

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY Utworzone na MOCY UMÓW Międzynarodowych

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343, dostępnej pod adresem: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Regulamin ONZ nr 142 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do montowania ich opon [2021/1366]

Obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym:

serię poprawek 01 – data wejścia w życie: 30 września 2021 r.

Niniejszy dokument służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych. Autentycznym i prawnie wiążącym tekstem jest: ECE/TRANS/WP.29/2021/11.

Spis treści

REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Homologacja
5. Specyfikacje
6. Zmiana typu pojazdu oraz rozszerzenie homologacji
7. Zgodność produkcji
8. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
9. Ostateczne zaniechanie produkcji
10. Przepisy przejściowe
11. Nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów udzielających homologacji typu

ZAŁĄCZNIKI

- 1 Dokument informacyjny
- 2 Zawiadomienie
- 3 Układy znaków homologacji

1. ZAKRES

Niniejszy regulamin stosuje się do pojazdów kategorii M, N i O ⁽¹⁾ w odniesieniu do montowania ich opon.

Nie stosuje się go do pojazdów, których warunki użytkowania są niezgodne z cechami charakterystycznymi opon klasy C1, C2 lub C3, oraz do pojazdów w odniesieniu do montowania ich:

- a) zespołu zapasowego do użytku tymczasowego; lub
- b) opon typu „run flat” lub systemów typu „run flat” podczas eksploatacji w warunkach utraty ciśnienia; lub
- c) opon typu „extended mobility” (opon o tzw. przedłużonej mobilności) podczas eksploatacji w warunkach utraty ciśnienia; lub
- d) systemu monitorowania ciśnienia w oponach.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu:

2.1. „typ pojazdu w odniesieniu do montowania jego opon” oznacza pojazdy, które nie różnią się między sobą pod takimi zasadniczymi względami, jak typ opon, oznaczenia minimalnych i maksymalnych rozmiarów opon, wymiary i odsadzenia koła, a także prędkość i nośność odpowiednie do montażu oraz cechy charakterystyczne osłon kół;

2.2. opony klasyfikuje się w następujący sposób:

- a) opony klasy C1 – opony zgodne z regulaminem ONZ nr 30;
- b) opony klasy C2 – opony zgodne z regulaminem ONZ nr 54 i posiadające w układzie pojedynczym indeks nośności mniejszy lub równy 121 oraz symbol indeksu prędkości większy lub równy „N”;
- c) Opony klasy C3: opony zgodne z regulaminem ONZ nr 54 i posiadające:
 - (i) indeks nośności w układzie pojedynczym większy lub równy 122; lub
 - (ii) indeks nośności w układzie pojedynczym mniejszy lub równy 121 oraz symbol indeksu prędkości mniejszy lub równy „M”;

2.2.1. „typ opony” oznacza asortyment opon, które nie różnią się między sobą pod względem następujących zasadniczych cech charakterystycznych:

- a) klasa opony: C1, C2 lub C3 zgodnie z opisem w regulaminie ONZ nr 30; oraz
- b) w przypadku opon klasy C1 – cechy charakterystyczne typu opon pneumatycznych zgodnie z definicją w regulaminie ONZ nr 30;
- c) w przypadku opon klasy C2 lub C3 – cechy charakterystyczne typu opon pneumatycznych zgodnie z definicją w regulaminie ONZ nr 54;

2.3. „oznaczenie rozmiaru opony” oznacza oznaczenie zgodne z definicją w regulaminie nr 30 w odniesieniu do opon klasy C1 oraz w regulaminie ONZ nr 54 w odniesieniu do opon klasy C2 i C3;

2.4. „odsadzenie koła” oznacza odległość między płaszczyzną czołową piasty koła a linią środkową obręczy;

2.5. „budowa opony pneumatycznej” oznacza techniczną charakterystykę osnowy opony;

2.6. „opona zwykła” oznacza oponę lub oponę typu „run flat” przeznaczoną do normalnego użytkowania drogowego;

2.7. „opona śniegowa” oznacza oponę, której wzór bieżnika, jego mieszankę lub strukturę zaprojektowano przede wszystkim w celu uzyskania podczas jazdy po śniegu osiągnięć lepszych niż osiągi opony zwykłej w odniesieniu do jej zdolności wprawiania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu;

