

10.4.2019

A8-0151/110

Poprawka 110

Anneleen Van Bossuyt

w imieniu Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

Sprawozdanie

A8-0151/2019

Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

Wymogi dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego
(COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia

–

POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO*

do wniosku Komisji

**ROZPORZĄDZENIE (UE) 2019/...
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia ...

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

* Poprawki: tekst nowy lub zmieniony został zaznaczony kursywą i wytłuszczonym drukiem; symbol **■** sygnalizuje skreślenia.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
po konsultacji z Komitetem Regionów **■**,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/**858**³ ustanowiono przepisy administracyjne i wymogi techniczne dotyczące homologacji typu nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej.

¹ Dz.U. C 440 z 6.12.2018, s. 90.


² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/**858** w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

- (2) Niniejsze rozporządzenie stanowi akt regulacyjny do celów unijnej procedury homologacji typu określonej w rozporządzeniu (UE) 2018/858, w związku z czym należy ■ odpowiednio zmienić załącznik II do ■ rozporządzenia (UE) 2018/858. **Przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące środków naprawczych i kar, mają pełne zastosowanie do niniejszego rozporządzenia.**
- (3) W ostatnich dziesięcioleciach rozwój sytuacji w zakresie bezpieczeństwa pojazdów znacznie przyczynił się do ogólnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w wypadkach drogowych. Jednak **w 2017 r. na drogach Unii zginęło 25 300 osób, a liczba ta nie zmieniła się w ostatnich czterech latach. Ponadto każdego roku 135 000 osób odnosi poważne obrażenia w następstwie kolizji¹. Unia powinna dołożyć wszelkich starań w celu ograniczenia lub wyeliminowania wypadków i obrażeń w transporcie drogowym. Oprócz środków bezpieczeństwa chroniących osoby znajdujące się w pojeździe potrzebne jest wdrożenie specjalnych środków zapobiegających wypadkom śmiertelnym i obrażeniom wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak rowerzyści i piesi, znajdujących się poza pojazdem.** Jeżeli nie zostaną zaproponowane nowe inicjatywy w zakresie ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego, skutki dla bezpieczeństwa wynikające z obecnego podejścia nie będą już w stanie zrównoważyć skutków zwiększenia ruchu. W związku z tym niezbędna jest dalsza poprawa bezpieczeństwa pojazdów w ramach zintegrowanego podejścia do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także w celu lepszej ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego.

¹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf

- (4) *Przepisy dotyczące homologacji typu powinny zapewniać, że poziomy osiągi pojazdów silnikowych będą oceniane w powtarzalny i możliwy do odtworzenia sposób. Dlatego też wymogi techniczne zawarte w niniejszym rozporządzeniu odnoszą się jedynie do pieszych i rowerzystów, ponieważ obecnie tylko oni są przedmiotem formalnie zharmonizowanych badań. Oprócz pieszych i rowerzystów do niechronionych użytkowników ruchu drogowego zalicza się ogólnie również innych niezmotoryzowanych i zmotoryzowanych użytkowników dróg, którzy mogą korzystać z indywidualnych rozwiązań w zakresie mobilności bez nadwozia ochronnego. Ponadto obecna technologia stwarza uzasadnione oczekiwanie, że zaawansowane systemy będą reagować również na innych niechronionych użytkowników ruchu drogowego w normalnych warunkach jazdy, mimo że nie są oni przedmiotem specjalnych badań. Wymogi techniczne powinny być dalej dostosowywane do postępu technicznego po procesie oceny i przeglądu, tak aby obejmowały wszystkich użytkowników dróg nieposiadających nadwozia ochronnego, w tym użytkowników skuterów, pojazdów samoczynnie utrzymujących równowagę i wózków inwalidzkich.*

- (5) Postęp techniczny w obszarze zaawansowanych układów bezpieczeństwa pojazdów oferuje nowe możliwości zmniejszenia liczby ofiar wypadków. Aby zminimalizować liczbę **poważnych obrażeń i** ofiar śmiertelnych, należy wprowadzić **pakiet odpowiednich nowych technologii**.
- (6) W kontekście rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009¹ Komisja oceniła możliwość rozszerzenia zawartego w tym rozporządzeniu wymogu dotyczącego instalacji niektórych układów (np. zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego oraz systemów monitorowania ciśnienia w oponach) w niektórych kategoriach pojazdów, tak aby miał on zastosowanie do wszystkich kategorii pojazdów. Komisja oceniła również wykonalność techniczną i ekonomiczną oraz dojrzałość rynkową nowego wymogu dotyczącego zainstalowania innych zaawansowanych elementów bezpieczeństwa. W oparciu o tę ocenę, w grudniu 2016 r. Komisja opublikowała sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady zatytułowane „Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE” . W dokumencie roboczym towarzyszącym temu sprawozdaniu określono i zaproponowano 19 potencjalnych środków regulacyjnych, które mogłyby przyczynić się do dalszego ograniczenia liczby wypadków drogowych oraz wynikających z nich ofiar śmiertelnych i obrażeń.

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

- (7) *Neutralność technologiczna wymaga, aby w odniesieniu do systemów monitorowania ciśnienia w oponach wymagania dotyczące osiągnięć dopuszczały systemy zarówno bezpośredniego, jak i pośredniego monitorowania ciśnienia w oponach.*
- (8) *Proponowane środki regulacyjne mogą skuteczniej ograniczać liczbę ofiar śmiertelnych, zmniejszać liczbę wypadków drogowych oraz łagodzić obrażenia i szkody, jeżeli zostaną opracowane w taki sposób, by były wygodne dla użytkowników. W związku z tym producenci pojazdów powinni dążyć do wszelkich starań, aby systemy i funkcje przewidziane w niniejszym rozporządzeniu były opracowywane tak, aby wspomagać kierowcę. Działanie systemów i funkcji przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu oraz ich ograniczenia należy wyjaśniać w jasny i przyjazny dla konsumenta sposób w instrukcji obsługi pojazdu silnikowego.*
- (9) *Elementy bezpieczeństwa i ostrzeżenia wykorzystywane we wspomaganii jazdy powinny być wyraźnie widoczne dla każdego kierowcy, w tym dla osób starszych i osób z niepełnosprawnością.*

- (10) ***Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego, systemy inteligentnego dostosowania prędkości, awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy, zaawansowane systemy ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy oraz wykrywania obiektów przy cofaniu to układy bezpieczeństwa, które mają duży potencjał znacznego zmniejszenia liczby ofiar. Ponadto niektóre z tych układów bezpieczeństwa leżą u podstaw technologii, które będą również wykorzystywane w pojazdach zautomatyzowanych. Każdy taki układ bezpieczeństwa powinien funkcjonować bez wykorzystywania jakichkolwiek danych biometrycznych kierowców lub pasażerów, w tym rozpoznawania twarzy.***
- W związku z tym na poziomie Unii należy ustanowić zharmonizowane przepisy i procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do tych układów oraz homologacji typu tych układów jako oddzielnych zespołów technicznych. Podczas każdej oceny obowiązujących przepisów należy brać pod uwagę postęp techniczny tych układów, aby wytrzymały one próbę czasu, a przy tym ściśle respektowały zasadę ochrony prywatności i danych, oraz aby ograniczyły lub wyeliminowały wypadki i obrażenia w transporcie drogowym. Poza tym należy zadbać o możliwość bezpiecznego korzystania z tych układów w całym cyklu życia pojazdu.***

- (11) *Należy umożliwić wyłączenie systemu inteligentnego dostosowania prędkości, na przykład gdy kierowca otrzymuje fałszywe ostrzeżenia lub nieprawidłowe informacje zwrotne z powodu złych warunków pogodowych, tymczasowego sprzecznego oznakowania dróg na remontowanych odcinkach oraz wprowadzających w błąd, wadliwych lub brakujących znaków drogowych. Opcja wyłączenia powinna być kontrolowana przez kierowcę, działać tak długo, jak jest to konieczne, i umożliwiać łatwe ponowne włączenie systemu przez kierowcę. Gdy system jest wyłączony, może być podawana informacja o ograniczeniu prędkości. System powinien się automatycznie aktywować po włączeniu zapłonu, a kierowca powinien zawsze być informowany, czy system jest włączony, czy też nie.*

(12) *Powszechnie uznaje się, że pas bezpieczeństwa to jeden z najważniejszych i najskuteczniejszych elementów bezpieczeństwa pojazdu. Urządzenie przypominające o zapięciu pasów pozwala zatem dodatkowo zapobiegać śmiertelnym wypadkom i łagodzić obrażenia, ponieważ zwiększa liczbę osób używających pasów bezpieczeństwa w Unii. Z tego powodu w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 wprowadzono już od 2014 r. obowiązek instalacji urządzenia przypominającego o zapięciu pasów w fotelu kierowcy we wszystkich nowych samochodach osobowych. Wprowadzenie takiego obowiązku umożliwiło wdrożenie regulaminu ONZ nr 16 zawierającego odpowiednie przepisy techniczne. Dzięki zmianom w regulaminie ONZ uwzględniającym postęp techniczny obowiązkowe stanie się także wyposażenie wszystkich przednich i tylnych siedzeń pojazdów typu M₁ i N₁, a także wszystkich przednich siedzeń pojazdów typu N₂, N₃, M₂ i M₃ w urządzenia przypominające o zapięciu pasów od 1 września 2019 r. w przypadku nowych typów, a od 1 września 2021 r. w przypadku wszystkich nowych pojazdów silnikowych.*

- (13) Wprowadzanie rejestratorów danych na temat zdarzeń ■ przechowujących szereg istotnych *zanonimizowanych* danych dotyczących pojazdu – *któremu towarzyszą wymogi dotyczące zakresu danych, dokładności, rozdzielczości, a także zbierania danych, ich przechowywania i wyszukiwalności* – w krótkim okresie poprzedzającym *wypadek drogowy*, w jego trakcie i *niezwłocznie* po *nim* (np. *wskutek aktywacji* poduszki powietrznej), należy uznać za ważny krok w dążeniu do uzyskania ogólnounijnych szczegółowych danych dotyczących wypadków. W związku z tym należy wprowadzić obowiązek wyposażenia *wszystkich* pojazdów silnikowych w takie rejestratory. ■ Rejestratory *te powinny umożliwiać* rejestrowanie i przechowywanie danych w taki sposób, aby mogły one być wykorzystywane przez państwa członkowskie *wyłącznie* do przeprowadzania analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oceny skuteczności konkretnych wprowadzonych środków, *bez możliwości identyfikacji właściciela lub użytkownika danego pojazdu na podstawie zgromadzonych danych*.

