

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

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

z dnia 13 lipca 2009 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu wprowadzono kompleksowy wspólnotowy system homologacji typu pojazdów silnikowych, ustanowiony dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) ⁽³⁾.
- (2) Niniejsze rozporządzenie stanowi oddzielne rozporządzenie dla celów wspólnotowej procedury homologacji typu przewidzianej w dyrektywie 2007/46/WE. W związku z tym należy odpowiednio zmienić załączniki IV, VI, XI i XV do tej dyrektywy.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 14 stycznia 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 22 czerwca 2009 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

(3) Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na procedury jednostopniowej homologacji typu pojazdu jako całości ani mieszanej homologacji typu, ustanowionych w art. 6 dyrektywy 2007/46/WE.

(4) Wymagania techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem licznych elementów z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska zostały ujednolicone na poziomie wspólnotowym, tak aby uniknąć różnic między wymaganiami ustanowionymi przez poszczególne państwa członkowskie i zagwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska naturalnego na terenie całej Wspólnoty.

(5) Dlatego też niniejsze rozporządzenie ma również na celu podniesienie konkurencyjności wspólnotowego przemysłu motoryzacyjnego przy jednoczesnym umożliwieniu państwom członkowskim prowadzenia skutecznego nadzoru rynku pod względem przestrzegania szczególnych wymagań homologacji typu określonych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do wprowadzania danych produktów do obrotu.

(6) Należy ustanowić wymagania zarówno w zakresie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych, jak i wpływu opon na środowisko naturalne, w związku z możliwością montażu systemów monitorowania ciśnienia w oponach, które jednocześnie zwiększają bezpieczeństwo i zmniejszają szkodliwy wpływ opon na środowisko.

(7) Na wniosek Parlamentu Europejskiego w prawodawstwie wspólnotowym dotyczącym pojazdów zastosowano nowe podejście regulacyjne. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno określać wyłączne podstawowe przepisy w zakresie wymagań dotyczących bezpieczeństwa pojazdów oraz emisji CO₂ i hałasu powodowanych przez opony, podczas gdy specyfikacje techniczne należy określić w ramach środków wykonawczych przyjętych zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (8) W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do wprowadzania szczegółowych procedur, badań i wymagań dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, części i oddzielnych zespołów technicznych; do bardziej szczegółowego określenia cech, jakie musi spełniać opona, by mogła być uznana jako „opona do zastosowań specjalnych”, „opona terenowa do zastosowań profesjonalnych”, „opona wzmocniona”, „opona o podwyższonym wskaźniku nośności”, „opona zimowa”, „opona zapasowa typu T do użytku tymczasowego” lub „opona trakcyjna”; do ustanawiania szczegółowych wymagań bezpieczeństwa dla pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub między nimi; do zwalniania niektórych pojazdów lub klas pojazdów w ramach kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ z obowiązku montowania zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego lub systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu; do zmiany wartości granicznych w zakresie oporów toczenia i hałasu toczenia opon powodowanego przez opony, wywołanych zmianami w procedurach testowych, bez obniżania istniejącego stopnia ochrony środowiska naturalnego; do ustanawiania przepisów dotyczących procedury wyznaczania poziomów hałasu wywoływanego przez opony; do skrócenia okresu na wyprzedzając opom niespełniających nowych wymagań ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego oraz do zmiany załącznika IV w celu włączenia do niego regulaminów EKG ONZ, które stają się obowiązkowe na podstawie decyzji Rady 97/836/WE 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⁽¹⁾. Ponieważ wspomniane środki mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez uzupełnienie go nowymi elementami innymi niż istotne, środki te należy przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (9) W uzupełnieniu realizowanej obecnie inicjatywy Komisji mającej na celu opracowanie systemu klasyfikacji dróg Komisja powinna w ciągu 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przedstawić wniosek w sprawie klasyfikacji dróg w Unii Europejskiej pod kątem poziomu hałasu, która uzupełni tworzenie map hałasu w transporcie samochodowym celem ustalenia odpowiednich priorytetów i wymagań dotyczących nawierzchni dróg oraz wyznaczenia dopuszczalnych limitów generowanego hałasu.
- (10) Postęp techniczny w obszarze zaawansowanych systemów bezpieczeństwa pojazdów oferuje nowe możliwości zmniejszenia liczby ofiar wypadków. Aby jak najbardziej ograniczyć liczbę ofiar, należy wprowadzić niektóre odpowiednie nowe technologie.
- (11) Obowiązkowe i konsekwentne stosowanie najnowszych technologii produkcji opon oraz korzystanie z opon o niskich oporach toczenia ma kluczowe znaczenie dla redukcji udziału transportu drogowego w emisji gazów cieplarnianych pochodzących z sektora transportu, a także dla wspierania innowacyjności, tworzenia miejsc pracy i zwiększania konkurencyjności wspólnotowego przemysłu motoryzacyjnego.
- (12) Aby uprościć prawodawstwo w zakresie homologacji typu zgodnie z zaleceniami zawartymi w sprawozdaniu końcowym grupy wysokiego szczebla CARS 21, należy uchylić szereg dyrektyw bez obniżania poziomu ochrony użytkowników dróg. Wymagania ustanowione w tych dyrektywach powinny zostać przeniesione do niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach zastąpione odesłaniami do odpowiednich regulaminów EKG ONZ, wprowadzonych do prawa wspólnotowego zgodnie z decyzją 97/836/WE. Aby ograniczyć obciążenie administracyjne związane z procesem homologacji typu, należy zezwolić producentom pojazdów na uzyskiwanie, w stosownych przypadkach, homologacji typu dla celów niniejszego rozporządzenia poprzez uzyskanie homologacji zgodnie z odpowiednim regulaminem EKG ONZ wymienionym w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia.
- (13) Należy wprowadzić zasadę, że pojazdy muszą być projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u ich pasażerów i innych użytkowników dróg. W tym celu konieczne jest, by producenci zagwarantowali, że pojazdy spełniają odpowiednie wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego. Przepisy te powinny zawierać między innymi wymaganiami odnoszące się do integralności konstrukcji pojazdu, systemów wspomagających panowanie kierowcy nad pojazdem, systemów zapewniających kierowcy widoczność i informacje o stanie pojazdu oraz otaczającego go obszaru, systemów oświetlenia pojazdu, systemów ochrony pasażerów, zewnętrznej części pojazdu oraz akcesoriów, mas i wymiarów pojazdu, opon i zaawansowanych systemów montowanych w pojeździe oraz różnych innych elementów. Ponadto konieczne jest, by pojazdy spełniały przepisy szczegółowe odnoszące się do niektórych pojazdów ciężarowych i ich przyczep bądź też przepisy szczegółowe odnoszące się do autobusów, stosownie do przypadku.
- (14) Harmonogram wprowadzania nowych wymagań szczegółowych w zakresie homologacji typu pojazdów powinien uwzględniać techniczną wykonalność tych wymagań. Generalnie, wymagania powinny stosować się początkowo wyłącznie do nowych typów pojazdów. Należy przewidzieć dodatkowy okres na dostosowanie istniejących typów pojazdów do wymagań. Ponadto obowiązek montowania systemów monitorowania ciśnienia w oponach powinien stosować się początkowo wyłącznie do samochodów osobowych. Obowiązek montowania innych zaawansowanych układów bezpieczeństwa powinien stosować się początkowo wyłącznie do pojazdów ciężarowych.
- (15) Komisja powinna kontynuować ocenę wykonalności technicznej i ekonomicznej oraz dojrzałości rynkowej innych zaawansowanych systemów bezpieczeństwa, a także, do dnia 1 grudnia 2012 r., a następnie co trzy lata, przedstawić sprawozdanie zawierające, w stosownym przypadku, wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia.