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, pkt 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 2.7.1. „opona śniegowa do jazdy w trudnych warunkach śniegowych” oznacza oponę śniegową, której wzór bieżnika, jego mieszankę lub strukturę zaprojektowano specjalnie do wykorzystania w trudnych warunkach śniegowych i która spełnia wymagania określone w regulaminie ONZ nr 117;
- 2.8. „opona do zastosowań specjalnych” oznacza oponę przeznaczoną do mieszanego zastosowania drogowego i terenowego lub do innych zastosowań specjalnych. Opony te zostały zaprojektowane przede wszystkim w celu uzyskania podczas jazdy w terenie osiągnięć lepszych niż osiągi zwykłej opony w odniesieniu do jej zdolności wprawiania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu;
- 2.9. „opona typu »run flat« ” oznacza oponę zdefiniowaną w regulaminie ONZ nr 30;
- 2.10. „opona typu »extended mobility« ” oznacza oponę zdefiniowaną w regulaminie ONZ nr 30;
- 2.11. „opona zapasowa do zastosowania tymczasowego” oznacza oponę różniącą się od opon przeznaczonych do montowania we wszelkich pojazdach do jazdy w normalnych warunkach drogowych, a przeznaczoną jedynie do zastosowania tymczasowego w ograniczonych warunkach drogowych;
- 2.12. „koło” oznacza kompletne koło składające się z obręczy i tarczy koła;
- 2.13. „koło zapasowe do zastosowania tymczasowego” oznacza koło różniące się od jednego z normalnych kół stosowanych w danym typie pojazdu, a przeznaczone jedynie do zastosowania tymczasowego w ograniczonych warunkach drogowych;
- 2.14. „zespół” oznacza zestaw złożony z koła i opony;
- 2.15. „zespół standardowy” oznacza zespół, który można zamontować w pojeździe do celów normalnego działania;
- 2.16. „zespół zapasowy” oznacza zespół przeznaczony do zastąpienia zespołu standardowego w przypadku jego awarii, przy czym zespołem zapasowym może być jeden z następujących zespołów;
- 2.17. „standardowy zespół zapasowy” oznacza zestaw złożony z koła i opon, który jest identyczny pod względem oznaczeń rozmiaru koła i opony, odsadzenia koła oraz budowy opony z zestawem zamontowanym w tej samej pozycji osi w określonym wariantcie i wersji pojazdu w celu normalnego działania, włączając w to koła wyprodukowane z innego materiału oraz takie, które mogą wykorzystywać inny rodzaj nakrętki lub śruby mocującej koło, ale poza tym są identyczne z kołami przeznaczonymi do normalnego działania;
- 2.18. „zespół zapasowy do użytku tymczasowego” oznacza zestaw złożony z dowolnego koła i opony, który nie spełnia warunków definicji „standardowego zespołu zapasowego”, ale jest zgodny z jednym z opisów typu zespołu zapasowego do użytku tymczasowego zgodnie z definicją w regulaminie ONZ nr 64;
- 2.19. „indeks prędkości” oznacza symbol zgodnie z definicją w regulaminie ONZ nr 30 w odniesieniu do opon klasy C1 oraz w regulaminie ONZ nr 54 w odniesieniu do opon klasy C2;
- 2.20. „indeks nośności” oznacza liczbę związaną z maksymalną dopuszczalną nośnością opony w powiązaniu z definicją w regulaminie ONZ nr 30 w odniesieniu do opon klasy C1 oraz w regulaminie ONZ nr 54 w odniesieniu do opon klasy C2;
- 2.21. „maksymalna dopuszczalna nośność” oznacza maksymalną masę, jaką może być obciążona dana opona, gdy jest używana zgodnie z wymogami dotyczącymi użytkowania określonymi przez producenta opony.
3. Wystąpienie o homologację
- 3.1. O udzielenie homologacji typu pojazdu w odniesieniu do montowania jego opon występuje producent pojazdu lub jego należycie upoważniony przedstawiciel.
- 3.2. Do wniosku dołącza się wymienione niżej dokumenty w trzech egzemplarzach i podaje się następujące dane:

- 3.2.1. opis typu pojazdu w odniesieniu do elementów wymienionych w pkt 5.
- 3.3. Placówce technicznej przeprowadzającej badania homologacyjne przedstawia się egzemplarz pojazdu reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma być homologowany, lub narzędzie do symulacji typu pojazdu, który ma być homologowany.
4. HOMOLOGACJA
- 4.1. Jeżeli typ pojazdu przedstawiony do homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem spełnia wymagania określone w pkt 5, udziela się homologacji tego typu pojazdu.
- 4.2. Każdemu homologowanemu typowi pojazdu nadaje się numer homologacji; jego dwie pierwsze cyfry (obecnie 01 – odpowiadające serii poprawek 01 do regulaminu) wskazują serię poprawek obejmujących ostatnie poważniejsze zmiany techniczne wprowadzone do przepisów w momencie udzielenia homologacji. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przydzielić tego samego numeru innemu typowi pojazdu w odniesieniu do montowania jego opon.
- 4.3. Powiadomienie o homologacji bądź o odmowie lub cofnięciu homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem zostaje przekazane Umawiającym się Stronom Porozumienia, które stosują niniejszy regulamin, w postaci formularza zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 oraz fotografii lub schematów dostarczonych przez składającego wniosek w formacie nieprzekraczającym A4 (210 x 297 mm) lub złożonych do tego formatu oraz w odpowiedniej skali.
- 4.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym zgodnie z niniejszym regulaminem w widocznym i łatwo dostępnym miejscu określonym w formularzu homologacji umieszcza się międzynarodowy znak homologacji zgodny ze wzorem opisanym w załączniku 3, zawierający:
- 4.4.1. okrąg otaczający literę „E”, po której następuje numer identyfikujący państwo udzielające homologacji; ⁽²⁾
- 4.4.2. numer niniejszego regulaminu, literę „R”, myślnik i numer homologacji umieszczone z prawej strony okręgu opisanego w pkt 4.4.1.
- 4.5. Jeżeli pojazd jest zgodny z typem pojazdu homologowanym zgodnie z jednym lub większą liczbą regulaminów stanowiących załączniki do Porozumienia w państwie, które udzieliło homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, symbol podany w pkt 4.4.1 nie musi być powtarzany. W takim przypadku numer regulaminu i homologacji oraz dodatkowe symbole należy umieścić w kolumnach po prawej stronie symbolu opisanego w pkt 4.4.1.
- 4.6. Znak homologacji musi być czytelny i nieusuwalny.
- 4.7. Znak homologacji umieszcza się na tabliczce znamionowej pojazdu lub w jej pobliżu.
- 4.8. Przykładowe znaki homologacji przedstawiono w załączniku 3 do niniejszego regulaminu.
5. SPECYFIKACJE
- 5.1. Wymogi ogólne
- 5.1.1. Z zastrzeżeniem przepisów pkt 5.2.4.4 każda opona zamontowana w pojeździe, włączając w to opony zapasowe, jeśli takie występują, musi spełniać wymagania niniejszego regulaminu.