- (14) Przetwarzanie danych osobowych, takich jak informacje na temat kierowcy przetwarzane w rejestratorach danych na temat zdarzeń **■** lub informacje na temat *senności* kierowcy i *poziomu jego uwagi lub rozproszenia uwagi* uzyskane przez **■** zaawansowany system **■**, powinno odbywać się zgodnie z *unijnym* prawodawstwem **■** dotyczącym ochrony danych, w szczególności zgodnie z *rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679¹. Rejestratory danych na temat zdarzeń powinny działać w systemie obiegu zamkniętego, w którym nadpisuje się zapisane dane i który nie pozwala na identyfikację pojazdu ani kierowcy. Dodatkowo systemy ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy oraz zaawansowane systemy ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy nie powinny prowadzić ciągłego zapisu ani zatrzymywać danych innych niż niezbędne do celów, do których je zgromadzono lub w inny sposób przetworzono w systemie obiegu zamkniętego. Poza tym przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom².*

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

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77).

- (15) *W niektórych przypadkach nie można w pełni uruchomić zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego lub systemów awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, w szczególności z powodu wad infrastruktury drogowej. W takich przypadkach systemy powinny się wyłączać i informować o tym kierowcę. Jeżeli nie wyłączą się automatycznie, możliwe powinno być ich ręczne wyłączenie. Takie wyłączenie powinno być tymczasowe i trwać jedynie do czasu, gdy system będzie w pełni funkcjonalny. Kierowca może być również zmuszony zignorować działanie systemu hamowania awaryjnego lub systemu awaryjnego utrzymywania pasa ruchu, jeżeli funkcjonowanie systemu może prowadzić do większego ryzyka lub szkody. Dzięki temu pojazd pozostaje przez cały czas pod kontrolą kierowcy. Niemniej jednak systemy mogłyby również rozpoznawać sytuacje, gdy kierowca jest niezdolny do reakcji i w związku z tym konieczna jest interwencja systemu, aby zapobiec poważniejszemu wypadkowi.*

- (16) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 samochody dostawcze, sportowo-użytkowe (SUV) i wielozadaniowe (MPV) były wyłączone z wymogów bezpieczeństwa ze względu na wysokość foteli i charakterystykę masy pojazdu. Biorąc pod uwagę coraz większy stopień penetracji rynku przez takie pojazdy (wzrost z zaledwie 3 % w 1996 r. do 14 % w 2016 r.) oraz rozwój technologiczny w zakresie kontroli bezpieczeństwa elektrycznego w następstwie zderzenia, zwolnienia te są przestarzałe i nieuzasadnione. W związku z tym wyłączenia należy zlikwidować, a do tych pojazdów należy zastosować cały zakres wymogów dotyczących zaawansowanych układów pojazdu.
- (17) Dzięki rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 osiągnięto znaczne uproszczenie prawodawstwa unijnego poprzez zastąpienie 38 dyrektyw równoważnymi regulaminami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (regulaminy ONZ), które są obowiązkowe na mocy decyzji Rady 97/836/WE¹. W celu dalszego uproszczenia należy zastąpić dalsze przepisy unijne istniejącymi regulaminami ONZ mającymi zastosowanie w Unii na zasadzie obowiązkowej. Ponadto Komisja powinna promować i wspierać trwające prace na szczeblu ONZ w celu ustanowienia, bez zbędnej zwłoki i zgodnie z najwyższymi dostępnymi normami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymogów technicznych w zakresie homologacji typu układów bezpieczeństwa pojazdów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

¹ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

- (18) Regulaminy ONZ i zmiany do nich, za przyjęciem których Unia głosowała lub które Unia stosuje, zgodnie z decyzją 97/836/WE, należy włączyć do unijnego prawodawstwa dotyczącego homologacji typu. W związku z tym należy przekazać Komisji uprawnienie do zmiany wykazu regulaminów ONZ, które mają zastosowanie na zasadzie obowiązkowej, aby zapewnić jego aktualność.
- (19) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009¹ określono wymogi w zakresie ochrony pieszych, rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu drogowego w postaci testów zgodności i wartości dopuszczalnych w zakresie homologacji pojazdów w odniesieniu do ich przedniej konstrukcji oraz homologacji przednich układów zabezpieczających (na przykład orurowania). Od czasu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 78/2009 opracowano dalsze wymogi techniczne i procedury badań w odniesieniu do pojazdów na poziomie Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu uwzględnienia postępu technicznego. Regulamin ONZ nr 127² ma obecnie zastosowanie również w Unii w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE (Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 1).

² Regulamin nr 127 ustanawiający jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do bezpieczeństwa pieszych.

- (20) Po przyjęciu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009¹ opracowano dalsze wymogi techniczne i procedury badań dotyczące homologacji pojazdów napędzanych wodorem oraz instalacji wodorowych i komponentów na poziomie Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu uwzględnienia postępu technicznego. Regulamin ONZ nr 134² ma obecnie zastosowanie również w Unii w odniesieniu do homologacji typu instalacji wodorowych w pojazdach silnikowych. Oprócz tych wymogów **na szczeblu Unii należy również ustanowić** kryteria dotyczące jakości materiałów **i gniazd do tankowania** stosowanych w instalacjach **wodorowych** w pojazdach ■ .
- (21) Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i uproszczenie, należy uchylić rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 i zastąpić je niniejszym rozporządzeniem.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 32).

² Regulamin ONZ nr 134 w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów silnikowych i ich części w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa związanych z działaniem pojazdów napędzanych wodorem.

- (22) W przeszłości przepisy unijne ograniczały całkowitą długość zestawu pojazdów ciężarowych, co doprowadziło do powstania typowego projektu kabiny znajdującej się nad silnikiem, ponieważ maksymalizuje on przestrzeń ładunkową. Jednakże wysoka pozycja kierowcy doprowadziła do zwiększenia martwego pola i gorszej bezpośredniej widoczności wokół kabiny. Jest to ważny czynnik w przypadku wypadków z udziałem samochodów ciężarowych i niechronionych uczestników ruchu drogowego. Liczba ofiar mogłaby znacznie się zmniejszyć dzięki poprawie bezpośredniej widoczności. W związku z tym należy wprowadzić wymogi w celu poprawy bezpośredniej widoczności, *tak aby zwiększyć bezpośrednią widoczność pieszych, rowerzystów i innych niechronionych użytkowników ruchu drogowego z siedzenia kierowcy przez zmniejszenie w jak największym stopniu martwych pól z przodu i po bokach kierowcy. Należy uwzględnić specyfikę różnych kategorii pojazdów.*

I

- (23) Pojazdy zautomatyzowane ■ mogą wnieść ogromny wkład w ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, ponieważ szacuje się, że **ponad 90 %** wypadków drogowych jest **do pewnego stopnia** wynikiem błędu ludzkiego. W miarę jak pojazdy zautomatyzowane będą stopniowo przejmować zadania kierowcy, na poziomie Unii, **przy jednoczesnym poszanowaniu zasady neutralności technologicznej**, należy przyjąć zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące układów pojazdów zautomatyzowanych, **w tym w odniesieniu do możliwych do zweryfikowania gwarancji bezpieczeństwa dotyczących procesu podejmowania decyzji w pojazdach zautomatyzowanych, i promować je na szczeblu międzynarodowym na forum EKG ONZ WP.29.**
- (24) **Użytkownicy dróg, tacy jak piesi i rowerzyści, a także kierowcy pojazdów niezautomatyzowanych, którzy nie mogą otrzymywać elektronicznych informacji pojazd–pojazd na temat zachowania pojazdu zautomatyzowanego, powinni być informowani tradycyjnymi środkami, jak przewidziano w regulaminach ONZ lub innych aktach regulacyjnych, możliwie najszybciej po ich wejściu w życie.**

(25) Jazda w konwoju może potencjalnie zapewnić w przyszłości bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport. W oczekiwaniu na wprowadzenie technologii jazdy w konwoju oraz odpowiednich norm, potrzebne będą ramy regulacyjne zawierające zharmonizowane przepisy i procedury. ■

(26) *Wyposażenie pojazdów w technologie łączności i ich automatyzacja zwiększają możliwość nieupoważnionego, zdalnego dostępu do danych pokładowych, a także nielegalnej bezprzewodowej modyfikacji oprogramowania; aby uwzględnić wynikające z tego potencjalne zagrożenia, regulaminy ONZ lub inne akty regulacyjne dotyczące cyberbezpieczeństwa powinny być obowiązkowo stosowane jak najszybciej po ich wejściu w życie.*

(27) Modyfikacje oprogramowania mogą w znaczący sposób zmieniać funkcje pojazdu. Należy ustanowić zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące modyfikacji oprogramowania zgodnie z procesami homologacji typu. W związku z tym regulaminy ONZ lub inne akty regulacyjne dotyczące procesów aktualizacji oprogramowania powinny być obowiązkowo stosowane jak najszybciej po ich wejściu w życie. Wspomniane środki bezpieczeństwa nie powinny jednak ograniczać spoczywającego na producencie pojazdu obowiązku zapewnienia dostępu do kompleksowych informacji diagnostycznych oraz danych pokładowych istotnych podczas naprawy i konserwacji pojazdu.