(1) Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78.

- (16) Komisja powinna oceniać wykonalność rozszerzenia obowiązku montowania systemów monitorowania ciśnienia w oponach, systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu i zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego na inne kategorie pojazdów i w stosownych przypadkach proponować zmiany niniejszego rozporządzenia.
- (17) Komisja powinna oceniać wykonalność zaostreżenia wymagań dotyczących przyczepności opon na mokrej nawierzchni i w stosownych przypadkach proponować zmianę niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie powinny zapewnić skuteczny nadzór rynku.
- (18) Całkowity potencjał podnoszenia bezpieczeństwa, ograniczania emisji CO₂ i obniżania poziomu hałasu pochodzącego z transportu można wykorzystać tylko w połączeniu z systemem znakowania mającym informować konsumentów o parametrach opon.
- (19) Należy wdrożyć środki przedstawione w komunikacie Komisji z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowanym „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych”, którego celem było obniżenie emisji CO₂ powodowanej przez opony. Redukcja ta powinna zostać osiągnięta poprzez połączenie niskich oporów toczenia opon i stosowania systemów monitorowania ciśnienia w oponach. Równocześnie należy ustanowić wymagania mające na celu zmniejszenie hałasu powodowanego przez toczące się opony i zagwarantowanie odpowiednich poziomów bezpieczeństwa opon poprzez wprowadzenie wymagań w zakresie ich przyczepności na mokrej nawierzchni. Harmonogram wdrażania tych przepisów powinien odzwierciedlać stopień trudności, z jakim wiązać będzie się spełnienie wszystkich tych wymagań. Z powodu trudności w spełnieniu wymagań w zakresie hałasu związanego z toczeniem się opon i ze względu na czas, jakiego potrzebuje przemysł na zastąpienie aktualnych modeli opon, należy w szczególności przewidzieć dłuższy okres na wdrożenie wymagań w zakresie hałasu dotyczących nowych opon istniejących już typów.
- (20) Niektóre kategorie opon, w tym opony terenowe do zastosowań profesjonalnych, które podlegają ograniczeniom prędkości, oraz opony przeznaczone do pojazdów zarejestrowanych przed 1990 r., będą prawdopodobnie produkowane w bardzo małych ilościach. Stąd też należy wyłączyć opony tych kategorii z zakresu niektórych wymagań ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego, jeżeli takie wymagania są niezgodne z zastosowaniem opon lub dodatkowe obciążenie związane z tymi wymaganiami jest nieproporcjonalnie duże.
- (21) Komisja powinna dokonać właściwej oceny tego sektora przy udziale wszystkich zainteresowanych stron i ustalić, czy potrzebne jest dostosowanie uregulowań prawnych.
- (22) Należy ustanowić zakresy tolerancji w odniesieniu do niektórych wartości granicznych oporów toczenia lub hałasu toczenia w niektórych szczególnych kategoriach opon w celu uwzględnienia ich cech konstrukcyjnych i parametrów. W szczególności należy ustanowić tego rodzaju zakresy tolerancji w przypadku opon zaprojektowanych w celu uzyskania lepszych parametrów trójki i hamowania podczas jazdy po śniegu w trudnych warunkach.
- (23) Opony do zastosowań specjalnych wykorzystywane są w pojazdach poruszających się po placach budowy, obszarach wyrębu i terenach wydobywczych, dlatego też zaprojektowane są przede wszystkim tak, by cechowały je lepsze parametry terenowe niż w przypadku opon przeznaczonych tylko do użytku drogowego. Aby możliwe było uzyskanie takich parametrów, opony te są produkowane z materiałów zapewniających większą odporność na uszkodzenia niż w przypadku zwykłych opon, cechuje je także blokowy wzór bieżnika. Ponieważ obie te zasadnicze cechy konstrukcyjne sprawiają, że opony do zastosowań specjalnych powodują większy poziom hałasu niż opony zwykłe, to należy zezwolić na emitowanie większego hałasu przez takie opony.
- (24) System elektronicznej kontroli stateczności pojazdu, zaawansowany system hamowania awaryjnego oraz system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu mają duży wpływ na znaczące zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych. W związku z powyższym Komisja powinna, zgodnie z regulaminami EKG ONZ, wprowadzić wymagania dotyczące takich systemów dla tych kategorii pojazdów, w których ich zastosowanie jest właściwe i w przypadku których udowodniono, że poprawią one ogólny poziom bezpieczeństwa. Przed wdrożeniem tych wymagań należy przewidzieć wystarczająco długi okres na przyjęcie środków wykonawczych, a następnie na opracowanie tych złożonych technologii i zastosowanie ich w pojazdach.
- (25) Od 2011 r. w przypadku nowych homologacji typu i od 2014 r. w przypadku nowych pojazdów terminy wdrożenia obowiązku wyposażenia pojazdów ciężarowych w systemy elektronicznej kontroli stateczności pojazdu powinny odpowiadać datom ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu.
- (26) Zanim systemy elektronicznej kontroli stateczności zostaną wprowadzone, Komisja powinna przyjąć środki oraz zorganizować kampanie informujące o ich skuteczności i wspierające ich sprzedaż. Ponadto Komisja powinna monitorować kształtowanie się cen w celu ustalenia, czy ceny nowych pojazdów nie wzrastają niewspółmiernie w związku z wyposażaniem ich zgodnie z nowymi normami bezpieczeństwa.
- (27) Przyszłe środki proponowane na podstawie niniejszego rozporządzenia lub procedur, które będą wdrażane w związku z jego stosowaniem, powinny być zgodne z zasadami określonymi przez Komisję w komunikacie z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowanym „Ramy prawne dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI wieku”. W szczególności, z myślą o lepszym stanowieniu prawa i jego uproszczeniu, a także w celu uniknięcia konieczności nieustannego aktualizowania obowiązującego prawodawstwa wspólnotowego dotyczącego specyfikacji technicznych, niniejsze rozporządzenie powinno zawierać odniesienia do obowiązujących norm i regulacji międzynarodowych, nie powielając ich we wspólnotowych ramach prawnych.