⁽²⁾ Numery identyfikujące Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. podano w załączniku 3 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6/załącznik 3 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 5.1.2. Każda opona zainstalowana w pojeździe, włączając w to opony zapasowe, jeśli takie występują, musi spełniać wymagania techniczne i być zgodna z przepisami przejściowymi regulaminów ONZ nr 30, 54 i 117, stosownie do przypadku.
- 5.2. Wymagania dotyczące osiągow
- 5.2.1. Montaż opon
- 5.2.1.1. Wszystkie opony normalnie montowane w pojeździe, czyli z wyjątkiem zespołów zapasowych do użytku tymczasowego, muszą mieć taką samą budowę.
- 5.2.1.2. Wszystkie opony normalnie montowane na jednej osi muszą być tego samego typu.
- 5.2.1.3. Przestrzeń, w której koło się obraca, musi być tak duża, aby przy zastosowaniu największego dopuszczalnego rozmiaru opony i średnicy obręczy ruchu koła nie był ograniczony przy uwzględnieniu minimalnego i maksymalnego odsadzenia koła w ramach przewidzianych przez producenta minimalnych i maksymalnych ograniczeń dotyczących zawieszenia i układu kierowniczego. Weryfikuje się to, przeprowadzając próby przy użyciu największych i najszerzych opon, biorąc pod uwagę stosowne tolerancje w zakresie rozmiaru (tj. maksymalny skok) związane z oznaczeniem rozmiaru opony określonym w odpowiednim regulaminie ONZ.
- 5.2.1.4. Placówka techniczna lub organ udzielający homologacji typu może się zgodzić na zastosowanie alternatywnej procedury badania (np. wirtualnego badania) dla zweryfikowania, czy spełniono wymagania określone w pkt 5.2.1.3.
- 5.2.2. Nośność
- 5.2.2.1. Z zastrzeżeniem przepisów pkt 5.2.4. niniejszego regulaminu maksymalna dopuszczalna nośność każdej opony zamontowanej w pojeździe, określona w pkt 5.2.2.2. niniejszego regulaminu, w tym standardowego zespołu zapasowego (jeśli występuje), musi być:
- 5.2.2.1.1. w przypadku pojazdu wyposażonego w opony tego samego typu w układzie pojedynczym: równa co najmniej połowie technicznie dopuszczalnego maksymalnego obciążenia osi podanego dla osi najbardziej obciążonej, zgodnie z wartością zadeklarowaną przez producenta pojazdu;
- 5.2.2.1.2. w przypadku pojazdu wyposażonego w opony więcej niż jednego typu w układzie pojedynczym: równa co najmniej połowie technicznie dopuszczalnego maksymalnego obciążenia osi, zgodnie z wartością zadeklarowaną przez producenta pojazdu, w odniesieniu do odpowiedniej osi;
- 5.2.2.1.3. w przypadku pojazdu wyposażonego w opony klasy C1 w układzie podwójnym (bliźniaczym): równa co najmniej iloczynowi 0,27 i technicznie dopuszczalnego maksymalnego obciążenia osi, zgodnie z wartością zadeklarowaną przez producenta pojazdu, w odniesieniu do odpowiedniej osi;
- 5.2.2.1.4. w przypadku osi wyposażonych w opony klasy C2 lub C3 w układzie podwójnym (bliźniaczym): równa co najmniej iloczynowi 0,25 (w stosunku do indeksu nośności dla układu podwójnego) i technicznie dopuszczalnego maksymalnego obciążenia osi, zgodnie z wartością zadeklarowaną przez producenta pojazdu, w odniesieniu do odpowiedniej osi.
- 5.2.2.2. Maksymalną dopuszczalną nośność opony określa się w następujący sposób:
- 5.2.2.2.1. w przypadku opon klasy C1 uwzględnia się „maksymalną dopuszczalną nośność” zdefiniowaną w regulaminie ONZ nr 30;
- 5.2.2.2.2. w przypadku opon klas C2 i C3 uwzględnia się „tabelę zmiany nośności w zależności od prędkości”, o której mowa w regulaminie ONZ nr 54, przedstawiającą, w postaci funkcji indeksów nośności i symboli indeksu prędkości nominalnej, zmiany nośności, jakie może wytrzymać opona pneumatyczna, biorąc pod uwagę maksymalną prędkość konstrukcyjną pojazdu.