- (28) Unia powinna w dalszym ciągu wspierać na poziomie ONZ rozwój wymogów technicznych dotyczących hałasu powodowanego przez opony, oporu toczenia i przyczepności opon na mokrej nawierzchni. Wynika to z faktu, że regulamin ONZ nr 117 zawiera obecnie te szczegółowe przepisy. Proces dostosowywania wymogów dotyczących opon w celu uwzględnienia postępu technicznego powinien być kontynuowany *w szybki i ambitny sposób* na poziomie ONZ, w szczególności w celu zapewnienia, aby właściwości użytkowe opony były również oceniane pod koniec cyklu życia zużytej opony oraz aby promować koncepcję, że opony powinny spełniać wymogi w ciągu całego okresu eksploatacji i nie powinny być zastępowane przedwcześnie. Obowiązujące wymogi rozporządzenia (WE) nr 661/2009 dotyczące właściwości użytkowych opon należy zastąpić równoważnymi regulaminami ONZ.

(29) W celu zapewnienia skuteczności niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, **aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie** w odniesieniu do wymogów dotyczących homologacji typu odnoszących się do **zaawansowanych układów pojazdów oraz aby dostosować załącznik II do postępu technicznego i zmian regulacyjnych**. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (30) *W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹.*
- (31) Mając na względzie dostosowanie przepisów unijnych dotyczących procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą do ram prawnych wprowadzonych Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz w celu dalszego uproszczenia prawodawstwa Unii w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów, należy uchylić następujące rozporządzenia i zastąpić je aktami *wykonawczymi* przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia:

¹ *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).*

- rozporządzenie Komisji (WE) nr 631/2009¹,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 406/2010²,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 672/2010³,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1003/2010⁴,

-
- ¹ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 631/2009 z dnia 22 lipca 2009 r. ustanawiające szczegółowe zasady wdrażania załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE (Dz.U. L 195 z 25.7.2009, s. 1).
- ² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 406/2010 z dnia 26 kwietnia 2010 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 79/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem (Dz.U. L 122 z 18.5.2010, s. 1).
- ³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 672/2010 z dnia 27 lipca 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej niektórych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 196 z 28.7.2010, s. 5).
- ⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1003/2010 z dnia 8 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu odnoszących się do miejsca do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych na pojazdach silnikowych i ich przyczepach oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 291 z 9.11.2010, s. 22).

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1005/2010¹,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1008/2010²,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1009/2010³,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011⁴,

¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1005/2010 z dnia 8 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu zaczepów holowniczych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 291 z 9.11.2010, s. 36).

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1008/2010 z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej niektórych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 292 z 10.11.2010, s. 2).

³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1009/2010 z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu osłon kół pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 292 z 10.11.2010, s. 21).

⁴ 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).

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 109/2011¹,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011²,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 65/2012³,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 130/2012⁴,

¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 109/2011 z dnia 27 stycznia 2011 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań dotyczących homologacji typu niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep odnoszących się do osłon przeciwzobryzgowych kół (Dz.U. L 34 z 9.2.2011, s. 2).

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011 z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do montowania opon oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 124 z 13.5.2011, s. 11).

³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 65/2012 z dnia 24 stycznia 2012 r. wykonujące rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do sygnalizatorów zmiany biegów i zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 28 z 31.1.2012, s. 24).

⁴ 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).

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 347/2012¹,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 351/2012²,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012³,
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/166⁴.

¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 347/2012 z dnia 16 kwietnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dla niektórych kategorii pojazdów silnikowych w odniesieniu do zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego (Dz.U. L 109 z 21.4.2012, s. 1).

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 351/2012 z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w zakresie wymagań dotyczących homologacji typu w odniesieniu do montowania systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu w pojazdach silnikowych (Dz.U. L 110 z 24.4.2012, s. 18).

³ 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).

⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/166 z dnia 3 lutego 2015 r. uzupełniające i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do włączenia szczególnych procedur, metod oceny i wymogów technicznych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 109/2011 i (UE) nr 458/2011 (Dz.U. L 28 z 4.2.2015, s. 3).

- (32) Biorąc pod uwagę, że homologacje udzielone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 78/2009, rozporządzeniem (WE) nr 79/2009, rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 i środkami wykonawczymi do nich powinny być uznawane za równoważne, chyba że odpowiednie wymogi zostały zmienione niniejszym rozporządzeniem lub do czasu, gdy zostaną one zmienione przepisami wykonawczymi, przepisy przejściowe powinny zapewnić, aby homologacje te nie zostały unieważnione.
- (33) Jeżeli chodzi o daty odmowy udzielenia homologacji typu UE, odmowy rejestracji pojazdu oraz zakazu wprowadzenia do obrotu lub dopuszczenia komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, daty te należy określić dla każdej pozycji regulowanej.

- (34) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie zharmonizowanych wymogów technicznych w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej pojazdów silnikowych i ich przyczep, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na jego zakres i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

- (35) Szczegółowe wymogi techniczne i **odpowiednie** procedury badań, **jak również przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych** w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych należy określić w aktach delegowanych i **aktach wykonawczych z odpowiednim wyprzedzeniem** przed datą rozpoczęcia **ich** stosowania, **tak aby** producenci **mieli** wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych **oraz aktów wykonawczych** przyjętych na jego podstawie. **Niektóre pojazdy są produkowane w małych ilościach. Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie powinny zatem uwzględniać takie pojazdy lub klasy pojazdów, gdy wymogi te nie odpowiadają zastosowaniu lub konstrukcji takich pojazdów lub gdy obciążenie administracyjne nałożone przez te wymogi jest nieproporcjonalne.** W związku z tym stosowanie niniejszego rozporządzenia należy odroczyć,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I
(PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE)

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu określa się wymogi:

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

Artykuł 2

Zakres

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

Artykuł 3

Definicje

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

Dodatkowo zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) „niechroniony użytkownik ruchu drogowego” oznacza ***niezmotoryzowanych użytkowników dróg, w szczególności rowerzystów i pieszych, a także użytkowników dwukołowych pojazdów silnikowych;***

- 2) „system monitorowania ciśnienia w oponach” oznacza zamontowany w pojeździe układ, który jest w stanie oceniać ciśnienie w oponach lub zmiany ciśnienia z upływem czasu i przekazywać odpowiednie informacje użytkownikowi podczas jazdy;
- 3) „inteligentne dostosowanie prędkości” oznacza układ wspomagania kierowcy w **zachowaniu** prędkości odpowiedniej dla środowiska drogowego poprzez przekazywanie **specjalnych odpowiednich** informacji **zwrotnych**;
- 4) „ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon” oznaczają znormalizowany interfejs ułatwiający montaż w pojazdach silnikowych alkomatów blokujących zapłon pochodzących z rynku wtórnego;
- 5) „**ostrzeżenie o** senności i **spadku poziomu** uwagi kierowcy” oznacza układ oceniający czujność kierowcy poprzez analizę układów pojazdu i w razie potrzeby ostrzegający kierowcę;
- 6) „zaawansowany system **ostrzegania o rozproszeniu** uwagi **kierowcy**” oznacza układ, który **może wspomagać kierowcę w koncentracji uwagi na** sytuacji na drodze i **ostrzegający kierowcę, gdy jego uwaga jest rozproszona**;

- 7) „awaryjny sygnał stopu” oznacza **funkcję sygnalizacji świetlnej informującą** innych użytkowników drogi znajdujących się za pojazdem, że w wyniku zaistniałych warunków drogowych na pojazd działa duża siła opóźnienia;
- 8) „wykrywanie obiektów przy cofaniu” oznacza **system** , który informuje kierowcę o osobach i przedmiotach znajdujących się z tyłu pojazdu, **którego** głównym celem jest zapobieganie zderzeniom podczas cofania;
- 9) „system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu” oznacza układ uprzedzający kierowcę o zboczeniu pojazdu z jego pasa ruchu;
- 10) „zaawansowany system hamowania awaryjnego” oznacza układ, który może automatycznie wykrywać możliwość zderzenia i uruchamiać układ hamulcowy pojazdu, aby zmniejszyć prędkość pojazdu w celu uniknięcia zderzenia lub ograniczenia jego skutków;
- 11) „system **awaryjnego** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu” oznacza układ **wspomagający kierowcę w utrzymaniu bezpiecznej pozycji** pojazdu względem granicy pasa ruchu **lub drogi**, przynajmniej w momencie gdy następuje lub ma nastąpić zmiana pasa ruchu i istnieje zagrożenie zderzeniem;

- 12) „główny wyłącznik pojazdu” oznacza urządzenie, za pomocą którego układ elektroniczny pojazdu zostaje włączony do normalnego trybu pracy ze stanu wyłączenia, na przykład gdy pojazd jest zaparkowany bez obecności kierowcy;
- 13) „rejestrator danych na temat zdarzeń ■ ” oznacza układ, **którego wyłącznym celem jest rejestrowanie i przechowywanie krytycznych parametrów i informacji** związanych ze zderzeniami **na krótko** przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i **niezwłocznie** po zderzeniu;
- 14) „przedni układ zabezpieczający” oznacza oddzielną konstrukcję lub oddzielne konstrukcje, takie jak orurowanie lub dodatkowy zderzak, poza zderzakiem znajdującym się w fabrycznym wyposażeniu, mające służyć ochronie zewnętrznej powierzchni pojazdu przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem, z wyjątkiem konstrukcji o masie mniejszej niż 0,5 kg, przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów pojazdu;

