dz.U. L 38 z 11.2.1974, s. 2	M <sub>1</sub>
26	Wystające elementy zewnętrzne	Dyrektywa 74/483/EWG	Dz.U. L 266 z 2.10.1974, s. 4	M <sub>1</sub> , oddzielny zespół techniczny <sup>(d)</sup>
28	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Dyrektywa 70/388/EWG	Dz.U. L 176 z 10.8.1970, s. 12	M, N, część
30	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C1)	Dyrektywa 92/23/EWG	Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 95	Część <sup>(e)</sup>
34	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Dyrektywa 70/221/EWG	Dz.U. L 76 z 6.4.1970, s. 23	M, N, O <sup>(f)</sup>
39	Zespół prędkościomierza oraz jego montaż	Dyrektywa 75/443/EWG	Dz.U. L 196 z 26.7.1975, s. 1	M, N <sup>(g)</sup>
43	Materiały oszklenia bezpiecznego	Dyrektywa 92/22/EWG	Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 11	M, N, O, część
▼ M4				
46	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Dyrektywa 2003/97/WE	Dz.U. L 25 z 29.1.2004, s. 1	M, N <sub>1</sub> , część

▼ **M3**

Numer regulaminu	Przedmiot	Odnosna dyrektywa	Odniesienie do Dz.U.	Zakres stosowania
48	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach silnikowych	Dyrektywa 76/756/EWG	Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 1	M, N, O
55	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Dyrektywa 94/20/WE	Dz.U. L 195 z 29.7.1994, s. 1	M, N, O, część
58	Tylne urządzenia zabezpieczające i ich montaż; tylne zabezpieczenie pojazdu	Dyrektywa 70/221/EWG	Dz.U. L 76 z 6.4.1970, s. 23	M, N, O, część
61	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Dyrektywa 92/114/EWG	Dz.U. L 409 z 31.12.1992, s. 17	N
73	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Dyrektywa 89/297/EWG	Dz.U. L 124 z 5.5.1989, s. 1	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>
79	Układy kierownicze	Dyrektywa 70/311/EWG	Dz.U. L 133 z 18.6.1970, s. 10	M, N, O <sup>(b)</sup>
89	Urządzenia ograniczenia prędkości	Dyrektywa 92/24/EWG	Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 154	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , oddzielny zespół techniczny
90	Zamienne zespoły okładzin hamulcowych i zamienne okładziny hamulców bębnowych przeznaczone do pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Dyrektywa 71/320/EWG	Dz.U. L 202 z 6.9.1971, s. 37	Oddzielny zespół techniczny <sup>(i)</sup>
93	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Dyrektywa 2000/40/WE	Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 9	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , oddzielny zespół techniczny
97	Systemy alarmowe pojazdów	Dyrektywa 74/61/EWG	Dz.U. L 38 z 11.2.1974, s. 22	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , część, oddzielny zespół techniczny
116	Zabezpieczenie pojazdów samochodowych przed nieuprawnionym użyciem	Dyrektywa 74/61/EWG	Dz.U. L 38 z 11.2.1974, s. 22	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , część, oddzielny zespół techniczny
122	Układy ogrzewania pojazdów	Dyrektywa 2001/56/WE	Dz.U. L 292 z 9.11.2001, s. 21	M, N, O, część
125	Pole widoczności kierowcy w przód	Dyrektywa 77/649/EWG	Dz.U. L 267 z 19.10.1977, s. 1	M <sub>1</sub>

▼ **M4**▼ **M3**

**▼ M3**

*Uwagi do tabeli:*

- (<sup>a</sup>) Nie dotyczy typów pojazdów wyposażonych w napęd elektryczny.
- (<sup>b</sup>) Nie dotyczy typów pojazdów, w przypadku których wprowadzono zmiany projektowe w konstrukcji drzwi tylnych lub przesuwanych lub takie drzwi dodano.
- (<sup>c</sup>) Dotyczy wyłącznie skompletowanych pojazdów specjalnego przeznaczenia kategorii M<sub>1</sub>, oprócz samochodów kempingowych, o dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 2,0 tony oraz pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>.
- (<sup>d</sup>) Nie dotyczy anten radiowych odbiorczych lub nadawczych uznawanych za oddzielne zespoły techniczne.
- (<sup>e</sup>) Dotyczy wyłącznie opon klasy C1 wyprodukowanych przed dniem 1 listopada 2014 r., w tymże dniu lub po nim, przeznaczonych do sprzedaży i oddanych do użytku po dniu 1 listopada 2014 r. i oznaczonych za pomocą kodu w postaci litery „Z” umieszczonej w obrębie oznaczenia rozmiaru opony.
- (<sup>f</sup>) Nie obejmuje części II regulaminu EKG ONZ nr 34.
- (<sup>g</sup>) Zob. art. 4 rozporządzenia (UE) nr 130/2012 (rozporządzenie Komisji (UE) nr 130/2012 z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie wymagań technicznych dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do dostępu do pojazdu i jego zwrotności oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 43 z 16.2.2012, s. 6)).
- (<sup>h</sup>) Nie dotyczy typów pojazdów wyposażonych w układy kierownicze zawierające skomplikowane elektroniczne układy sterowania.
- (<sup>i</sup>) Niezależnie od przepisów art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/166 i z wyłączeniem tarcz i bębnow hamulcowych.