- 5.2.2.3. Niezbędne informacje na temat odpowiednich opon na wymianę o odpowiedniej nośności przedstawia producent w instrukcji obsługi dla posiadacza pojazdu lub za pomocą wszelkich innych środków komunikacji w pojeździe.
- 5.2.3. Dopuszczalna prędkość
- 5.2.3.1. Każda opona normalnie montowana w pojeździe musi być opatrzona indeksem prędkości.
- 5.2.3.1.1. W przypadku opony klasy C1 indeks prędkości musi być zgodny z maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu i uwzględniać, w przypadku opon o indeksie prędkości V, W i Y, maksymalną dopuszczalną nośność opisaną w regulaminie ONZ nr 30.
- 5.2.3.1.2. W przypadku opony klasy C2 lub C3 indeks prędkości musi być zgodny z maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu i mającą zastosowanie kombinacją nośności i prędkości ustaloną na podstawie „tabeli zmiany nośności w zależności od prędkości” opisanej w regulaminie ONZ nr 54.
- 5.2.3.2. Wymagania określone w pkt 5.2.3.1.1. i 5.2.3.1.2. nie mają zastosowania w następujących sytuacjach:
- 5.2.3.2.1. w przypadku zespołów zapasowych do użytku tymczasowego, do których stosuje się pkt 5.2.5 niniejszego regulaminu;
- 5.2.3.2.2. w przypadku pojazdów, które normalnie wyposażone są w zwykłe opony, a czasami wyposażane są w opony śniegowe do jazdy w trudnych warunkach śniegowych (tzn. oznaczone symbolem „alpejskim” (płatek śniegu na tle trzech szczytów górskich)), w którym to przypadku symbol indeksu prędkości na oponie śniegowej do jazdy w trudnych warunkach śniegowych musi odpowiadać prędkości większej niż maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu lub nie mniejszej niż 160 km/h (lub obu tym wartościom). Niemniej jednak, jeżeli maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest większa niż prędkość odpowiadająca najniższemu indeksowi prędkości montowanych opon śniegowych do jazdy w trudnych warunkach śniegowych, wówczas wewnątrz pojazdu w dobrze widocznym miejscu w polu widzenia kierującego pojazdem umieszcza się ostrzeżenie dotyczące maksymalnej prędkości określające najniższą wartość maksymalnej dopuszczalnej prędkości montowanych opon śniegowych do jazdy w trudnych warunkach śniegowych. Inne opony ułatwiające jazdę na śniegu (tj. z oznaczeniem M+S, ale bez oznaczenia symbolem „alpejskim” (płatek śniegu na tle trzech szczytów górskich)) muszą spełniać wymagania określone w pkt 5.2.3.1.1. i 5.2.3.1.2. niniejszego regulaminu;
- 5.2.3.2.3. w przypadku pojazdów wyposażonych w opony do zastosowań specjalnych. Niemniej jednak, jeżeli maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest większa niż prędkość odpowiadająca najniższemu indeksowi prędkości montowanych opon do zastosowań specjalnych, wówczas wewnątrz pojazdu w dobrze widocznym miejscu w polu widzenia kierującego pojazdem umieszcza się ostrzeżenie dotyczące maksymalnej prędkości określające najniższą wartość maksymalnej dopuszczalnej prędkości montowanych opon do zastosowań specjalnych;
- 5.2.3.2.4. w przypadku pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ lub N₃ wyposażonych w ogranicznik prędkości (SLD) zatwierdzony zgodnie z regulaminem ONZ nr 89, w których symbol indeksu prędkości opon musi być zgodny z prędkością na jaką ustawiony jest limit ograniczenia prędkości. Niemniej jednak, jeżeli producent pojazdu przewidział, że maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest większa niż prędkość odpowiadająca najniższemu indeksowi prędkości montowanych opon, wówczas wewnątrz pojazdu w dobrze widocznym miejscu w polu widzenia kierującego pojazdem umieszcza się ostrzeżenie dotyczące maksymalnej prędkości określające maksymalną dopuszczalną prędkość opon;
- 5.2.3.2.5. w przypadku pojazdów kategorii M₁ lub N₁ wyposażonych w pokładowy system spełniający funkcję lub pełniący rolę ogranicznika prędkości, w których symbol indeksu prędkości opon musi być zgodny z prędkością na jaką ustawiony jest limit ograniczenia prędkości.

Niemniej jednak, jeżeli producent pojazdu przewidział, że maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest większa niż prędkość odpowiadająca najniższemu indeksowi prędkości montowanych opon, wówczas wewnątrz pojazdu w dobrze widocznym miejscu w polu widzenia kierującego pojazdem umieszcza się ostrzeżenie dotyczące maksymalnej prędkości określające maksymalną dopuszczalną prędkość opon.

5.2.3.3. Niezbędne informacje na temat odpowiednich opon na wymianę o dopuszczalnej prędkości producent przedstawia w instrukcji obsługi dla posiadacza pojazdu lub za pomocą wszelkich innych środków komunikacji w pojeździe.

5.2.4. Przypadki szczególne

5.2.4.1. W przypadku pojazdów kategorii M_1 i N_1 przystosowanych do ciągnięcia przyczepy dodatkowe obciążenie w miejscu urządzenia sprzęgającego przyczepy może powodować przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej nośności opon tylnych w przypadku opon klasy C1, ale o nie więcej niż 15 %. W takim przypadku instrukcja obsługi dla posiadacza pojazdu lub inne środki komunikacji, o których mowa w pkt 5.2.3.3, muszą zawierać jasne informacje i porady dotyczące maksymalnej dopuszczalnej prędkości pojazdu podczas ciągnięcia przyczepy, w żadnym wypadku nieprzekraczającej 100 km/h, a także ciśnienia w oponach tylnych, o co najmniej 20 kPa (0,2 bar) większego niż ciśnienie w oponach zalecane podczas normalnej jazdy (tzn. bez przyczepy).

5.2.4.2. W przypadku przyczep kategorii O_1 i O_2 o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej równej 100 km/h lub mniejszej, wyposażonych w opony klasy C1 w układzie pojedynczym, maksymalna dopuszczalna nośność każdej opony musi być równa co najmniej iloczynowi 0,45 i technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy dla najbardziej obciążonej osi, zgodnie z wartością deklarowaną przez producenta przyczepy. W przypadku opon w układzie podwójnym (bliźniaczym) współczynnik ten musi wynosić co najmniej 0,24. W takich przypadkach na przyczepie w pobliżu przedniego urządzenia sprzęgającego należy umieścić w sposób trwały ostrzeżenie dotyczące maksymalnej prędkości określające maksymalną prędkość konstrukcyjną pojazdu.