- 15) „zderzak” oznacza jakikolwiek przedni, nisko umiejscowiony, zewnętrzny element pojazdu, w tym jego mocowanie, który służy ochronie pojazdu w przypadku czołowego zderzenia z innym pojazdem przy niskiej prędkości; nie obejmuje on jednak żadnego przedniego układu zabezpieczającego;
- 16) „pojazd napędzany wodorem” oznacza każdy pojazd silnikowy wykorzystujący wodór jako paliwo napędzające pojazd;
- 17) „instalacja wodorowa” oznacza zestaw komponentów wodorowych i elementów łączących zamocowanych w pojeździe napędzanym wodorem, z wyłączeniem wodorowego układu napędowego lub pomocniczej jednostki mocy;
- 18) „wodorowy układ napędowy” oznacza *przetwornik energii* wykorzystywany do napędzania pojazdu;

- 19) „komponent wodorowy” oznacza zbiorniki wodoru i wszystkie inne części pojazdu napędzanego wodorem, które bezpośrednio stykają się z wodorem lub stanowią część instalacji wodorowej;
- 20) „zbiornik wodoru” oznacza komponent wchodzący w skład instalacji wodorowej, który przechowuje pierwotną objętość paliwa wodorowego;
- 21) „pojazd zautomatyzowany” oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez **określony** czas bez ciągłego nadzoru **ze strony kierowcy, gdzie jednak nadal oczekuje się lub wymaga interwencji kierowcy**;
- 22) **„pojazd w pełni zautomatyzowany” oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy**;

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

I

ROZDZIAŁ II
OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

Artykuł 4

Ogólne obowiązki i wymogi techniczne

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy wprowadzone do obrotu, zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu oraz wszystkie nowe układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne wprowadzane do obrotu lub dopuszczone do ruchu posiadają homologację typu zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych *oraz aktów wykonawczych* przyjętych na jego podstawie.

2. Homologację typu zgodnie z regulaminami ONZ wymienionymi w załączniku I uznaje się za homologację typu UE zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych *oraz aktów wykonawczych* przyjętych na jego podstawie.

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika I, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne poprzez wprowadzenie i aktualizację odniesień do regulaminów ONZ oraz odpowiednich serii poprawek, które stosuje się obowiązkowo.
4. Producenci zapewniają, aby pojazdy były projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko obrażeń osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego.
5. Producenci zapewniają również, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne były zgodne z odpowiednimi wymogami wymienionymi w załączniku II ze skutkiem od dat określonych w tym załączniku oraz ze szczegółowymi wymogami technicznymi i procedurami badań określonymi w aktach delegowanych, **a także z jednolitymi procedurami i specyfikacjami technicznymi określonymi w aktach wykonawczych** przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia, w tym z wymogami odnoszącymi się do:

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

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika II, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne, w szczególności w odniesieniu do kwestii wymienionych w ust. 5 lit. a)–f), **jak również tych, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a)–g), art. 7 ust. 2, 3, 4 i 5, art. 9 ust. 2, 3 i 5 oraz art. 11 ust. 1**, oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu ogólnego bezpieczeństwa pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz wysokiego poziomu ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego **poprzez wprowadzenie i aktualizację odniesień do regulaminów ONZ, a także aktów delegowanych i wykonawczych**.
7. **Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych** w zakresie homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do wymogów wymienionych w załączniku II.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Publikuje się je co najmniej na 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Artykuł 5

Przepisy szczegółowe dotyczące systemów monitorowania ciśnienia w oponach i opon

1. Pojazdy muszą być wyposażone w precyzyjny system monitorowania ciśnienia w oponach, który jest w stanie uprzedzać kierowcę wewnątrz pojazdu o wystąpieniu spadku ciśnienia w oponie ■ w różnych warunkach drogowych i środowiskowych.
2. Systemy monitorowania ciśnienia w oponach są zaprojektowane w taki sposób, aby uniknąć zresetowania lub ponownej kalibracji przy niskim ciśnieniu opon.
3. Wszystkie opony wprowadzone do obrotu muszą spełniać wymogi w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej określone w odpowiednich aktach regulacyjnych wymienionych w załączniku II.

4. Komisja *przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych* w zakresie:

- a) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do ich systemów monitorowania ciśnienia w oponach;
- b) homologacji typu opon, włącznie ze *specyfikacjami* technicznymi dotyczącymi ich montażu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Publikuje się je co najmniej na 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Artykuł 6

Zaawansowane układy pojazdów dla wszystkich kategorii pojazdów silnikowych

1. Pojazdy silnikowe muszą być wyposażone w następujące zaawansowane układy pojazdów:
 - a) inteligentne dostosowanie prędkości;
 - b) ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon;
 - c) ***ostrzeganie o*** senności i ***spadku poziomu*** uwagi kierowcy;
 - d) zaawansowany system ***ostrzegania o rozproszeniu*** uwagi ***kierowcy***;
 - e) awaryjny sygnał stopu;
 - f) wykrywanie obiektów przy cofaniu;
 - g) ***rejestrator danych na temat zdarzeń***.

2. Systemy inteligentnego dostosowania prędkości muszą być zgodne z następującymi minimalnymi specyfikacjami:

- a) kierowca musi mieć możliwość **uzyskania informacji za pośrednictwem urządzenia sterującego przyspieszeniem lub specjalnych i odpowiednich informacji zwrotnych**, że mający zastosowanie limit prędkości został ■ przekroczony;
- b) **istnieje możliwość** wyłączenia ■ systemu. **Informacje o ograniczeniu prędkości mogą być nadal dostarczane, a system inteligentnego dostosowania prędkości działa w normalnym trybie pracy przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;**
- c) **specjalne odpowiednie informacje zwrotne opierają się na informacjach na temat ograniczeń prędkości uzyskiwanych poprzez obserwację znaków drogowych i sygnałów, w oparciu o udostępnione w pojeździe sygnały infrastruktury lub dane z map elektronicznych, lub połączenie obu tych sposobów;**

- d) *nie wpływają na możliwość przekroczenia przez kierowców sugerowanej przez system prędkości pojazdu ■ ;*
- e) *docelowe parametry skuteczności działania określa się w celu uniknięcia lub zminimalizowania poziomu błędu w rzeczywistych warunkach jazdy.*

3. *Systemy ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy oraz zaawansowane systemy ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy są zaprojektowane w taki sposób, by nie prowadziły ciągłego zapisu ani nie zatrzymywały żadnych danych innych niż dane niezbędne do celów, do których zostały zebrane lub w inny sposób przetworzone w systemie obiegu zamkniętego. Ponadto dane te nie mogą być dostępne ani udostępniane stronom trzecim w żadnym momencie i muszą być usuwane niezwłocznie po przetworzeniu. Systemy te są również projektowane tak, by ich działanie nie nakładało się na siebie, i nie mogą dawać kierowcy wskazówek niezależnych i równoczesnych ani wprowadzać go w błąd, w razie gdy jedno działanie powoduje uruchomienie obu systemów.*

4. **Rejestratory danych na temat zdarzeń muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:**

- a) **dane, które rejestratory są w stanie rejestrować i przechowywać w odniesieniu do czasu tuż przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i niezwłocznie po zderzeniu, obejmują prędkość pojazdu, hamowanie, pozycję i nachylenie pojazdu na drodze, stan i szybkość uruchomienia wszystkich systemów bezpieczeństwa pojazdu, systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, uruchomienie hamulców oraz istotne parametry wejściowe dotyczące pokładowych systemów bezpieczeństwa czynnego i zapobiegania wypadkom, przy wysokiej dokładności danych i zapewnieniu ich przetrwania;**
- b) **nie ma możliwości wyłączenia urządzeń;**
- c) **metody rejestrowania i przechowywania danych zapewniają:**
 - (i) **działanie rejestratorów w systemie układu zamkniętego;**

6. Komisja **przyjmuje akty delegowane** zgodnie z art. 12, **uzupełniające niniejsze rozporządzenie o szczegółowe przepisy dotyczące** konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

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

Te akty delegowane publikuje się na co najmniej 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Artykuł 7

Szczegółowe wymogi dotyczące samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych

- 1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych **i wykonawczych** przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M₁ i N₁, pojazdy tych kategorii spełniają wymogi określone w ust. 2–5 i w aktach **wykonawczych** przyjętych na podstawie ust. 6.

2. Pojazdy kategorii M_1 i N_1 muszą być wyposażone w zaawansowane systemy hamowania awaryjnego zaprojektowane i zainstalowane w dwóch fazach oraz zapewniające:
 - a) wykrywanie **przeszkód i** pojazdów w ruchu ■ znajdujących się przed pojazdem silnikowym w pierwszej fazie;
 - b) rozszerzenie zdolności wykrywania, tak aby obejmowała ona również **pieszych i rowerzystów** znajdujących się przed pojazdem silnikowym w drugiej fazie.
3. Pojazdy kategorii M_1 i N_1 muszą być wyposażone w system **awaryjnego** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu.
4. Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego oraz **awaryjnego** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:
 - (a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko jednego z systemów ■ poprzez przeprowadzenie przez kierowcę ■ sekwencji czynności.

