

**ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2017/1576**

z dnia 26 czerwca 2017 r.

**zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 w odniesieniu do wymogów dotyczących dźwiękowego systemu informującego o pojeździe na potrzeby homologacji typu UE pojazdu**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniają rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 8 akapit drugi i art. 9,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (UE) nr 540/2014 określono wymogi na potrzeby homologacji typu UE wszystkich nowych pojazdów kategorii M (pojazdy wykorzystywane do przewozu osób) oraz kategorii N (pojazdy wykorzystywane do przewozu rzeczy). We wspomnianym rozporządzeniu ustanowiono również środki dotyczące dźwiękowego systemu informującego o pojeździe (AVAS) przeznaczonego dla hybrydowych pojazdów elektrycznych i pojazdów elektrycznych, mającego na celu ostrzeganie niechronionych użytkowników drogi.
- (2) W następstwie przyjęcia na 168. sesji Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ), która odbyła się w dniach 8–11 marca 2016 r., regulaminu EKG ONZ nr 138 dotyczącego homologacji cichych pojazdów transportu drogowego, należy dokonać przeglądu załącznika VIII do rozporządzenia (UE) nr 540/2014 w celu zwiększenia dokładności wymogów dotyczących systemu AVAS w zakresie typu i poziomu emitowanego dźwięku, metody wytwarzania dźwięku, włącznika paazy i dźwięku emitowanego podczas postoju pojazdu.
- (3) Dokument informacyjny na podstawie załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup> dotyczący homologacji typu UE pojazdu w odniesieniu do dopuszczalnego poziomu dźwięku oraz uzupełnienie do świadectwa homologacji typu UE powinny zostać poddane przeglądowi w celu uwzględnienia szczegółowych wymogów dotyczących systemu AVAS.
- (4) Oprócz tego, w celu umożliwienia homologacji hybrydowych pojazdów elektrycznych i pojazdów elektrycznych wyposażonych w system AVAS należy wprowadzić wymogi dotyczące badań odnośnie do minimalnych poziomów emisji dźwięku podczas poruszania się do przodu i do tyłu oraz przesunięcia częstotliwości emitowanego dźwięku.
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 540/2014.
- (6) Biorąc pod uwagę fakt, że stosowanie rozporządzenia (UE) nr 540/2014 rozpoczęło się dnia 1 lipca 2016 r., przy czym nie można go w pełni stosować bez zmian załącznika VIII zawartych w niniejszym akcie, niniejsze rozporządzenie powinno jak najszybciej wejść w życie,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## Artykuł 1

**Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 540/2014**

W rozporządzeniu (UE) nr 540/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1 dodaje się pkt 12.8 w brzmieniu:

„12.8. System AVAS

12.8.1. Numer homologacji typu pojazdu w odniesieniu do jego emisji dźwięku na podstawie regulaminu EKG ONZ nr 138 <sup>(1)</sup><sup>(1)</sup> Dz.U. L 158 z 27.5.2014, s. 131.<sup>(2)</sup> Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

lub

12.8.2. Pełne odniesienie do wyników badań poziomów emisji dźwięku systemu AVAS wykonanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 540/2014 <sup>(1)</sup>”;

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

(i) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zainstalowano system AVAS: tak/nie <sup>(1)</sup>”;

(ii) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4. Uwagi: .....”;

2) załącznik VIII zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 2

### Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 26 czerwca 2017 r.

W imieniu Komisji  
Jean-Claude JUNCKER  
Przewodniczący

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK

## „ZAŁĄCZNIK VIII

**WYMAGANIA DOTYCZĄCE DŹWIĘKOWEGO SYSTEMU INFORMUJĄCEGO O POJEŹDZIE (AVAS)**

## SEKCJA I

Niniejszy załącznik określa wymagania dotyczące dźwiękowych systemów informujących o pojeździe (AVAS) przeznaczonych dla hybrydowych pojazdów elektrycznych i pojazdów elektrycznych.