5.2.4.3. W przypadku niektórych pojazdów specjalnych, wymienionych poniżej, wyposażonych w opony klasy C2 lub C3, nie ma zastosowania „tabela zmiany nośności w zależności od prędkości” opisana w pkt 5.2.2.2.2. W takim przypadku maksymalną dopuszczalną nośność opon w relacji do technicznie dopuszczalnego maksymalnego obciążenia osi (zob. pkt 5.2.2.1.2.–5.2.2.1.4.) określa się w wyniku pomnożenia obciążenia odpowiadającego indeksowi nośności przez odpowiedni współczynnik związany z typem pojazdu i jego zastosowaniem raczej niż z maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu; nie mają zastosowania wymagania określone w pkt 5.2.3.1.1. i 5.2.3.1.2. niniejszego regulaminu.

Odpowiednie współczynniki są następujące:

5.2.4.3.1. 1,15 w przypadku pojazdu klasy I lub klasy A (M_2 lub M_3), jak określono w regulaminie ONZ nr 107;

5.2.4.3.2. 1,10 w przypadku pojazdów kategorii N, które są specjalnie przeznaczone do użytku na krótkich odcinkach do zastosowań w środowisku miejskim lub podmiejskim, takich jak zamiatarki lub śmieciarki, o ile maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu nie przekracza 60 km/h.

5.2.4.4. W wyjątkowych przypadkach, w których pojazdy są przystosowane do warunków niekompatybilnych z właściwościami opon klas C1, C2 lub C3 i konieczne jest zatem zamontowanie opon o innych właściwościach, wymagania pkt 5.1.1 niniejszego regulaminu nie mają zastosowania, o ile spełnione są wszystkie z wymienionych poniżej warunków:

5.2.4.4.1. opony są homologowane zgodnie z regulaminem ONZ nr 75 lub regulaminem ONZ nr 106; oraz

5.2.4.4.2. organ udzielający homologacji typu oraz placówka techniczna uznały, że zamontowane opony nadają się do warunków użytkowania pojazdu. Charakter zwolnienia i przyczyny jego udzielenia określa się w sprawozdaniu z badania oraz na formularzu zawiadomienia określonym w załączniku 2.

5.2.5. Zapasowe koła i opony

5.2.5.1. W przypadkach gdy pojazd wyposażony jest w zespół zapasowy, musi to być:

5.2.5.1.1. standardowy zespół zapasowy o takim samym rozmiarze jak opony zamontowane w pojeździe.

Jeżeli pojazd jest wyposażony w opony o wielu rozmiarach, rozmiar opony zespołu zapasowego musi odpowiadać jednemu z rozmiarów opon. Informacje te wyraźnie podaje się w instrukcji obsługi dla posiadacza pojazdu lub za pomocą wszelkich innych środków komunikacji w pojeździe;

5.2.5.1.2. zespół zapasowy do użytku tymczasowego odpowiedni do zastosowania w pojeździe, przy czym w zespoły zapasowe do użytku tymczasowego nie należy wyposażać pojazdów kategorii innych niż M_1 , N_1 , M_2 , M_3 (maksymalna masa całkowita $\leq 7\,500$ kg) lub N_2 (maksymalna masa całkowita $\leq 7\,500$ kg).

5.2.5.2. Każdy pojazd wyposażony w zespół zapasowy do użytku tymczasowego lub opony typu „run flat” musi spełniać przepisy techniczne i przejściowe określone w regulaminie ONZ nr 64 w odniesieniu do wymagań dotyczących wyposażenia pojazdów w zespoły zapasowe do użytku tymczasowego i opony typu „run flat”.

Jeśli w celu zamontowania w pojeździe zespołu zapasowego do użytku tymczasowego trzeba zastosować szczególne środki ostrożności (np. zespół zapasowy do użytku tymczasowego może być zamontowany tylko na przedniej osi i z tego względu w przypadku awarii tylnego zespołu standardowego na tylnej osi należy najpierw zamontować przedni zespół standardowy), fakt ten wyraźnie zaznacza się w instrukcji obsługi dla posiadacza pojazdu lub we wszelkich innych środkach komunikacji w pojeździe oraz weryfikuje się zgodność z odpowiednimi elementami pkt 5.2.1.3. niniejszego regulaminu.

6. ZMIANA TYPU POJAZDU ORAZ ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI

6.1. O każdej zmianie istniejącego typu pojazdu należy powiadomić organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji typu pojazdowi. W takim przypadku organ udzielający homologacji typu:

- a) postanawia, w porozumieniu z producentem, że należy udzielić nowej homologacji typu; lub
- b) stosuje procedurę przedstawioną w pkt 6.1.1. (Zmiana) oraz, w stosownych przypadkach, procedurę przedstawioną w pkt 6.1.2. (Rozszerzenie).

6.1.1. Zmiana

W przypadku gdy szczegółowe dane zarejestrowane w dokumentach informacyjnych z załącznika 1 uległy zmianie, a organ udzielający homologacji typu uznaje za mało prawdopodobne, aby wprowadzone modyfikacje miały istotne negatywne skutki, i uznaje, że w każdym razie dany pojazd nadal spełnia wymagania, modyfikacje oznacza się jako „zmianę”.