- b) systemy muszą znajdować się w normalnym trybie pracy przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;
- c) musi istnieć możliwość łatwego wyłączenia ostrzeżeń dźwiękowych, przy czym takie działanie nie może jednocześnie wyłączyć funkcji systemu innych niż ostrzeżenia dźwiękowe;
- d) ***kierowca musi mieć możliwość zignorowania działania systemów.***

■

- 5. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ należy projektować i konstruować w taki sposób, aby umożliwić powiększenie strefy zabezpieczenia przed uderzeniem głową w celu zwiększenia ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego i złagodzenia ich potencjalnych obrażeń w przypadku zderzenia.
- 6. Komisja ***przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych*** w zakresie ■ homologacji typu pojazdów w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2–5 niniejszego artykułu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Publikuje się je co najmniej na 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Artykuł 8

Przednie układy zabezpieczające w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych

1. Przednie układy zabezpieczające, zamontowane jako oryginalne wyposażenie w pojazdach kategorii M₁ i N₁ lub udostępniane na rynku jako oddzielne zespoły techniczne dla takich pojazdów, muszą spełniać wymogi określone w ust. 2 i ***odpowiadać specyfikacjom technicznym określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 3***.
2. Do przednich układów zabezpieczających udostępnianych na rynku jako oddzielne zespoły techniczne należy dołączyć szczegółowy wykaz typów, wariantów i wersji pojazdu, w odniesieniu do których dany przedni układ zabezpieczający otrzymał homologację typu, jak również zrozumiałe instrukcje montażu.

3. Komisja **przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych** w zakresie homologacji typu przednich układów zabezpieczających, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w tym **specyfikacji** technicznych dotyczących ich konstrukcji i instalacji.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Publikuje się je co najmniej na 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Artykuł 9

Wymogi szczegółowe dotyczące autobusów i samochodów ciężarowych

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych **i wykonawczych** przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, pojazdy tych kategorii spełniają wymogi określone w ust. 2–5 i **w specyfikacjach technicznych ustanowionych** w aktach **wykonawczych** przyjętych na podstawie ust. 7. Pojazdy kategorii M₂ i M₃ muszą również spełniać wymóg określony w ust. 6.

2. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ muszą być wyposażone w system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu i zaawansowany system hamowania awaryjnego, które **są zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi** w aktach **wykonawczych** przyjętych na podstawie ust. 7.
3. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ muszą być wyposażone w zaawansowane systemy zdolne do wykrywania **piesznych i rowerzystów** znajdujących się w ich pobliżu z przodu lub obok pojazdu oraz przekazujące ostrzeżenia lub umożliwiające uniknięcie zderzenia z tymi niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.
4. Systemy, o których mowa w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, spełniają w szczególności następujące wymogi:
 - a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko jednego z systemów ■ poprzez przeprowadzenie przez kierowcę ■ sekwencji czynności.
 - b) **kierowca musi mieć możliwość zignorowania działania systemów;**

- c) systemy muszą znajdować się w normalnym trybie pracy przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;
 - d) musi istnieć możliwość łatwego wyłączenia ostrzeżeń dźwiękowych, przy czym takie działanie nie może jednocześnie wyłączyć funkcji systemu innych niż ostrzeżenia dźwiękowe.
5. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy, ***ograniczając w jak największym zakresie martwe pola przed kierowcą i po jego bokach, przy jednoczesnym uwzględnieniu charakterystyki różnych kategorii pojazdów.***
6. Pojazdy kategorii M₂ i M₃ mogące przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiającą ich częste przemieszczanie się, należy projektować i konstruować w taki sposób, aby były dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym dla użytkowników wózków inwalidzkich.

7. Komisja *przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych* w zakresie:

- a) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2–5 niniejszego artykułu;
- b) homologacji typu układów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, jako oddzielnych zespołów technicznych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

Jeżeli te akty wykonawcze dotyczą wymogów określonych w ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu, publikuje się je na co najmniej 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Jeżeli te akty wykonawcze dotyczą wymogów określonych w ust. 5 niniejszego artykułu, publikuje się je na co najmniej 36 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Artykuł 10

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów napędzanych wodorem

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych *i wykonawczych* przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M i N, pojazdy napędzane wodorem należące do tych kategorii, ich instalacje wodorowe i komponenty takich instalacji są ***zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi*** w aktach ***wykonawczych, o których mowa w ust. 3*** .
2. Producenci zapewniają, aby instalacje wodorowe i komponenty wodorowe były instalowane zgodnie ***ze specyfikacjami technicznymi*** określonymi w aktach ***wykonawczych*** przyjętych na podstawie ust. 3. W razie konieczności producenci udostępniają informacje do celów kontroli instalacji i komponentów wodorowych w okresie użytkowania pojazdów napędzanych wodorem.

3. Komisja *przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem w odniesieniu do ich instalacji wodorowych, w tym kompatybilności materiałowej i gniazd tankowania oraz homologacji typu komponentów wodorowych, w tym specyfikacji technicznych dotyczących ich montażu.*

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Publikuje się je na co najmniej na 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Artykuł 11

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów zautomatyzowanych *i w pełni zautomatyzowanych*

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych *i wykonawczych* przyjętych na jego podstawie, które mają zastosowanie do pojazdów odpowiednich kategorii, pojazdy zautomatyzowane *i pojazdy w pełni zautomatyzowane* muszą być zgodne *ze specyfikacjami technicznymi określonymi* w aktach *wykonawczych, o których mowa w ust. 3*, w zakresie:

- a) układów zastępujących panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym **urządzeń sygnalizacyjnych**, układu kierowniczego, przyspieszania i hamowania;
- b) układów dostarczających pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczenia;
- c) systemów monitorowania **dostępności** kierowcy;
- d) rejestratorów danych na temat zdarzeń ■ w pojazdach zautomatyzowanych;
- e) zharmonizowanego formatu wymiany danych, na przykład w odniesieniu do jazdy w kolumnie pojazdów różnych marek;
- f) **systemów przekazujących innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa.**

2. **System monitorowania dostępności kierowcy, o którym mowa w ust. 1 lit. c), nie ma zastosowania do pojazdów w pełni zautomatyzowanych.**

3. Komisja *przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych* dotyczących układów i innych pozycji wymienionych w ust. 1 lit. a)–f) niniejszego artykułu oraz homologacji typu pojazdów zautomatyzowanych *i w pełni zautomatyzowanych* w odniesieniu do tych układów, *aby zapewnić bezpieczną eksploatację pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych na drogach publicznych.*

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

ROZDZIAŁ III PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 12

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. 3, art. 4 ust. 6 *i* art. 6 ust. 6 **■** , powierza się Komisji na *okres pięciu lat od ... [■ data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]*. ***Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.***
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 3, art. 4 ust. 6 *i* art. 6 ust. 6 **■** , 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. 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 z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 3, art. 4 ust. 6 *i* art. 6 ust. 6 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 13
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.*

Jeżeli komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 14

Przegląd i sprawozdawczość

- 1. Do dnia ... [pięć lat od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia], a następnie co pięć lat Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny dotyczące osiągnięć w zakresie środków i systemów bezpieczeństwa, w tym ich wskaźników penetracji i wygody dla użytkownika. Komisja bada, czy te środki i systemy działają tak, jak przewidziano w niniejszym rozporządzeniu. W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszą zalecenia, w tym wnioski ustawodawczy dotyczące zmiany wymogów w zakresie ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony i bezpieczeństwa osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, by ograniczyć lub wyeliminować wypadki i obrażenia w transporcie drogowym.*

W szczególności Komisja ocenia niezawodność i skuteczność nowych inteligentnych systemów wspomagania prędkości oraz dokładność i poziom błęd takich systemów w rzeczywistych warunkach jazdy. W stosownych przypadkach Komisja przedstawia odpowiedni wniosek ustawodawczy.

2. *Do dnia 31 stycznia każdego roku Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie za poprzedni rok z postępów w działaniach Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29) dotyczące postępów poczynionych we wdrażaniu norm bezpieczeństwa pojazdów w odniesieniu do wymogów, o których mowa w art. 5–11, oraz w sprawie stanowiska Unii dotyczącego tych kwestii.*

Artykuł 15
Przepisy przejściowe

1. Niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu UE udzielonej pojazdom, układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym, która została udzielona zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 78/2009, rozporządzeniem (WE) nr 79/2009, rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 i przepisami wykonawczymi do nich, do dnia ... [] data bezpośrednio poprzedzająca datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia], chyba że niniejszym rozporządzeniem lub aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie zmieniono odpowiednie wymogi mające zastosowanie do takich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych lub dodano nowe wymogi, ***jak określono szczegółowo w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.***
2. Organy udzielające homologacji nadal udzielają rozszerzenia homologacji typu UE, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

3. W drodze odstępstwa od niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie nadal zezwalają, do dat określonych w załączniku IV, na rejestrację pojazdów oraz na sprzedaż lub dopuszczenie komponentów, które nie spełniają wymogów odpowiednich regulaminów ONZ wymienionych w tym załączniku.