- (28) Ważne jest, by części zamienne do systemów objętych niniejszym rozporządzeniem podlegały równoważnym wymaganiom w zakresie bezpieczeństwa i procedurom homologacji. Dlatego też należy wprowadzić homologację części zamiennych i oddzielnych zespołów technicznych.
- (29) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji obowiązujących w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i powinny zapewnić ich stosowanie. Przewidziane sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (30) Niniejsze rozporządzenie odnosi się do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów⁽¹⁾ oraz do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z samochodów dostawczych⁽²⁾. Przewidziane w niniejszym rozporządzeniu środki dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny być w szczególności jak najściślej powiązane z dodatkowymi środkami mającymi na celu obniżenie emisji CO₂ o dalsze 10 g w stosunku do celu ustanawiającego poziom emisji CO₂ na 130 g.
- (31) Komisja powinna we właściwym czasie zaproponować, w ramach bardziej zintegrowanego podejścia, dalsze zmiany do niniejszego rozporządzenia lub przedstawić inne wnioski, opierające się na wynikach szczegółowej oceny wpływu odnoszącej się do wszystkich możliwych dodatkowych środków mających na celu osiągnięcie założonych poziomów emisji CO₂ oraz obejmującej inne technologie dostępne na rynku, w tym technologie utrzymania ciśnienia w oponach, poprawę nawierzchni dróg i inne odpowiednie nowe technologie, a także wymagania dotyczące wydajności klimatyzacji, które już mają lub mogłyby mieć wpływ na opory toczenia opon lub zużycie paliwa oraz emisję CO₂.
- (32) Należy przyjąć spójne i kompleksowe podejście do problemu hałasu na drogach. Ze względu na znaczny wpływ nawierzchni dróg na emisję hałasu na drogach trwa obecnie przegląd normy ISO 10844, która powinna zostać uwzględniona w tym kontekście dla dalszej poprawy nawierzchni dróg. Państwa członkowskie powinny zwiększyć inwestycje w celu poprawy nawierzchni dróg zgodnie z obowiązującymi normami ISO. Ponadto należy opracować kompleksową politykę redukcji emisji hałasu, obejmującą wszystkie systemy transportu, z uwzględnieniem nie tylko hałasu w transporcie drogowym, ale również w transporcie lotniczym i kolejowym.
- (33) Z dniem rozpoczęcia stosowania odpowiednich wymagań ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu do nowych pojazdów, nowych części i oddzielnych zespołów technicznych należy uchylić następujące dyrektywy:
- dyrektywę Rady 70/221/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zbiorników paliwa oraz tylnych zabezpieczeń pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽³⁾,
 - dyrektywę Rady 70/222/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do miejsca do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych na pojazdach silnikowych i ich przyczepach⁽⁴⁾,
 - dyrektywę Rady 70/311/EWG z dnia 8 czerwca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽⁵⁾,
 - dyrektywę Rady 70/387/EWG z dnia 27 lipca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do drzwi pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽⁶⁾,
 - dyrektywę Rady 70/388/EWG z dnia 27 lipca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych pojazdów silnikowych⁽⁷⁾,
 - dyrektywę Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do układów hamulcowych niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽⁸⁾,
 - dyrektywę Rady 72/245/EWG z dnia 20 czerwca 1972 r. odnoszącą się do zakłóceń radioelektrycznych (kompatybilności elektromagnetycznej) pojazdów⁽⁹⁾,
 - dyrektywę Rady 74/60/EWG z dnia 17 grudnia 1973 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wyposażenia wewnętrznego pojazdów silnikowych⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, s. 23.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, s. 25.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 133 z 18.6.1970, s. 10.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 176 z 10.8.1970, s. 5.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 176 z 10.8.1970, s. 12.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 202 z 6.9.1971, s. 37.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 152 z 6.7.1972, s. 15.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 38 z 11.2.1974, s. 2.