W takim przypadku organ udzielający homologacji typu wydaje w razie potrzeby zmienione strony dokumentów informacyjnych z załącznika 1, oznaczając każdą zmienioną stronę w sposób jasno wskazujący charakter modyfikacji i datę ponownego wydania. Uznaje się że wymóg ten spełnia ujednoliconą, zaktualizowaną wersję dokumentów informacyjnych z załącznika 1, której towarzyszy szczegółowy opis modyfikacji.

6.1.2. Rozszerzenie

Modyfikację oznacza się jako „rozszerzenie”, jeżeli, oprócz zmiany szczegółowych danych zarejestrowanych w dokumentach informacyjnych z załącznika 1,

- a) wymagane są dalsze kontrole lub badania; lub
- b) uległy zmianie jakiegokolwiek informacje w dokumencie zawiadomienia (z wyjątkiem jego załączników); lub
- c) wystąpiono o homologację zgodnie z późniejszą serią poprawek po jej wejściu w życie.

- 6.2. Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin powiadamia się o potwierdzeniu lub odmowie udzielenia homologacji, z wyszczególnieniem zmian, zgodnie z procedurą określoną w pkt 4.3 powyżej. Ponadto odpowiednio zmienia się spis treści dokumentów informacyjnych i sprawozdań z badań dołączony do dokumentu zawiadomienia z załącznika 1 w celu wskazania daty ostatniej zmiany lub rozszerzenia.
- 6.3. Organ udzielający homologacji typu, który udziela rozszerzenia homologacji, nadaje kolejny numer każdemu formularzowi zawiadomienia sporządzonego do celów takiego rozszerzenia.
7. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 7.1. Procedury dotyczące zgodności produkcji muszą odpowiadać ogólnym przepisom określonym w art. 2 Porozumienia i dodatku 1 do Porozumienia (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) oraz muszą spełniać następujące wymogi:
- 7.2. każdy pojazd homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem produkowany jest w sposób zapewniający jego zgodność z typem homologowanym w drodze spełnienia wymogów określonych w pkt 5;
- 7.3. organ, który udzielił homologacji typu, może w dowolnym momencie weryfikować metody kontroli zgodności stosowane w każdym z zakładów produkcyjnych. Weryfikacji takiej dokonuje się zazwyczaj co dwa lata.
8. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI
- 8.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów określonych w pkt 7.
- 8.2. Jeżeli Umawiająca się Strona postanowi o cofnięciu uprzednio przez siebie udzielonej homologacji, niezwłocznie powiadamia o tym fakcie, za pomocą formularza zawiadomienia zgodnego ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu, pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin.
9. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI
- Jeżeli posiadacz homologacji całkowicie zaprzestanie produkcji określonego typu pojazdu homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym organ, który udzielił homologacji, który z kolei niezwłocznie informuje pozostałe Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin, za pomocą formularza komunikatu zgodnego ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
10. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE
- 10.1. Po oficjalnej dacie wejścia w życie serii poprawek 01 żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odmówić udzielenia ani uznania homologacji typu na podstawie niniejszego regulaminu zmienionego serią poprawek 01.
- 10.2. Od dnia 6 lipca 2022 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie są zobowiązane do uznawania homologacji typu udzielonych na podstawie poprzednich serii poprawek, które udzielono po raz pierwszy po dniu 6 lipca 2022 r.
- 10.3. Do dnia 6 lipca 2022 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin uznają homologacje typu udzielone na podstawie poprzednich serii poprawek, które udzielono po raz pierwszy przed dniem 6 lipca 2022 r.
- 10.4. Od dnia 6 lipca 2022 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie są zobowiązane do uznawania homologacji typu udzielonych na podstawie poprzednich serii poprawek do niniejszego regulaminu.
- 10.5. Niezależnie od powyższych przepisów przejściowych Umawiające się Strony rozpoczynające stosowanie niniejszego regulaminu po dacie wejścia w życie najnowszej serii poprawek nie są zobowiązane do uznawania homologacji typu udzielonych zgodnie z poprzednimi seriami poprawek do niniejszego regulaminu / są zobowiązane jedynie do uznawania homologacji typu udzielonych zgodnie z serią poprawek 01.

- 10.6. Niezależnie od przepisów pkt 10.4 Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nadal uznają homologacje typu udzielone na podstawie poprzednich serii poprawek do niniejszego regulaminu w przypadku pojazdów/układów pojazdów, których nie dotyczą zmiany wprowadzone w serii poprawek 01.
- 10.7. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą udzielać homologacji typu zgodnie z wszelkimi poprzednimi seriami poprawek do niniejszego regulaminu ⁽³⁾.
- 10.8. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nadal udzielają rozszerzeń istniejących homologacji typu udzielonych zgodnie z wszelkimi poprzednimi seriami poprawek do niniejszego regulaminu³.
11. nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów udzielających homologacji typu
- Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin przekazują sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów udzielających homologacji typu, które udzieliły homologacji i którym należy przesyłać zawiadomienia poświadczające udzielenie, Rozszerzenie, odmowę udzielenia lub cofnięcie homologacji.
-

⁽³⁾ Uwaga Sekretariatu: brzmienie dostosowano zgodnie z decyzją Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29) podjętą na jego posiedzeniu w listopadzie 2020 r. (ECE/TRANS/WP.29/1155, pkt 92 i 93 oraz dokument nieformalny WP.29-182-11).