Artykuł 16

Daty wdrożenia

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

- a) ze skutkiem od dat określonych w załączniku II, w odniesieniu do danego wymogu, odmawiają, z przyczyn związanych z tym wymogiem, udzielenia homologacji typu UE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do nowych typów pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych *i aktów wykonawczych* przyjętych na jego podstawie;

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

Artykuł 17
Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/858

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 18
Uchylenie

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

Artykuł 19

Wejście w życie i data rozpoczęcia stosowania

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ... [**30 miesięcy** od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Jednak art. 4 ust. 3, art. 4 ust. 6, art. 4 ust. 7, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 6, art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 10. ust. 3, art. 11. ust. 3, art. 12 i art. 13 stosuje się od dnia... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

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

Sporządzono w ... dnia ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

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

Numer regulaminu	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu ONZ
1	Światła główne samochodowe z asymetrycznymi światłami mijania lub drogowymi i żarówkami kategorii R2 lub HS1	Seria poprawek 02	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 1	M, N ^(a)
3	Urządzenia odblaskowe pojazdów o napędzie silnikowym	<i>Seria</i> 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	<i>Pierwotna wersja</i> regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 7	M, N, O
6	Kierunkowskazy pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	<i>Seria</i> poprawek 01	Dz.U. L 213 z 18.7.2014, s. 1.	M, N, O

7	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Seria poprawek 02	Dz.U. L 285 z 30.9.2014, s. 1.	M, N, O
8	Światła główne pojazdów samochodowych (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 lub H11)	Seria poprawek 05 – Sprostowanie 1 do wersji 4 lub H11)	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 71	M, N (a)
10	Kompatybilność elektromagnetyczna	Seria poprawek 05	Dz.U. L 41 z 17.2.2017, s. 1	M, N, O
11	Zamki i elementy mocowania drzwi	Seria poprawek 03	Dz.U. L 120 z 13.5.2010, s. 1 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁ , N ₁
12	Zabezpieczenie kierowcy przed uderzeniem w układ kierowniczy w przypadku zderzenia	Seria poprawek 04	Dz.U. L 89 z 27.3.2013, s. 1 <i>[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]</i>	M ₁ , N ₁

13	Hamowanie pojazdów i przyczep	Seria poprawek 11	Dz.U. L 42 z 18.2.2016, s. 1.	M ₂ , M ₃ , N, O ^(b)
13-H	Hamowanie samochodów osobowych	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 335 z 22.12.2015, s. 1.	M ₁ , N ₁
14	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX	Seria poprawek 07	Dz.U. L 218 z 19.8.2015, s. 27 [Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]	M, N
16	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Seria poprawek 07	Dz.U. L 109 z 27.4.2018, s. 1	M, N
17	Siedzenia, ich mocowania i zagłówki	Seria poprawek 08	Dz.U. L 230 z 31.8.2010, s. 81 [Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]	M, N

18	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed nieuprawnionym użyciem	Seria poprawek 03	Dz.U. L 120 z 13.5.2010, s. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
19	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów o napędzie silnikowym	Seria poprawek 04	Dz.U. L 250 z 22.8.2014, s. 1	M, N
20	Światła główne z asymetrycznymi światłami mijania lub drogowymi i żarówkami halogenowymi (żarówkami H4)	Seria poprawek 03	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 170	M, N ^(a)
21	Wyposażenie wnętrza	Seria poprawek 01	Dz.U. L 188 z 16.7.2008, s. 32	M ₁
23	Światła cofania pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 237 z 8.8.2014, s. 1	M, N, O
25	Zaglówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Seria poprawek 04 – Sprostowanie 2 do wersji 1	Dz.U. L 215 z 14.8.2010, s. 1 [Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]	M ₁

26	Wystające części zewnętrzne	Seria poprawek 03	Dz.U. L 215 z 14.8.2010, s. 27	M ₁
28	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 323 z 6.12.2011, s. 33	M, N
29	Ochrona osób znajdujących się w kabinie pojazdu użytkowego	Seria poprawek 03	Dz.U. L 304 z 20.11.2010, s. 21 [Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]	N
30	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C1)	Seria poprawek 02	Dz.U. L 307 z 23.11.2011, s. 1	M, N, O
31	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	Seria poprawek 02	Dz.U. L 185 z 17.7.2010, s. 15	M, N
34	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Seria poprawek 03	Dz.U. L 231 z 26.8.2016, s. 41	M, N, O

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

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

58	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Seria poprawek 03	[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]	M, N, O
61	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 164 z 30.6.2010, s. 1	N
64	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” (oraz system monitorowania ciśnienia w oponach)	Seria poprawek 02	Dz.U. L 310 z 26.11.2010, s. 18	M ₁ , N ₁
66	Wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich	Seria poprawek 02	Dz.U. L 84 z 30.3.2011, s. 1	M ₂ , M ₃
67	Pojazdy silnikowe wykorzystujące w układzie napędowym skroplony gaz ropopochodny (LPG)	Seria poprawek 01	Dz.U. L 285 z 20.10.2016, s. 1	M, N
73	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Seria poprawek 01	Dz.U. L 122 z 8.5.2012, s. 1	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄

77	Światła postojowe pojazdów o napędzie silnikowym	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 21	M, N
79	Układy kierownicze	Seria poprawek 03 – Sprostowanie	[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]	M, N, O
80	Siedzenia dużych pojazdów pasażerskich	Seria 03 poprawek do regulaminu	Dz.U. L 226 z 24.8.2013, s. 20 [Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]	M ₂ , M ₃
87	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów o napędzie silnikowym	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 24	M, N
89	Urządzenia ograniczenia prędkości	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 25	M, N ^(d)
90	Zamienne zespoły okładzin hamulcowych i zamienne okładziny hamulców bębnowych przeznaczone do pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Seria poprawek 02	Dz.U. L 185 z 13.7.2012, s. 24	M, N, O

91	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	<i>Pierwotna wersja</i> regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 27	M, N, O
93	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 185 z 17.7.2010, s. 56	N ₂ , N ₃
94	Ochrona osób znajdujących się w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego	Seria poprawek 03	Dz.U. L 35 z 8.2.2018, s. 1	M ₁
95	Ochrona osób znajdujących się w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego	<i>Seria</i> poprawek 03	Dz.U. L 183 z 10.7.2015, s. 91	M ₁ , N ₁
97	Systemy alarmowe pojazdów	<i>Seria</i> poprawek 01	Dz.U. L 122 z 8.5.2012, s. 19	M ₁ , N ₁ (°)
98	Reflektory samochodowe wyposażone w gazowo-wyładowcze źródła światła	<i>Seria</i> poprawek 01	Dz.U. 176 z 14.6.2014, s. 64	M, N
99	Gazowo-wyładowcze źródła światła używane w homologowanych gazowo-wyładowczych reflektorach pojazdów o napędzie silnikowym	<i>Pierwotna wersja</i> regulaminu	Dz.U. L 285 z 30.9.2014, s. 35	M, N

100	Bezpieczeństwo elektryczne	Seria poprawek 02	Dz.U. L 87 z 31.3.2015, s. 1 [Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]	M, N
102	Krótki sprzęg; montaż zatwierdzonego typu krótkiego sprzęgu	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 351 z 30.12.2008, s. 44	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
104	Oznakowania odblaskowe (pojazdy ciężkie i długie)	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 75 z 14.3.2014, s. 29	M ₂ , M ₃ , N, O ₂ , O ₃ , O ₄
105	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Seria poprawek 05	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 30	N, O
107	Pojazdy kategorii M ₂ i M ₃	Seria poprawek 07	Dz.U. L 52 z 23.2.2018, s. 1	M ₂ , M ₃
108	Opony bieżnikowane do samochodów osobowych i ich przyczep	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 181 z 4.7.2006, s. 1	M ₁ , O ₁ , O ₂
109	Opony bieżnikowane do pojazdów użytkowych i ich przyczep	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 181 z 4.7.2006, s. 1	M ₂ , M ₃ , N, O ₃ , O ₄
110	Specjalne elementy składowe wykorzystujące sprężony gaz ziemny (CNG)	Seria poprawek 01	Dz.U. L 166 z 30.6.2015, s. 1	M, N

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

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

124	Koła zapasowe	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 375 z 27.12.2006, s. 568	M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂
125	Pole widzenia kierowcy w przód	Seria poprawek 01	Dz.U. L 20 z 25.1.2018, s. 16	M ₁
126	Przegrody wewnętrzne	Pierwotna wersja regulaminu	[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]	M ₁
127	Bezpieczeństwo pieszych	Seria poprawek 02	[Urząd Publikacji: zaplanowane do tłumaczenia w 2018 r., proszę zaktualizować odniesienia, gdy będą dostępne]	M ₁ , N ₁
128	Elektroluminescencyjne źródła światła (LED)	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 162 z 29.5.2014, s. 43	M, N, O
129	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 97 z 29.3.2014, s. 21	M, N
130	Ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 178 z 18.6.2014, s. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (f)
131	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego	Seria poprawek 01	Dz.U. L 214 z 19.7.2014, s. 47	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (f)

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

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

Uwagi do tabeli

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

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

Daty określone w odpowiednich seriach poprawek do regulaminów ONZ wymienionych w tabeli, w odniesieniu do zobowiązań umawiających się stron „zrewidowanego porozumienia z 1958 r.”¹, związanych z pierwszą rejestracją, dopuszczeniem do eksploatacji, udostępnieniem na rynku, sprzedażą, uznawaniem homologacji typu i wszelkimi podobnymi przepisami, stosuje się obowiązkowo do celów art. 48 i 50 rozporządzenia (UE) 2018/858, z wyjątkiem przypadków, w których w art. 16 niniejszego rozporządzenia określono alternatywne daty, których należy w związku z tym przestrzegać w takich przypadkach.