- dyrektywę Rady 74/61/EWG z dnia 17 grudnia 1973 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie urządzeń zabezpieczających pojazdy silnikowe przed bezprawnym użyciem ⁽¹⁾,
- dyrektywę Rady 74/297/EWG z dnia 4 czerwca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych (zachowanie układu kierowniczego w przypadku uderzenia) ⁽²⁾,
- dyrektywę Rady 74/408/EWG z dnia 22 lipca 1974 r. w sprawie pojazdów silnikowych w odniesieniu do siedzeń, ich punktów mocowania i zagłówek ⁽³⁾,
- dyrektywę Rady 74/483/EWG z dnia 17 września 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wystających elementów zewnętrznych pojazdów silnikowych ⁽⁴⁾,
- dyrektywę Rady 75/443/EWG z dnia 26 czerwca 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do biegu wstecznego i prędkościomierza pojazdów silnikowych ⁽⁵⁾,
- dyrektywę Rady 76/114/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do tabliczek znamionowych i oznakowania identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz sposobu i miejsca ich umieszczenia ⁽⁶⁾,
- dyrektywę Rady 76/115/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych ⁽⁷⁾,
- dyrektywę Rady 76/756/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej na pojazdach silnikowych i ich przyczepach ⁽⁸⁾,
- dyrektywę Rady 76/757/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do świateł odblaskowych pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁹⁾,
- dyrektywę Rady 76/758/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do świateł obrysowych, przednich świateł pozycyjnych (bocznych), tylnych świateł pozycyjnych (bocznych), świateł stopu, świateł dziennych i bocznych świateł obrysowych pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁰⁾,
- dyrektywę Rady 76/759/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kierunkowskazów w pojazdach mechanicznych i ich przyczepach ⁽¹¹⁾,
- dyrektywę Rady 76/760/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do oświetlenia tylnej tablicy rejestracyjnej pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹²⁾,
- dyrektywę Rady 76/761/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do reflektorów pojazdów silnikowych spełniających funkcję reflektorów świateł drogowych i/lub świateł mijania oraz źródeł światła (żarówki i inne) stosowanych w homologowanych zespołach świateł pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹³⁾,
- dyrektywę Rady 76/762/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących świateł postojowych w pojazdach silnikowych ⁽¹⁴⁾,
- dyrektywę Rady 77/389/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do urządzeń holowniczych pojazdów silnikowych ⁽¹⁵⁾,
- dyrektywę Rady 77/538/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do tylnych świateł przeciwmgielnych pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁶⁾,
- dyrektywę Rady 77/539/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do świateł cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁷⁾,
- dyrektywę Rady 77/540/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących świateł postojowych w pojazdach silnikowych ⁽¹⁸⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 38 z 11.2.1974, s. 22.

⁽²⁾ Dz.U. L 165 z 20.6.1974, s. 16.

⁽³⁾ Dz.U. L 221 z 12.8.1974, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 266 z 2.10.1974, s. 4.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 196 z 26.7.1975, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 24 z 30.1.1976, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 24 z 30.1.1976, s. 6.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 1.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 32.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 54.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 71.

⁽¹²⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 85.

⁽¹³⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 96.

⁽¹⁴⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 122.

⁽¹⁵⁾ Dz.U. L 145 z 13.6.1977, s. 41.

⁽¹⁶⁾ Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 60.

⁽¹⁷⁾ Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 72.

⁽¹⁸⁾ Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 83.

- dyrektywę Rady 77/541/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych ⁽¹⁾,
- dyrektywę Rady 77/649/EWG z dnia 27 września 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do pola widzenia kierowców pojazdów silnikowych ⁽²⁾,
- dyrektywę Rady 78/316/EWG z dnia 21 grudnia 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych (oznaczania urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników) ⁽³⁾,
- dyrektywę Rady 78/317/EWG z dnia 21 grudnia 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do odszraniających i odmgławiających instalacji oszklonych powierzchni pojazdów silnikowych ⁽⁴⁾,
- dyrektywę Rady 78/318/EWG z dnia 21 grudnia 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do instalacji wycieraczek i spryskiwaczy pojazdów silnikowych ⁽⁵⁾,
- dyrektywę Rady 78/549/EWG z dnia 12 czerwca 1978 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących osłon kół pojazdów silnikowych ⁽⁶⁾,
- dyrektywę Rady 78/932/EWG z dnia 16 października 1978 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zagłówków do siedzeń montowanych w pojazdach silnikowych ⁽⁷⁾,
- dyrektywę Rady 89/297/EWG z dnia 13 kwietnia 1989 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zabezpieczeń bocznych (osłon bocznych) niektórych pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁸⁾,
- dyrektywę Rady 91/226/EWG z dnia 27 marca 1991 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do osłon przeciwzobryzgowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁹⁾,
- dyrektywę Rady 92/21/EWG z dnia 31 marca 1992 r. w sprawie mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M₁ ⁽¹⁰⁾,
- dyrektywę Rady 92/22/EWG z dnia 31 marca 1992 r. w sprawie bezpiecznych szyb i materiałów do szyb w pojazdach silnikowych i ich przyczepach ⁽¹¹⁾,
- dyrektywę Rady 92/23/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnoszącą się do opon pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz ich instalowania ⁽¹²⁾,
- dyrektywę Rady 92/24/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnoszącą się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych ⁽¹³⁾,
- dyrektywę Rady 92/114/EWG z dnia 17 grudnia 1992 r. odnoszącą się do zewnętrznych elementów wystających znajdujących się przed tylnym oblachowaniem kabiny w pojazdach kategorii N ⁽¹⁴⁾,
- dyrektywę 94/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 1994 r. odnoszącą się do mechanicznych urządzeń sprzęgających pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz systemów ich mocowania do tych pojazdów ⁽¹⁵⁾,
- dyrektywę 95/28/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. odnoszącą się do palności materiałów konstrukcyjnych używanych w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych ⁽¹⁶⁾,
- dyrektywę 96/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 maja 1996 r. w sprawie ochrony użytkowników pojazdów silnikowych w przypadku zderzenia bocznego oraz zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG ⁽¹⁷⁾,
- dyrektywę 96/79/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. w sprawie ochrony użytkowników pojazdów silnikowych w przypadku zderzenia bocznego oraz zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG ⁽¹⁸⁾,
- dyrektywę 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącą się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG ⁽¹⁹⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 95.