- I.1. Niezależnie od przepisów pkt 2 lit. a) i b) przepisy sekcji II mają zastosowanie do systemu AVAS zainstalowanego:
- w każdym pojeździe, który otrzymał homologację typu przed dniem 1 lipca 2019 r.;
  - w każdym nowym pojeździe opartym o typ, o którym mowa w lit. a) przed dniem 1 lipca 2021 r.
- I.2. Przepisy sekcji III mają zastosowanie do systemu AVAS zainstalowanego:
- w każdym pojeździe, który otrzymał homologację typu przed dniem 1 lipca 2019 r., jeśli producent tak postanowi;
  - w każdym nowym pojeździe opartym o typ, o którym mowa w lit. a);
  - w każdym pojeździe, który otrzymał homologację typu nie wcześniej niż w dniu 1 lipca 2019 r.;
  - w każdym nowym pojeździe opartym o typ, o którym mowa w lit. c);
  - w każdym nowym pojeździe nie wcześniej niż w dniu 1 lipca 2021 r.

## SEKCJA II

## II.1. Działanie systemu

Jeżeli system AVAS jest zainstalowany w pojeździe, musi spełniać wymagania określone w pkt II.2 i II.3.

## II.2. Warunki eksploatacji

## a) Metoda wytwarzania dźwięku

System AVAS automatycznie wytwarza dźwięk przy minimalnym zakresie prędkości pojazdu, od uruchomienia do około 20 km/h, oraz podczas cofania. Jeżeli pojazd jest wyposażony w silnik spalinowy wewnętrznego spalania, który jest uruchomiony przy prędkości z zakresu określonego powyżej, system AVAS nie może wytwarzać dźwięku.

W przypadku pojazdów wyposażonych w dźwiękowy sygnalizator cofania system AVAS nie musi wytwarzać dźwięku podczas cofania.

## b) Wyłącznik

System AVAS jest wyposażony w wyłącznik, do którego kierowca pojazdu ma łatwy dostęp, aby możliwe było włączanie i wyłączanie systemu. Przy ponownym uruchamianiu pojazdu system AVAS domyślnie wraca do stanu włączonego.

## c) Obniżanie poziomu dźwięku

W okresach eksploatacji pojazdu poziom dźwięku systemu AVAS może być obniżany.

## II.3. Rodzaj i poziom głośności dźwięku

- Dźwięk wytwarzany przez system AVAS powinien być dźwiękiem ciągłym, stanowiącym informację dla pieszych i innych użytkowników drogi o tym, że w pobliżu działa pojazd. Dźwięk powinien charakteryzować stan pojazdu i powinien brzmieć podobnie do dźwięku pojazdu tej samej kategorii, wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrznego spalania.
- Dźwięk wytwarzany przez system AVAS powinien charakteryzować stan pojazdu, na przykład poprzez automatyczną zmianę poziomu dźwięku lub charakterystyki w ramach synchronizacji z prędkością pojazdu.
- Poziom dźwięku wytwarzany przez system AVAS nie może przekraczać przybliżonego poziomu dźwięku pojazdu kategorii M1 wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrznego spalania i działającego w takich samych warunkach.

## SEKCJA III

## III.1. Działanie systemu

System AVAS musi spełniać wymagania określone w pkt III.2–III.6.

## III.2. Warunki pracy

## a) Metoda wytwarzania dźwięku

System AVAS automatycznie wytwarza dźwięk przy minimalnym zakresie prędkości pojazdu, od uruchomienia do około 20 km/h, oraz podczas cofania. Jeżeli pojazd jest wyposażony w silnik spalinowy wewnętrznego spalania, który jest uruchomiony przy prędkości z zakresu określonego powyżej, system AVAS nie może wytwarzać dźwięku.

Pojazdy o całkowitych poziomach dźwięku zgodnych z wymaganiami określonymi w pkt 6.2.8 regulaminu EKG ONZ nr 138 <sup>(1)</sup> z tolerancją wynoszącą +3 dB(A) nie muszą być wyposażone w system AVAS. Wymagania określone w pkt 6.2.8 regulaminu EKG ONZ nr 138 dla pasm tercjowych oraz wymagania określone w pkt 6.2.3 regulaminu nr 138 EKG ONZ dla przesunięcia częstotliwości zdefiniowanego w pkt 2.4 wspomnianego regulaminu EKG ONZ («przesunięcie częstotliwości») nie mają zastosowania do tych pojazdów.

W przypadku pojazdów wyposażonych w dźwiękowy sygnalizator cofania system AVAS nie musi wytwarzać dźwięku podczas cofania, pod warunkiem że dźwięk cofania wytwarzany przez sygnalizator spełnia wymagania określone w pkt 6.2 akapit drugi oraz w pkt 6.2.2 regulaminu EKG ONZ nr 138.