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

¹ Decyzja Rady z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („zrewidowane porozumienie z 1958 r.”) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

- (a) Regulaminy ONZ nr 1, 8 i 20 nie mają zastosowania do homologacji typu UE pojazdów.
- (b) Obowiązkowe zainstalowanie funkcji kontroli stateczności jest wymagane zgodnie z regulaminami ONZ. Jednakże jest to również obowiązkowe dla pojazdów kategorii N_1 .
- (c) W przypadku gdy producent pojazdu deklaruje, że pojazd nadaje się do holowania ładunków (pkt 2.11.5. dokumentu informacyjnego, o którym mowa w art. 24 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858), a jakkolwiek część odpowiedniego mechanicznego urządzenia sprzęgającego, niezależnie od tego, czy jest czy nie jest ona montowana w typie pojazdu silnikowego, może (częściowo) zasłaniać jakkolwiek element oświetlenia lub miejsce do montowania i mocowania tylnej tablicy rejestracyjnej, zastosowanie mają następujące zasady:
- instrukcja użytkowania pojazdu silnikowego (np. podręcznik użytkownika, instrukcja obsługi pojazdu) musi wyraźnie wskazywać, że instalowanie mechanicznego urządzenia sprzęgającego, które nie może być łatwo usunięte lub przesunięte, nie jest dozwolone;
 - w instrukcji należy również jasno określić, że mechaniczne urządzenie sprzęgające, jeżeli jest zamocowane, musi być zawsze usunięte lub przesunięte, gdy nie jest używane; oraz
 - w przypadku homologacji typu układu pojazdu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55 należy zapewnić, aby przepisy dotyczące usuwania, przesuwania lub alternatywnej lokalizacji były również w pełni przestrzegane w odniesieniu do instalacji oświetlenia i miejsca do montowania i mocowania tylnej tablicy rejestracyjnej.
- (d) Dotyczy wyłącznie ograniczników prędkości i obowiązkowej instalacji ograniczników prędkości w pojazdach kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 .
- (e) W pojazdach kategorii M_1 i N_1 montuje się urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym użytkowaniem, a w pojazdach kategorii M_1 montuje się urządzenia do unieruchamiania pojazdów.
- (f) Zob. uwaga 4 do tabeli w załączniku II.
- (g) ***W odniesieniu do pojazdów kategorii M_1 o maksymalnej masie ≤ 3500 kg i kategorii N_1 , które nie są wyposażone w koła bliźniacze na jednej osi.***

ZAŁĄCZNIK II

Wykaz wymogów, o których mowa w art. 4 ust. 5 *i art. 5 ust. 3*, oraz dat, o których mowa w art. 16

Przedmiot	<i>Akty regulacyjne</i>	Dodatkowe szczegółowe <i>przepisy</i> techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Ko m po nent
Wymogi dotyczące														
A URZĄDZEŃ PRZYTRZYMUJĄCYCH, BADAŃ ZDERZENIA, INTEGRALNOŚCI UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWA ELEKTRYCZNEGO WYSOKIEGO NAPIĘCIA														
A1 Wyposażenie wnętrza	Regulamin ONZ nr 21		A											
A2 Siedzenia i zagłówki	Regulamin ONZ nr 17		A	A	A	A	A	A						

A3 Siedzenia autobusowe	Regulamin ONZ nr 80			A	A										A
A4 Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Regulamin ONZ nr 14		A	A	A	A	A	A							
A5 Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Regulamin ONZ nr 16		A	A	A	A	A	A						A	A
A6 Urządzenia przypominające o zapięciu pasów			A	A	A	A	A	A							
A7 Przegrody wewnętrzne	Regulamin ONZ nr 126		X											B	

A8 Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Regulamin ONZ nr 145		A												
A9 Urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 44		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹						A	A
A10 Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 129		X	X	X	X	X	X						B	B
A11 Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Regulamin ONZ nr 93						A	A						A	A
A12 Zabezpieczenie przed wjechaniem pod	Regulamin ONZ nr 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

<i>A13</i> Zabezpieczenie boczne	Regulamin ONZ nr 73							A	A			A	A	
<i>A14</i> Bezpieczeństwo zbiornika paliwa	Regulamin ONZ nr 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<i>A15</i> Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym	Regulamin ONZ nr 67		A	A	A	A	A	A						A
<i>A16</i> Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym	Regulamin ONZ nr 110		A	A	A	A	A	A						A
<i>A17</i> Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem	Regulamin ONZ nr 134		A	A	A	A	A	A						A

A18 Kwalifikacja materiałowa instalacji wodorowej		I	A	A	A	A	A	A						A
A19 Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania	Regulamin ONZ nr 100		A	A	A	A	A	A						
A20 Uderzenie czołowe częściowe	Regulamin ONZ nr 94	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ o maksymalnej masie ≤ 3500 kg i kategorii N ₁ o maksymalnej masie ≤ 2500 kg. <i>W odniesieniu do pojazdów o maksymalnej masie > 2500 kg zastosowanie mają daty zawarte w uwagach do tabeli punkt B.</i>	A			A								

<p><i>A21</i> Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu</p>	<p>Regulamin ONZ nr 137</p>	<p>Stosowanie antropomorficznego manekina do badań zderzeniowych „Hybrid III” jest dozwolone do czasu uwzględnienia w regulaminie ONZ urządzenia do badania systemów przytrzymujących dla osób znajdujących się w pojeździe „THOR”.</p>	<p>B</p>			<p>B</p>								
<p><i>A22</i> Bezpieczne układy kierownicze</p>	<p>Regulamin ONZ nr 12</p>		<p>A</p>			<p>A</p>							<p>A</p>	
<p><i>A23</i> Zamienna poduszka powietrzna</p>	<p>Regulamin ONZ nr 114</p>		<p>X</p>			<p>X</p>							<p>B</p>	

A24 Uderzenie kabiny	Regulamin ONZ nr 29					A	A	A						
A25 Uderzenie boczne	Regulamin ONZ nr 95	Dotyczy wszystkich pojazdów kategorii M ₁ i N ₁ , łącznie z pojazdami, w których punkt R najniższego siedzenia znajduje się > 700 mm od poziomu podłoża. <i>W odniesieniu do pojazdów, w których punkt R najniższego siedzenia znajduje się > 700 mm od poziomu podłoża, zastosowanie mają daty zawarte w uwagach do tabeli punkt B.</i>	A			A								
A26 Uderzenie boczne w słup	Regulamin ONZ nr 135		B			B								

A27 Zderzenie tylne	Regulamin ONZ nr 34	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ <i>o maksymalnej masie ≤ 3500 kg</i> i kategorii N ₁ ■ . Zapewnia się przestrzeganie wymogów w zakresie bezpieczeństwa elektrycznego po zderzeniu.	B			B								
Wymogi dotyczące B NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚCI I WIDOCZNOŚCI														
B1 Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Regulamin ONZ nr 127		A			A								

<p>B2 Powiększona strefa zabezpieczenia ■</p>	<p>Regulamin ONZ nr 127</p>	<p>Obszar badania z wykorzystaniem modelu głowy dziecka i osoby dorosłej ogranicza się z uwzględnieniem „odległości zawinięcia dla osoby dorosłej” wynoszącej 2500 mm lub „tylnej linii odniesienia szyby przedniej”, w zależności od tego, które z tych położeń znajduje się bardziej z przodu. Kontakt modelu głowy ze słupkami A, ze strefą nad szybą przednią oraz z osłoną jest wyłączony, ale jest monitorowany.</p>	<p>C</p>		<p>C</p>									
<p>B3 Przedni układ zabezpieczający</p>		<p>■</p>	<p>X</p>		<p>X</p>							<p>A</p>		

B4 Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów			C			C								
B5 Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami				B	B		B	B						B
B6 System informujący o martwym polu				B	B		B	B						B
B7 <i>Wykrywanie obiektów przy cofaniu</i>			B	B	B	B	B	B	■	■	■	■		B
B8 Pole widzenia z przodu	Regulamin ONZ nr 125	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ i N ₁	A			C								

B9 Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich				D	D		D	D						
B10 Bezpieczne szyby	Regulamin ONZ nr 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11 Odszranianie/odmgławianie			A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²						
B12 Spryskiwacze/wycieraczk ki			A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³						A
B13 Urządzenia widzenia pośredniego	Regulamin ONZ nr 46		A	A	A	A	A	A						A

Wymogi dotyczące

PODWOZIA POJAZDU, HAMOWANIA, OPON I UKŁADU KIEROWNICZEGO

C1 Układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2 System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Regulamin ONZ nr 130			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						
C3 System utrzymywania pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach			B ⁶			B ⁶								
C4 Hamowanie	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		

C5 Części zamienne do układów hamulcowych	Regulamin ONZ nr 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C6 System wspomagania hamulców	Regulamin ONZ nr 139		A			A								
C7 Kontrola stateczności	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ nr 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
C8 Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Regulamin ONZ nr 131			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						

C9 Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich			B			B								
C10 Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Regulamin ONZ nr 30 Regulamin ONZ nr 54 Regulamin ONZ nr 117	<i>Należy również zapewnić procedurę badania zużycia opon; obowiązują daty podane w uwagach do tabeli punkt C.</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C11 Koła zapasowe i systemy typu „run-flat”	Regulamin ONZ nr 64		A ¹			A ¹								

C12 Opony bieżnikowane	Regulamin ONZ nr 108 Regulamin ONZ nr 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C13 Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Regulamin ONZ nr 141	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ o maksymalnej masie ≤ 3500 kg i kategorii N ₁ .	A			B								
C14 Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich				B	B		B	B			B	B		

C15 Montaż opon	Regulamin ONZ nr 142	Dotyczy wszystkich kategorii pojazdów.	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16 Koła zapasowe	Regulamin ONZ nr 124		X			X			X	X				B
Wymogi dotyczące														
D PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH, UKŁADU ELEKTRYCZNE, OŚWIETLENIA POJAZDU I ZABEZPIECZENIA PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI														
DI Dźwiękowe sygnały ostrzegawcze	Regulamin ONZ nr 28		A	A	A	A	A	A						A

D2 Zakłócenia radioelektryczne (kompatybilność elektromagnetyczna)	Regulamin ONZ nr 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3 Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, immobilizery i systemy alarmowe	Regulamin ONZ nr 18 Regulamin ONZ nr 97 Regulamin ONZ nr 116		A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹						A	A
D4 Ochrona pojazdu przed cyberatakami			B	B	B	B	B	B						B	B

D5 Prędkościomierz	Regulamin ONZ nr 39		A	A	A	A	A	A						
D6 Hodometr	Regulamin ONZ nr 39		A	A	A	A	A	A						
D7 Urządzenia ograniczenia prędkości	Regulamin ONZ nr 89			A	A		A	A						A
D8 Inteligentne dostosowanie prędkości			B	B	B	B	B	B					B	
D9 Oznaczanie urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników	Regulamin ONZ nr 121		A	A	A	A	A	A						