⁽²⁾ Dz.U. L 267 z 19.10.1977, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 81 z 28.3.1978, s. 3.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 81 z 28.3.1978, s. 27.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 81 z 28.3.1978, s. 49.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 168 z 26.6.1978, s. 45.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 325 z 20.11.1978, s. 1.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 124 z 5.5.1989, s. 1.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 103 z 23.4.1991, s. 5.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 1.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 11.

⁽¹²⁾ Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 95.

⁽¹³⁾ Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 154.

⁽¹⁴⁾ Dz.U. L 409 z 31.12.1992, s. 17.

⁽¹⁵⁾ Dz.U. L 195 z 29.7.1994, s. 1.

⁽¹⁶⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 1.

⁽¹⁷⁾ Dz.U. L 169 z 8.7.1996, s. 1.

⁽¹⁸⁾ Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 7.

⁽¹⁹⁾ Dz.U. L 233 z 25.8.1997, s. 1.

- dyrektywę 98/91/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 1998 r. odnoszącą się do pojazdów silnikowych i ich przyczep, przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych, oraz zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG odnoszącą się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁾,
- dyrektywę 2000/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 czerwca 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do urządzeń zapobiegających wjechaniu pod pojazdy silnikowe oraz zmieniającą dyrektywę Rady 70/156/EWG ⁽²⁾,
- dyrektywę 2001/56/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 września 2001 r. odnoszącą się do systemów grzewczych pojazdów silnikowych i ich przyczep, zmieniającą dyrektywę Rady 70/156/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 78/548/EWG ⁽³⁾,
- dyrektywę 2001/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 listopada 2001 r. odnoszącą się do przepisów szczególnych dotyczących pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy oraz zmieniającą dyrektywy 70/156/EWG i 97/27/WE ⁽⁴⁾,
- dyrektywę 2003/97/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 listopada 2003 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu urządzeń służących do pośredniego widzenia oraz pojazdów wyposażonych w te urządzenia, zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG i uchylającą dyrektywę 71/127/EWG ⁽⁵⁾.

(34) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie stworzenie rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymagań technicznych w zakresie bezpieczeństwa i ograniczania szkodliwego wpływu pojazdów silnikowych i opon na środowisko, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary proponowanych działań możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule zakres niniejszego rozporządzenia nie wykacza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 11 z 16.1.1999, s. 25.

⁽²⁾ Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 9.

⁽³⁾ Dz.U. L 292 z 9.11.2001, s. 21.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 42 z 13.2.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 25 z 29.1.2004, s. 1.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu określa się wymagania:

- 1) w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do ich bezpieczeństwa;
- 2) dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów monitorowania ciśnienia w oponach pod względem ich bezpieczeństwa, optymalnego zużycia paliwa i emisji CO₂, a także w odniesieniu do sygnalizatorów zmiany biegów pod względem optymalnego zużycia paliwa i emisji CO₂; oraz
- 3) w zakresie homologacji typu nowo wyprodukowanych opon w odniesieniu do ich bezpieczeństwa, parametrów w zakresie oporów toczenia oraz emisji hałasu wywoływanego toczeniem.

Artykuł 2

Zakres

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

Artykuł 3

Definicje

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

Stosuje się ponadto następujące definicje:

- 1) „elektroniczna kontrola stateczności” oznacza elektroniczną funkcję kontrolną pojazdu, która poprawia jego stateczność dynamiczną;
- 2) „pojazd M₂ lub M₃ klasy I” oznacza pojazd M₂ lub M₃ mogący przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiającej ich częste przemieszczanie się;
- 3) „pojazd M₂ lub M₃ klasy A” oznacza pojazd M₂ lub M₃ mogący przewozić nie więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, zaprojektowany do przewożenia stojących pasażerów i posiadający miejsca siedzące oraz umożliwiające przewożenie pasażerów stojących;
- 4) „system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu” oznacza układ uprzedzający kierowcę o niezamierzonym zbocheniu pojazdu z jego pasa ruchu;

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

decyzji kierowcy, zgodnie z określonymi schematami kierowania pojazdem.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

Artykuł 4

Obowiązki ogólne

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub dopuszczane do ruchu we Wspólnocie uzyskały homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.
2. Producenci mają możliwość wyboru między wnioskowaniem o homologację typu dla wszystkich układów i montowaniem wszystkich części i oddzielnych zespołów technicznych objętych niniejszym rozporządzeniem, a wnioskowaniem o homologację typu dla jednego lub więcej układów i montowaniem jednej lub więcej części i jednego lub więcej zespołów technicznych objętych niniejszym rozporządzeniem. Homologację typu zgodnie z regulaminami EKG ONZ wymienionymi w załączniku IV uznaje się za homologację typu WE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i ze środkami wykonawczymi do niego.
3. Producenci wykazują, że wszystkie nowe układy, części i oddzielne zespoły techniczne sprzedawane lub wprowadzane do ruchu we Wspólnocie posiadają homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

Artykuł 5

Wymagania i badania

1. Producenci gwarantują, że pojazdy są projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u pasażerów pojazdów i u innych użytkowników dróg.
2. Producenci gwarantują, że pojazdy, układy, części i oddzielne zespoły techniczne spełniają odpowiednie wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego, w tym wymagania odnoszące się do:
 - a) integralności konstrukcji pojazdu, w tym do testów zderzeniowych;
 - b) układów wspomagających panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym do układu kierowniczego, hamulcowego i elektronicznej kontroli stateczności;
 - c) układów zapewniających kierowcy widoczność i informacje o stanie pojazdu i jego otoczenia, w tym do szyb, lusterek i układów dostarczających kierowcy informacje;
 - d) układów oświetlenia pojazdu;
 - e) ochrony pasażerów pojazdu, w tym do wyposażenia wnętrza, zagłówków, pasów bezpieczeństwa, mocowań „ISOfix” lub wbudowanych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, a także do drzwi pojazdu;
 - f) elementów zewnętrznych pojazdu i jego akcesoriów;
 - g) zgodności elektromagnetycznej;

- h) dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych;
- i) systemów grzewczych;
- j) urządzeń zabezpieczających przed użyciem przez osoby niepowołane;
- k) systemów identyfikacji pojazdu;
- l) mas i wymiarów;
- m) bezpieczeństwa elektrycznego;
- n) sygnalizatorów zmiany biegów.