Dźwięk wytwarzany przez pojazd typu zgłoszonego do homologacji mierzy się zgodnie z metodami określonymi w załączniku 3 i pkt 6.2.1.3 i 6.2.2.2 regulaminu EKG ONZ nr 138

## b) Wylącznik

System AVAS może być wyposażony w mechanizm umożliwiający kierowcy wstrzymanie działania systemu AVAS («funkcja pauzy»), do którego to mechanizmu kierowca pojazdu ma łatwy dostęp, aby możliwe było włączanie i wyłączanie. W przypadku gdy zapewniono funkcję pauzy, system AVAS domyślnie przełącza się do stanu włączenia w momencie uruchomienia pojazdu.

Oprócz tego funkcja pauzy musi spełniać wymagania określone w pkt 6.2.6 regulaminu EKG ONZ nr 138.

## c) Obniżanie poziomu dźwięku

W okresach eksploatacji pojazdu poziom dźwięku systemu AVAS może być obniżany. W takich przypadkach poziom dźwięku system AVAS musi spełniać wymagania określone w pkt 6.2.8 regulaminu EKG ONZ nr 138.

## III.3. Rodzaj i poziom głośności dźwięku

- a) Dźwięk wytwarzany przez system AVAS powinien być dźwiękiem ciągłym, stanowiącym informację dla pieszych i innych użytkowników drogi o tym, że w pobliżu działa pojazd. Dźwięk musi charakteryzować stan pojazdu, na przykład poprzez automatyczną zmianę poziomu dźwięku lub charakterystyki w ramach synchronizacji z prędkością pojazdu. Dźwięk musi być podobny do dźwięku pojazdu tej samej kategorii, wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrznego spalania.

Stosuje się następujące zasady:

- (i) w przypadku wytwarzania dźwięku przez system AVAS, gdy pojazd jest w ruchu, dźwięk ten musi spełniać wymagania określone, odpowiednio, w pkt 6.2.1.1, 6.2.1.2, 6.2.1.3, 6.2.2.1, 6.2.2.2 oraz 6.2.3 regulaminu EKG ONZ nr 138;
- (ii) gdy pojazd się nie porusza, może emitować dźwięk określony w pkt 6.2.4 regulaminu EKG ONZ nr 138.
- b) Producent pojazdu może zapewnić kierowcy możliwość wyboru spośród różnych dźwięków zgodnych z wymaganiami określonymi w pkt 6.2.5 regulaminu EKG ONZ nr 138.
- c) Poziom dźwięku wytwarzany przez system AVAS nie może przekraczać przybliżonego poziomu dźwięku pojazdu kategorii  $M_1$  wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrznego spalania i działającego w takich samych warunkach. Dodatkowo mają zastosowanie wymagania określone w pkt 6.2.7 regulaminu EKG ONZ nr 138.
- d) Całkowity poziom dźwięku emitowanego przez pojazd zgodny z przepisami pkt 2 lit. a) akapit drugi nie może przekraczać przybliżonego poziomu dźwięku pojazdu kategorii  $M_1$  wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrznego spalania i działającego w takich samych warunkach.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 9 z 13.1.2017, s. 33.

#### III.4. Wymagania dotyczące toru badawczego

Do dnia 30 czerwca 2019 r. normę ISO 10844:1994 można stosować jako alternatywę wobec normy ISO 10844:2014 w celu kontroli zgodności toru badawczego opisanego w pkt 2.1.2 załącznika 3 do regulaminu EKG ONZ nr 138.

#### III.5. Świadectwo homologacji typu

Producent pojazdu przedstawia, jako załącznik do świadectwa homologacji typu UE, którykolwiek z następujących dokumentów:

- a) zawiadomienie, o którym mowa w pkt 5.3 regulaminu EKG ONZ nr 138, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku 1 do wspomnianego regulaminu;
- b) wyniki badań poziomów emisji dźwięku systemu AVAS wykonanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

#### III.6. Oznakowania

Każda część systemu AVAS musi być opatrzona następującym oznakowaniem:

- a) nazwą handlową lub znakiem towarowym producenta;
- b) nadanym numerem identyfikacyjnym.

Oznakowanie musi być nieścieralne i czytelne.”

---