ZAŁĄCZNIK 1

(Maksymalny format: A4 (210 mm × 297 mm))

Dokument informacyjny

Zgodnie z regulaminem ONZ dotyczącym montowania opon

1. Informacje ogólne
 - 1.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
 - 1.2. Typ:
 - 1.2.1. Nazwa lub nazwy handlowe (o ile występują):
 - 1.3. Oznaczenie identyfikacyjne typu, jeżeli jest umieszczone na pojeździe ⁽¹⁾:
 - 1.3.1. Umieszczenie takiego oznakowania:
 - 1.4. Kategoria pojazdu ⁽²⁾:
 - 1.5. Nazwa i adres producenta:
 - 1.6. Nazwy i adresy zakładów montujących:
 - 1.7. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):
2. Ogólne cechy konstrukcyjne pojazdu
 - 2.1. Fotografie lub rysunki egzemplarza typu pojazdu:
 - 2.2. Liczba osi i kół:
 - 2.2.1. Liczba i umiejscowienie osi z kołami bliźniaczymi:
 - 2.2.2. Liczba i umiejscowienie osi kierowanych:
 - 2.2.3. Osie napędzane (liczba, umiejscowienie, współpraca):
3. Masy i wymiary ⁽³⁾ ⁽⁴⁾
 - 3.1. Rozstawy kół i szerokości osi
 - 3.1.1. Rozstaw kół każdej osi kierowanej ⁽⁵⁾:
 - 3.1.2. Rozstaw kół wszystkich pozostałych osi⁵: ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Jeżeli oznaczenie identyfikacyjne typu zawiera znaki nieistotne dla opisu pojazdu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, którego dotyczy dany dokument informacyjny, znaki takie należy przedstawić w dokumencie za pomocą symbolu „?” (np. ABC??123??).

⁽²⁾ Zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, pkt 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

⁽³⁾ W przypadku występowania jednej wersji z normalną kabiną i jednej z kabiną sypialną należy podać oba zestawy mas i wymiarów.

⁽⁴⁾ Norma ISO 612:1978 – Pojazdy drogowe – Wymiary pojazdów samochodowych i pojazdów ciągniętych – Terminy i definicje.

⁽⁵⁾ Norma ISO 612:1978 – określenie nr 6.5.

- 3.1.3. Szerokość najszerszej osi tylnej:
- 3.1.4. Szerokość osi najbardziej wysuniętej w przód (z wyłączeniem odkształcenia opon w pobliżu jezdni):
- 3.2. Maksymalna masa całkowita podana przez producenta ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾:
- 3.3. Technicznie dopuszczalne maksymalne obciążenie na każdą oś:
- 3.4. Pojazd nadaje się/nie nadaje się ⁽⁸⁾ do holowania ładunków
- 3.5. Maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu (w km/h) ⁽⁹⁾:
4. Zawieszenie
- 4.1. Opony i koła
- 4.1.1. Zespół (zespoły) opona/koło ⁽¹⁰⁾
- a) w przypadku opon należy wskazać:
- klasę opony (C1/C2/C3) ⁽⁸⁾
 - oznaczenia rozmiaru
 - indeks nośności ⁽⁷⁾
 - indeks prędkości ⁽⁷⁾
- b) w przypadku kół należy wskazać wymiar(y) obręczy i odsadzenie(-a)
- 4.1.2. Osie
- 4.1.2.1. Oś 1:
- 4.1.2.2. Oś 2:
- itd.
- 4.1.3. Wartości ciśnienia w oponach zalecane przez producenta pojazdu (kPa), w zależności od obciążenia pojazdu:
- 4.1.4. Opis urządzeń umożliwiających jazdę na śniegu i zespołów opona/koło na przedniej lub tylnej osi, odpowiednich dla typu pojazdu, zgodnie z zaleceniami producenta:
- 4.1.5. Krótki opis zespołu zapasowego do użytku tymczasowego (jeżeli występuje):
- 4.1.6. Krótki opis systemu monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS) (jeśli jest zamontowany):

⁽⁶⁾ Dla przyczep lub naczep oraz dla pojazdów łączonych z przyczepą lub naczepą, które wywierają znaczące pionowe obciążenie na urządzenie sprzęgające lub na siodło, obciążenie to, podzielone przez standardowe przyspieszenie grawitacyjne, wlicza się do maksymalnej masy całkowitej.

⁽⁷⁾ Należy wpisać górne i dolne wartości dla każdego wariantu.

⁽⁸⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽⁹⁾ W odniesieniu do pojazdów silnikowych, jeżeli producent pojazdu zezwala na modyfikację określonych funkcji kontrolnych (np. za pomocą oprogramowania, sprzętu, modernizacji, selekcji, aktywacji, dezaktywacji) przed dopuszczeniem pojazdu do ruchu lub po jego dopuszczeniu, co skutkuje zwiększeniem maksymalnej prędkości pojazdu, wówczas deklaruje się maksymalną możliwą prędkość pojazdu osiągalną poprzez dostosowanie funkcji kontrolnych. W odniesieniu do przyczep deklaruje się maksymalną prędkość dopuszczoną przez producenta pojazdu.

⁽¹⁰⁾ W przypadku opon oznaczonych literami ZR przed kodem średnicy obręczy, przeznaczonych do zamontowania w pojazdach, których maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu przekracza 300 km/h, należy podać równoważne informacje.