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

Artykuł 6

Szczegółne wymagania dotyczące niektórych pojazdów kategorii N i O

1. Oprócz wymagań zawartych w art. 5, 8, 9, 10 i 12 oraz w środkach wykonawczych do nich pojazdy kategorii N i O spełniają, w stosownych przypadkach, wymagania określone w ust. 2–5 niniejszego artykułu i w środkach wykonawczych do nich.
2. Pojazdy kategorii N₂ i N₃ są konstruowane w sposób gwarantujący, że w przypadku czołowego zderzenia z innym pojazdem ryzyko urazów u pasażera tego pojazdu, związanych z wjechaniem pod pojazd kategorii N₂ lub N₃, jest ograniczone do minimum.
3. Pojazdy kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ są konstruowane w sposób gwarantujący, że w przypadku uderzenia w taki pojazd z boku przez niechronionego użytkownika drogi ryzyko urazów u tego niechronionego użytkownika drogi, związanych ze znalezieniem się pod pojazdem kategorii N₂, N₃, O₃ lub O₄, jest ograniczone do minimum.
4. Kabina pojazdu lub obudowa przestrzeni przewidzianej dla kierowcy i pasażerów są wystarczająco mocne, aby zapewnić ochronę przebywającym w nim osobom w przypadku zderzenia, z uwzględnieniem regulaminu EKG ONZ nr 29.
5. Pojazdy kategorii N₂, N₃, O₃ oraz O₄ są konstruowane w taki sposób, aby wpływ rozbryzgów powodowanych przez taki pojazd na widoczność z innych pojazdów ograniczony był do minimum.

Artykuł 7

Szczegółne wymagania dotyczące pojazdów kategorii M₂ i M₃

1. Oprócz wymagań zawartych w art. 5, 8, 9, 10 i 12 oraz w środkach wykonawczych do nich pojazdy kategorii M₂ i M₃

spełniają, w stosownych przypadkach, wymagania określone w ust. 2–5 niniejszego artykułu i w środkach wykonawczych do nich.

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

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

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

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

Artykuł 8

Klasyfikacja opon

1. Opony klasyfikuje się w następujący sposób:
 - a) opony klasy C1– opony zaprojektowane głównie do stosowania w pojazdach kategorii M₁, N₁, O₁ i O₂;
 - b) opony klasy C2– opony zaprojektowane głównie do stosowania w pojazdach kategorii M₂, M₃, N, O₃ i O₄ o wskaźniku nośności w układzie pojedynczym ≤ 121 i symbolu wskaźnika prędkości ≥ „N”;
 - c) opony klasy C3– opony zaprojektowane głównie do stosowania w pojazdach kategorii M₂, M₃, N, O₃ i O₄ o jednym z następujących wskaźników nośności:
 - (i) wskaźnik nośności w układzie pojedynczym ≤ 121 i symbol wskaźnika prędkości ≤ „M”;
 - (ii) wskaźnik nośności w układzie pojedynczym ≥ 122.

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

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

Artykuł 9

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

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

2. Pojazdy kategorii M₁ wyposażone są w precyzyjny system monitorowania ciśnienia w oponach, który w razie potrzeby jest w stanie uprzedzić kierowcę wewnątrz pojazdu o wystąpieniu spadku ciśnienia w dowolnej z opon, co ma znaczenie dla optymalnego zużycia paliwa oraz dla bezpieczeństwa drogowego. Aby to osiągnąć ustanawia się odpowiednie wartości graniczne w specyfikacjach technicznych, uwzględniające również technologicznie neutralne i opłacalne podejście do tworzenia precyzyjnych systemów monitorowania ciśnienia w oponach.

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

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

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

6. Ust. 3, 4 i 5 nie stosuje się do:

- a) opon o wskaźniku prędkości poniżej 80 km/godz.;
- b) opon, których nominalna średnica obręczy nie przekracza 254 mm lub wynosi 635 mm lub więcej;
- c) opon zapasowych typu T do użytku tymczasowego;
- d) opon przeznaczonych wyłącznie do montowania w pojazdach zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 października 1990 r.;
- e) opon zaopatrzonych w dodatkowe elementy wyposażenia w celu poprawy właściwości trakcyjnych.

7. Wymagań w zakresie oporów toczenia i hałasu wywołanego toczeniem, określonych w częściach B i C załącznika II, nie stosuje się do opon terenowych do zastosowań profesjonalnych.

Artykuł 10

Zaawansowane systemy bezpieczeństwa w pojazdach

1. Z zastrzeżeniem wyłączeń ustanowionych zgodnie z art. 14 ust. 3 lit. a), pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ wyposażone są w zaawansowany system hamowania awaryjnego spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.

2. Z zastrzeżeniem wyłączeń ustanowionych zgodnie z art. 14 ust. 3 lit. a), pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ wyposażone są w system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.

Artykuł 11

Sygnalizatory zmiany biegów

Pojazdy kategorii M₁ o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdy, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, z ręczną skrzynią biegów, wyposażone są w sygnalizatory zmiany biegów zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.

Artykuł 12

Systemy elektronicznej kontroli stateczności

1. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ wyposażone są w system elektronicznej kontroli stateczności spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.