D10 Systemy grzewcze	Regulamin ONZ nr 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
D11 Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Regulamin ONZ nr 4													
	Regulamin ONZ nr 6													
	Regulamin ONZ nr 7													
	Regulamin ONZ nr 19		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
	Regulamin ONZ nr 23													
	Regulamin ONZ nr 38													
	Regulamin ONZ nr 77													

D12 Urządzenia oświetlenia drogi	Regulamin ONZ nr 31																		
	Regulamin ONZ nr 98																		
	Regulamin ONZ nr 112	X	X	X	X	X	X												A
	Regulamin ONZ nr 119																		
	Regulamin ONZ nr 123																		

D13 Urządzenia odblaskowe	Regulamin ONZ nr 3 Regulamin ONZ nr 104		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
D14 Źródła światła	Regulamin ONZ nr 37 Regulamin ONZ nr 99 Regulamin ONZ nr 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
D15 Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odblaskowych	Regulamin ONZ nr 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

D16 Awaryjny sygnał stopu			B	B	B	B	B	B	■	■	■	■		
D17 Urządzenia czyszczące szybę reflektora	Regulamin ONZ nr 45		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹						A
D18 Sygnalizator zmiany biegów			A											
Wymogi dotyczące														
E ZACHOWANIA KIEROWCY I FUNKCJONOWANIA UKŁADÓW														
E1 Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących		EN 50436:2016	B	B	B	B	B	B						

<i>E2 Ostrzeżenie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy</i>			B	B	B	B	B	B						
<i>E3 Zaawansowany system ostrzeżenia o rozproszeniu uwagi kierowcy</i>		Można również uwzględnić zapobieganie rozproszeniu uwagi przy użyciu środków technicznych.	C	C	C	C	C	C						
<i>E4 System monitorowania gotowości kierowcy</i>			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
<i>E5 Rejestrator danych na temat zdarzeń</i>			B	<i>D</i>	<i>D</i>	B	<i>D</i>	<i>D</i>					B	

<i>E6</i> Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
<i>E7</i> Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
<i>E8</i> Jazda w konwoju			■	B ¹	B ¹	■	B ¹	B ¹						

Wymogi dotyczące

OGÓLNEJ BUDOWY I CHARAKTERYSTYKI POJAZDU

<i>F1</i> Miejsce na tablicę rejestracyjną			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
<i>F2</i> Cofanie			A	A	A	A	A	A						
<i>F3</i> Zamki i zawiasy drzwi	Regulamin ONZ nr 11		A			A	■	■						
<i>F4</i> Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia			A			A	A	A						

F5 Wystające części zewnętrzne	Regulamin ONZ nr 26		A												
F6 Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Regulamin ONZ nr 61					A	A	A							
F7 Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
F8 Urządzenie holownicze			A	A	A	A	A	A							

F9 Osłony kół			A											
F10 Osłony przeciwrzobkowe kół						A	A	A	A	A	A	A		
F11 Masy i wymiary			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F12 Sprężenia mechaniczne	Regulamin ONZ nr 55 Regulamin ONZ nr 102		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A	A	A

F13 Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Regulamin ONZ nr 105						A	A	A	A	A	A	A		
F14 Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Regulamin ONZ nr 107			A	A										
F15 Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Regulamin ONZ nr 66			A	A										
F16 Palność w autobusach	Regulamin ONZ nr 118				A										A

Uwagi do tabeli

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

[] *data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia*

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

[] *data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia*

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

[] *24 miesiące od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia*

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

[24 miesiące od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

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

[48 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

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

[42 miesiące od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

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

[78 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

- X: Dany komponent lub oddzielny zespół techniczny dotyczy wskazanych kategorii pojazdów.
- 1 Zgodność jest wymagana, jeżeli zainstalowano.
 - 2 Pojazdy tej kategorii muszą być wyposażone w odpowiednie urządzenie do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.
 - 3 Pojazdy tej kategorii muszą być wyposażone w odpowiednie wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej.

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

5 Zgodność jest wymagana w przypadku pojazdów zautomatyzowanych.

6 ***W odniesieniu do pojazdów wyposażonych we wspomagane hydraulicznie układy kierownicze zastosowanie mają daty zawarte w uwagach do tabeli punkt C. Pojazdy te muszą być jednak wyposażone w system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu.***

ZAŁĄCZNIK III

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

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

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

„Rozporządzenie (UE) 2019/...^{*+}

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

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

(2) w części I wprowadza się następujące zmiany:

(a) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

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

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

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

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 130		X	X		X	X ²⁾ ;						
----	--	---	--	---	---	--	---	-------------------	--	--	--	--	--	--

(b) w objaśnieniach wprowadza się następujące zmiany:

(i) objaśnienia nr 3 i 4 otrzymują brzmienie:

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

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

(ii) objaśnienie nr 9A otrzymuje brzmienie:

^(9A) Wymagane jest zainstalowanie systemu monitorowania ciśnienia w oponach zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/...⁺.²⁾;

(iii) objaśnienie nr 15 otrzymuje brzmienie:

⁽¹⁵⁾ Zgodność z rozporządzeniem (UE) 2019/...⁺ jest obowiązkowa. Jednakże nie przewiduje się homologacji typu w związku z tą konkretną pozycją, ponieważ stanowi ona jedynie zbiór pojedynczych pozycji wymienionych w innych miejscach w tabeli, które zawierają odniesienie do rozporządzenia (UE) 2019/...⁺.²⁾;

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

(a) wpis dotyczący pozycji 46A otrzymuje brzmienie:

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

(b) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 127		C <i>Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE:</i> <i>[42 miesiące od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]</i> <i>Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów:</i> <i>[144 miesiące od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]”;</i>
-----	------------------	---	--	---

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

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

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

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

(a) wpis dotyczący pozycji 46A otrzymuje brzmienie:

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

(b) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 127		C <i>Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE:</i> <i>[42 miesiące od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]</i> <i>Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów:</i> <i>[144 miesiące od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]</i> ”;
-----	------------------	---	--	--

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

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

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

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

(i) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

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

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

„62	Regulamin ONZ nr 134 Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ (Instalacja wodorowa)	Zastosowanie mają wymagania regulaminu ONZ nr 134. Alternatywnie wykazuje się, że pojazd spełnia poniższe wymagania: <ul style="list-style-type: none">- istotne wymagania rozporządzenia (WE) nr 79/2009 w wersji mającej zastosowanie w dniu [] <i>data przypadająca na dzień przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia</i>];- załącznik 100 – Norma techniczna dla układów paliwowych pojazdów silnikowych napędzanych sprężonym wodorem gazowym (Japonia);- GB/T 24549-2009 Pojazdy elektryczne zasilane ogniwami paliwowymi – wymagania bezpieczeństwa (Chiny);- norma międzynarodowa ISO 23273:2013 część 1: „Bezpieczeństwo funkcjonalne pojazdów” oraz część 2: „Zabezpieczenie przed zagrożeniami związanymi z wodorem w pojazdach napędzanych sprężonym wodorem; lub- SAE J2578 – Ogólne bezpieczeństwo pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi.”;
-----	--	---

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

(i) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

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

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

„62	Regulamin ONZ nr 134 Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ (Instalacja wodorowa)	Zastosowanie mają wymagania regulaminu ONZ nr 134. Alternatywnie wykazuje się, że pojazd spełnia poniższe wymagania: <ul style="list-style-type: none">- istotne wymagania rozporządzenia (WE) nr 79/2009 w wersji mającej zastosowanie w dniu [] <i>data przypadająca na dzień przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia</i>];- załącznik 100 – Norma techniczna dla układów paliwowych pojazdów silnikowych napędzanych sprężonym wodorem gazowym (Japonia);- GB/T 24549-2009 Pojazdy elektryczne zasilane ogniwami paliwowymi – wymagania bezpieczeństwa (Chiny);- norma międzynarodowa ISO 23273:2013 część 1: „Bezpieczeństwo funkcjonalne pojazdów” oraz część 2: „Zabezpieczenie przed zagrożeniami związanymi z wodorem w pojazdach napędzanych sprężonym wodorem; lub- SAE J2578 – Ogólne bezpieczeństwo pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi.”;
-----	--	--

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

(8) w części III wprowadza się następujące zmiany:

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

(i) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 127	X	X ²⁾ ;		
-----	------------------	---	---	-------------------	--	--

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

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

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

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

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

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

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

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

(c) w dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany:

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

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

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

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

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

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

(iv) dodaje się punkt w brzmieniu:

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

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

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

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

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

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

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

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 134	X	X	X	X	X						
-----	---------------------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--

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

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

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

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

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/... ⁺ Regulamin ONZ nr 134	X	
-----	---------------------	---	---	--

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

(g) w objaśnieniach wprowadza się następujące zmiany:

(i) objaśnienie dla X otrzymuje brzmienie:

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

(ii) objaśnienia nr 3 i 4 otrzymują brzmienie:

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

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

(iii) objaśnienie nr 9A otrzymuje brzmienie:

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

(iv) objaśnienie nr 15 otrzymuje brzmienie:

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

(v) skreśla się objaśnienia nr 16 i 17.

I

ZAŁĄCZNIK IV

Przepisy przejściowe, o których mowa w art. 16 ust. 3

Regulamin ONZ	Wymogi szczegółowe	Data zakończenia rejestracji pojazdów niespełniających wymogów, jak również sprzedaży bądź dopuszczenia komponentów niespełniających wymogów ⁽¹⁾
117	Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia	30 kwietnia 2023 r.
	Opony klasy C3 muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.	

Uwagi do tabeli

- ⁽¹⁾ Daty określone w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do typów pojazdów, układów i komponentów spełniających wymogi wersji obowiązującej w dniu [data przypadająca na dzień przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia] oraz w rozporządzeniu (WE) nr 78/2009 w odniesieniu do typów pojazdów i układów spełniających wymogi wersji obowiązującej w dniu [data przypadająca na dzień przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia].

Or. en