- 5. Nadwozie
 - 5.1. Osłony kół
 - 5.1.1. Krótki opis pojazdu w odniesieniu do osłon kół:
 - 6. Różne
 - 6.1. Urządzenia ograniczenia prędkości
 - 6.1.1. Producent(-ci):
 - 6.1.2. Typ(y):
 - 6.1.3. Numer(y) homologacji typu, jeżeli istnieje(-ą):
 - 6.1.4. Prędkość lub zakres prędkości, na którą(-e) może być ustawiony ogranicznik prędkości: km/h
-

ZAŁĄCZNIK 2

Zawiadomienie

(Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))



Wydane przez: (Nazwa organu administracji)

.....
.....

- dotyczące ^(?):
 - udzielenia homologacji
 - rozszerzenia homologacji
 - odmowy udzielenia homologacji
 - cofnięcia homologacji
 - ostatecznego zaniechania produkcji

typu pojazdu w odniesieniu do montowania jego opon

Nr homologacji: Nr rozszerzenia:

Sekcja I

1. Marka (nazwa handlowa producenta):
2. Typ:
- 2.1. Nazwa lub nazwy handlowe (o ile występują):
3. Oznaczenie identyfikacyjne typu, jeżeli jest umieszczone na pojeździe ^(?):
- 3.1. Umieszczenie takiego oznakowania:
4. Kategoria pojazdu ⁽⁴⁾:
5. Nazwa i adres producenta:
6. Nazwy i adresy zakładów montujących:
7. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):

Sekcja II

1. Informacje dodatkowe: zob. uzupełnienie

⁽¹⁾ Numer identyfikujący państwo, które udzieliło homologacji, rozszerzyło homologację, odmówiło udzielenia homologacji lub cofnęło homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji w niniejszym regulaminie).

⁽²⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽³⁾ Jeżeli oznaczenie identyfikacyjne typu zawiera znaki nieistotne dla opisu pojazdu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, którego dotyczy dany dokument informacyjny, znaki takie należy przedstawić w dokumencie za pomocą symbolu „?” (np. ABC?? 123??).

⁽⁴⁾ Zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, pkt 2 – www.uncece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

2. Upoważniona placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badań:
4. Numer sprawozdania z badań:
5. Ewentualne uwagi: zob. uzupełnienie
6. Miejscowość:
7. Data:
8. Podpis:
9. Pakiet informacyjny (jeżeli dotyczy)

Uzupełnienie do formularza zawiadomienia nr ...

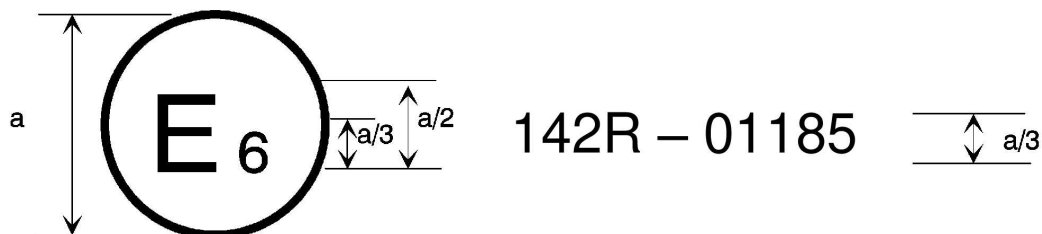
dotyczącego homologacji typu pojazdu w odniesieniu do montowania jego opon

1. Informacje dodatkowe
 - 1.1. Krótki opis typu pojazdu dotyczący jego konstrukcji, wymiarów, linii i materiałów składowych:
 - 1.2. Zespół (zespoły) opona (C1/ C2/ C3)²/koło (w tym rozmiar opony, rozmiar obręczy i odsadzenie koła):
 - 1.3. Minimalny indeks prędkości zgodny z maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu (dla każdego wariantu) (w przypadku opon oznaczonych literami ZR przed kodem średnicy obręczy, przeznaczonych do zamontowania w pojazdach, których maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu przekracza 300 km/h, należy podać równoważne informacje):
 - 1.4. Minimalny indeks nośności zgodny z technicznie dopuszczalnym maksymalnym obciążeniem na każdą oś (dla każdego wariantu) (skorygowany, w stosownych przypadkach, zgodnie z pkt 5.2.2.2. niniejszego regulaminu):
 - 1.5. Zespół (zespoły) opona (C1/ C2/ C3)²//koło (w tym rozmiar opony, rozmiar obręczy i odsadzenie koła), które należy stosować wraz z urządzeniami umożliwiającymi jazdę na śniegu:
2. Pojazd kategorii M₁ nadaje się/nie nadaje się² do holowania ładunków i nośność tylnych opon jest przekroczone o ... %.
3. Pojazd jest/nie jest² homologowany zgodnie z regulaminem ONZ nr 64 lub nr 141² w odniesieniu do jego zespołu zapasowego do użytku tymczasowego typu 1/2/3/4/5².
4. Pojazd jest/nie jest² homologowany zgodnie z regulaminem ONZ nr 64 lub nr 141² w odniesieniu do jego systemu monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS).
 - 4.1. Krótki opis systemu monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS) (jeśli jest zamontowany):

ZAŁĄCZNIK 3

Układy znaków homologacji

(zob. pkt 4.4–4.4.2 niniejszego regulaminu)

 $a = \text{min. } 8 \text{ mm}$

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe wskazuje, że odnośny typ pojazdu uzyskał homologację w Belgii (E 6) w odniesieniu do montowania opon na podstawie regulaminu ONZ nr 142. Dwie pierwsze cyfry numeru homologacji wskazują, że homologacji udzielono zgodnie z wymogami regulaminu ONZ nr 142 zmienionego serią poprawek 01.