2. Z wyjątkiem pojazdów terenowych zdefiniowanych w pkt 4.2 i 4.3 sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE, następujące pojazdy wyposażone są w system elektronicznej kontroli stateczności spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego:

- a) pojazdy kategorii M₂ i M₃, z wyjątkiem pojazdów o więcej niż trzech osiach, autobusów i autokarów przegubowych oraz autobusów klasy I lub klasy A;
- b) pojazdy kategorii N₂ i N₃, z wyjątkiem pojazdów o więcej niż trzech osiach, ciągników siodłowych o całkowitej masie pojazdu od 3,5 t i pojazdów do celów specjalnych zdefiniowanych w pkt 5.7 i 5.8 sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;
- c) pojazdy kategorii O₃ i O₄, z zawieszeniem pneumatycznym, z wyjątkiem pojazdów o więcej niż trzech osiach, przyczep do transportu ładunków wyjątkowych i przyczep z miejscami dla pasażerów stojących.

ROZDZIAŁ III

OBOWIĄZKI PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Artykuł 13

Homologacja typu pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych

1. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2011 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów kategorii M₁ i N₁, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

Stosownie do dat wdrożenia ustanowionych w tabeli 1 załącznika V, organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

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

a) udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów należących do kategorii określonych w tych artykułach i środkach wykonawczych do nich, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; oraz

b) udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego nowym typom części lub oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do wspomnianych pojazdów, w przypadku gdy takie części lub oddzielne zespoły techniczne nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

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

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

4. Stosownie do dat wdrożenia ustanowionych w tabeli 2 załącznika V, organy krajowe, z przyczyn dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności, w przypadku nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄, które nie są zgodne z odpowiednimi przepisami rozporządzenia i środków wykonawczych do niego, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestrowania, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

5. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2014 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących dziedziny bezpieczeństwa pojazdów i dziedziny opon, o których mowa w art. 5, 6, 7 i 8, art. 9 ust. 1–4, art. 11, art. 12 ust. 1 oraz w częściach A i

B załącznika II, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia dla opon C3 i wartości granicznych oporów toczenia określonych w tabeli 2 w części B załącznika II:

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

b) zabraniają sprzedaży i wprowadzania do użytku nowych części lub oddzielnych zespołów technicznych, w przypadku gdy takie części lub oddzielne zespoły techniczne nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

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

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

b) zabraniają sprzedaży i wprowadzania do użytku nowych opon przeznaczonych do takich pojazdów, w przypadku gdy takie opony nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2013 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, o którym mowa w art. 10, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla nowych typów pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, jeżeli pojazdy te nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

13. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2015 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, o którym mowa w art. 10, uznają świadectwa zgodności dla nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestrowania, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

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

Organys krajowe zezwalają na sprzedaż i wprowadzanie do użytku przeznaczonych na wymianę części i oddzielnych zespołów technicznych, z wyjątkiem przeznaczonych na wymianę opon, przeznaczonych dla pojazdów, które uzyskały

homologację typu przed datą, o której mowa w ust. 1, 2 i 3, i nadal udzielają im rozszerzenia homologacji typu WE, zgodnie z warunkami określonymi w akcie prawnym, na podstawie którego pierwotnie zezwolono lub udzielono im homologacji.

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

a) odmówić udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla nowego typu pojazdu, lub odmówić udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego dla nowego typu części lub oddzielnego zespołu technicznego, w przypadku gdy taki pojazd, część lub oddzielny zespół techniczny są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; lub

b) zabronić rejestracji, sprzedaży lub wprowadzania do użytku nowego pojazdu, lub zabronić sprzedaży lub wprowadzania do użytku nowej części lub oddzielnego zespołu technicznego, w przypadku gdy pojazd, część lub oddzielny zespół techniczny, których to dotyczy, są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

ROZDZIAŁ IV

WPROWADZENIE W ŻYCIE

Artykuł 14

Środki wykonawcze

1. Komisja przyjmuje następujące środki wykonawcze:
 - a) szczegółowe przepisy dotyczące szczególnych procedur, badań i wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, ich przyczep oraz części i oddzielnych zespołów technicznych odnoszących się do przepisów art. 5–12;
 - b) szczegółowe przepisy dotyczące szczególnych wymagań bezpieczeństwa dla pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub między nimi, z uwzględnieniem regulaminu nr 105 EKG ONZ;
 - c) bardziej szczegółową definicję cech fizycznych i wymagań dotyczących parametrów, jakie musi posiadać opona, by mogła być określana jako „opona do zastosowań specjalnych”, „opona terenowa do zastosowań profesjonalnych”, „opona wzmocniona”, „opona o podwyższonym wskaźniku nośności”, „opona zimowa”, „opona zapasowa typu T do użytku tymczasowego” lub „opona trakcyjna” zgodnie z art. 3 akapit drugi pkt 8–13;
 - d) zmiany wartości granicznych oporów toczenia i hałasu wywołanego toczeniem ustanowionych w częściach B i C załącznika II, jeżeli jest to konieczne w wyniku zmian w procedurach badań, bez obniżania istniejącego stopnia ochrony środowiska naturalnego;

- e) szczegółowe zasady dotyczące procedury wyznaczania poziomów hałasu, o których mowa w załączniku II część C pkt 1;
- f) przepisy zmieniające załącznik IV w celu włączenia regulaminów EKG ONZ, które stają się obowiązujące zgodnie z art. 4 ust. 4 decyzji 97/836/WE.

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

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

3. Komisja może przyjąć następujące środki wykonawcze:

- a) środki wyłączające niektóre pojazdy lub klasy pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ z obowiązku montowania zaawansowanych układów pojazdu, o których mowa w art. 10, jeżeli na podstawie analizy kosztów i korzyści i z uwzględnieniem wszystkich stosowanych kwestii dotyczących bezpieczeństwa zostanie udowodnione, że stosowanie tych układów nie jest właściwe w danym pojeździe lub danej klasie pojazdów;
- b) do dnia 31 grudnia 2010 r., na podstawie analizy kosztów i korzyści, środki skracające okres ustanowiony w art. 13 ust. 11, którego długość może być zróżnicowana stosownie do klasy lub kategorii danych opon.