## ZALĄCZNIK V

**Daty wdrożenia wymagań dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>**

Tabela 1 – Daty wdrożenia w nowych typach pojazdów

Kategoria pojazdu	Data wdrożenia
M <sub>2</sub>	11 lipca 2013 r.
M <sub>3</sub> (klasa III)	1 listopada 2011 r.
M <sub>3</sub> < 16 t (pneumatyczny układ przenoszenia)	1 listopada 2011 r.
M <sub>3</sub> (klasa II i B) (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2013 r.
M <sub>3</sub> (klasa III) (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2013 r.
M <sub>3</sub> (klasa III) (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2014 r.
M <sub>3</sub> (klasa II) (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2014 r.
M <sub>3</sub> (inne niż ww.)	1 listopada 2011 r.
N <sub>2</sub> (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2013 r.
N <sub>2</sub> (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2014 r.
N <sub>2</sub> (inne niż ww.)	11 lipca 2012 r.
N <sub>3</sub> (dwuosiove ciągniki siodłowe)	1 listopada 2011 r.
N <sub>3</sub> (dwuosiove ciągniki siodłowe z pneumatyczną kontrolą przenoszenia (ABS))	1 listopada 2011 r.
N <sub>3</sub> (trójosiowe z elektryczną kontrolą przenoszenia (EBS))	1 listopada 2011 r.
N <sub>3</sub> (dwo- i trójosiowe z pneumatyczną kontrolą przenoszenia (ABS))	11 lipca 2012 r.
N <sub>3</sub> (inne niż ww.)	1 listopada 2011 r.
O <sub>3</sub> (łącznie obciążenie osi od 3,5 do 7,5 t)	11 lipca 2012 r.
O <sub>3</sub> (inne niż ww.)	1 listopada 2011 r.
O <sub>4</sub>	1 listopada 2011 r.





Tabela 2 – Daty wdrożenia w nowych pojazdach

Kategoria pojazdu	Data wdrożenia
M <sub>2</sub>	11 lipca 2015 r.
M <sub>3</sub> (klasa III)	1 listopada 2014 r.
M <sub>3</sub> < 16 t (pneumatyczny układ przenoszenia)	1 listopada 2014 r.
M <sub>3</sub> (klasa II i B) (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2015 r.
M <sub>3</sub> (klasa III) (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2015 r.
M <sub>3</sub> (klasa III) (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2016 r.
M <sub>3</sub> (klasa II) (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2016 r.
M <sub>3</sub> (inne niż ww.)	1 listopada 2014 r.
N <sub>2</sub> (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2015 r.
N <sub>2</sub> (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2016 r.
N <sub>2</sub> (inne niż ww.)	1 listopada 2014 r.
N <sub>3</sub> (dwuosiowe ciągniki siodłowe)	1 listopada 2014 r.
N <sub>3</sub> (dwuosiowe ciągniki siodłowe z pneumatyczną kontrolą przenoszenia (ABS))	1 listopada 2014 r.
N <sub>3</sub> (trójosiowe z elektryczną kontrolą przenoszenia (EBS))	1 listopada 2014 r.
N <sub>3</sub> (dwu- i trójosiowe z pneumatyczną kontrolą przenoszenia (ABS))	1 listopada 2014 r.
N <sub>3</sub> (inne niż ww.)	1 listopada 2014 r.
O <sub>3</sub> (łącznie obciążenie osi od 3,5 do 7,5 t)	1 listopada 2014 r.
O <sub>3</sub> (inne niż ww.)	1 listopada 2014 r.
O <sub>4</sub>	1 listopada 2014 r.