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

Artykuł 15

Procedura komitetu

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

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 16

Sankcje za brak zgodności

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego oraz podejmują wszelkie środki

niezbędne do zapewnienia, aby przepisy te były stosowane. Wprowadzone sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Do dnia 20 lutego 2011 r. lub, w razie potrzeby, najpóźniej 18 miesięcy od daty wejścia w życie odpowiednich środków wykonawczych, państwa członkowskie przekazują Komisji te przepisy i niezwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

2. Rodzaje naruszeń podlegających sankcji obejmują co najmniej:

- a) składanie niezgodnych z prawdą oświadczeń w ramach procedury homologacji typu lub procedury prowadzącej do odwołania;
- b) fałszowanie wyników badań dla celów homologacji typu;
- c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do odwołania lub wycofania homologacji typu.

Artykuł 17

Sprawozdawczość

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

Artykuł 18

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

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

Artykuł 19

Uchylenie

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

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

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

Artykuł 20

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 listopada 2011 r.

Artykuł 13 ust. 15, art. 14 oraz punkty 1 lit. a) ppkt (iii), 1 lit. b) ppkt (iii) oraz ppkt (iv), 2 lit. c), 3 lit. a) ppkt (iii), 3 lit. b)

ppkt (iii), 3 lit. c) ppkt (iii), 3 lit. d) ppkt (iii), 3 lit. e) ppkt (iii) i 3 lit. f) ppkt (i) załącznika III stosuje się od dnia 20 sierpnia 2009 r.

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

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
E. ERLANDSSON
Przewodniczący

Przedmiot	Zastosowanie									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Identyfikacja urządzeń kontrolnych, ostrzegawczych i wskaźników	X	X	X	X	X	X				
Odszranianie/odmgławianie	X	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)				
Wycieraczki/spryskiwacze	X	(²)	(²)	(²)	(²)	(²)				
Systemy grzewcze	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Oslony kół	X									
Zagłówki	X									
Zabezpieczenia boczne					X	X			X	X
Oslony przeciwozobryzgowo					X	X			X	X
Bezpieczne szyby	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Opony	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Urządzenia ograniczenia prędkości		X	X		X	X				
Masy i wymiary	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Wystające elementy zewnętrzne kabin				X	X	X				
Urządzenia sprzęgające	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X	X	X	X
Palność			X							
Autobusy i autokary		X	X							
Zderzenie czołowe	X (⁴)									
Uderzenie z boku	X (⁵)			X (⁵)						
Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych				X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)
Przednie zabezpieczenie przed wjechaniem pod pojazd					X	X				

(¹) Pojazdy tej kategorii wyposażone są w odpowiednie urządzenie do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.

(²) Pojazdy tej kategorii wyposażone są w odpowiednie wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej.

(³) Jedynie do pojazdów wyposażonych w urządzenia sprzęgające.

(⁴) O masie maksymalnej nieprzekraczającej 2,5 t.

(⁵) Dotyczy wyłącznie pojazdów, których „punkt odniesienia siedzenia (punkt »R«)” najniższego siedzenia nie jest wyżej niż 700 mm powyżej poziomu jezdni. Punkt „R” jest zdefiniowany w regulaminie nr 95 EKG ONZ.

(⁶) Tylko wtedy, gdy producent stara się o homologację typu pojazdu przeznaczonego do transportu towarów niebezpiecznych.

ZAŁĄCZNIK II

Wymagania dotyczące opon w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni, oporów toczenia i hałasu wywołanego toczaniem się opon

CZĘŚĆ A – WYMAGANIA W ZAKRESIE PRZYCZEPNOŚCI NA MOKREJ NAWIERZCHNI

Opony klasy C1 spełniają następujące wymagania:

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

CZĘŚĆ B – WYMAGANIA W ZAKRESIE OPORÓW TOCZENIA

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

Tabela 1

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

Tabela 2

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

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

CZĘŚĆ C – WYMAGANIA W ZAKRESIE HAŁASU WYWOŁANEGO TOCZENIEM SIĘ OPON

1. Poziomy hałas ustalony zgodnie z procedurą określoną w środkach wykonawczych do niniejszego rozporządzenia nie przekraczają wartości granicznych wyznaczonych w punktach 1.1 lub 1.2. Tabele w punktach 1.1 i 1.2 przedstawiają wartości zmierzone, skorygowane z uwzględnieniem temperatury, z wyjątkiem opon klasy C3, i tolerancji przyrządów oraz zaokrąglone w dół do najbliższej liczby całkowitej.
- 1.1. Opony klasy C1, w odniesieniu do nominalnej szerokości przekroju zbadanej opony:

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

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

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

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

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

ZAŁĄCZNIK III

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

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

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

a) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

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

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się rząd w brzmieniu:

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

b) w dodatku wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się pkt 3–10, 12–37, 44, 45 i 50–54 w tabeli;

(ii) skreśla się pkt 46 w tabeli;

(iii) dodaje się rząd w tabeli w brzmieniu:

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

(iv) w objaśnieniach dodaje się tekst w brzmieniu:

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

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

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

b) skreśla się pkt 46;

c) dodaje się rząd w brzmieniu:

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

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

(i) skreśla się pkt 3–10, 12–36, 42–45 i 47–57;

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się rząd w brzmieniu:

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

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

(i) skreśla się punkty C, U, W₅, i W₆;

(ii) dodaje się tekst w brzmieniu:

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

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

ZALĄCZNIK IV

Wykaz obowiązkowo stosowanych regulaminów EKG ONZ

—

ZAŁĄCZNIK V

Daty wdrożenia wymagań dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄

Tabela 1 – Daty wdrożenia w nowych typach pojazdów

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

Tabela 2 – Daty wdrożenia w nowych pojazdach

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