

Czwartek 26 maj 2005

Artykuł 9

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 10

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIKI

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik I Przepisy techniczne

Załącznik II Przepisy administracyjne:

- Dodatek 1: Dokument informacyjny (pojazd)
- Dodatek 2: Dokument informacyjny (oddzielna jednostka techniczna)
- Dodatek 3: Świadectwo homologacji typu (pojazd)
- Dodatek 4: Świadectwo homologacji typu (oddzielna jednostka techniczna)
- Dodatek 5: Przykład znaku homologacji typu WE

Załącznik III Poprawki do dyrektywy 70/156/EWG

ZAŁĄCZNIK I

PRZEPISY TECHNICZNE

1. DEFINICJE

Dla celów niniejszej dyrektywy stosuje się poniższe definicje:

1.1. „Typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów silnikowych, których elementy przed słupkami A nie różnią się pod istotnymi względami takimi jak:

- struktura,
- wymiary główne,
- materiały zewnętrznych powierzchni pojazdu,
- montaż części składowych (zewnętrznych lub wewnętrznych),
- metoda zamocowania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi,

o ile nie można wykluczyć ich **wpływu na prawidłowość wyniku** badań zderzeniowych nakazanych niniejszą dyrektywą.

Czwartek 26 maj 2005

Dla celów **homologacji** przedniego systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi za oddzielną jednostkę techniczną każde odesłanie do pojazdu można interpretować jako odnoszące się do ramy, na której system ten jest zamocowany dla celów badania i która ma odpowiadać przednim skrajnym wymiarom zewnętrznym danego **rodzaju** pojazdu, dla którego system podlega **homologacji**.

- 1.2. „Normalne położenie do jazdy” oznacza **położenie pojazdu w gotowości do jazdy, na podłożu, z oponami napompowanymi do zalecanego ciśnienia, kołami przednimi ustawionymi na wprost, przy maksymalnym możliwym napełnieniu substancjami niezbędnymi do działania pojazdu, z kompletnym standardowym wyposażeniem dostarczonym przez producenta pojazdu, z masą 75 kg umieszczoną na siedzeniu kierowcy i 75 kg masą umieszczoną na siedzeniu przedniego pasażera oraz zawieszeniem dopasowanym do jazdy z prędkością 40 km/h lub 35 km/h w normalnych warunkach jazdy, określonych przez producenta (zwłaszcza w przypadku pojazdów posiadających aktywne zawieszenie lub urządzenie do regulacji wysokości)**.
- 1.3. „Powierzchnia zewnętrzna” oznacza zewnętrzną stronę pojazdu, ku przodowi od słupków A łącznie z maską, błotnikami, reflektorami, światłami sygnalizacyjnymi oraz widocznymi elementami wzmacniającymi.
- 1.4. „Promień krzywizny” oznacza promień łuku okręgu najbardziej zbliżonego do zaokrąglenia danej części składowej.
- 1.5. „Skrajny punkt zewnętrzny” pojazdu oznacza w odniesieniu do boków pojazdu płaszczyznę równoległą do środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu stycznej do jego zewnętrznego brzegu bocznego, a w odniesieniu do przodu i tyłu prostopadłą płaszczyznę poprzeczną pojazdu styczną do zewnętrznych brzegów przedniego i tylnego, przy czym nie uwzględnia się:
 - opon przy punkcie, w którym stykają się one z nawierzchnią, oraz wentyli do pompowania opon,
 - urządzeń antypoślizgowych, które można montować na oponach,
 - lusterek wstecznych,
 - bocznych światel wskazujących kierunek, tylnych światel wskazujących obrys, przednich i tylnych (bocznych) światel pozycyjnych oraz światel parkingowych,
 - w odniesieniu do przedniego i tylnego brzegu części montowanych na zderzakach, urządzeń holowniczych i rur wydechowych.
- 1.6. „Zderzak” oznacza **przedni, dolny, zewnętrzny element pojazdu, zgodnie z homologacją. Obejmuje on wszystkie elementy pojazdu, mające chronić pojazd przed skutkami czołowego zderzenia, z niską prędkością, z innym pojazdem, jak również wszelkie elementy do nich przytwierdzone, takie jak tablice rejestracyjne. Nie obejmuje on wyposażenia, w które pojazd wyposażony jest zgodnie z homologacją, służącego dodatkowej ochronie przed uderzeniami czołowymi**.
- 1.7. „System ochrony przed uderzeniami czołowymi” oznacza oddzielną strukturę lub struktury, takie jak orurowanie **lub dodatkowy zderzak mający służyć ochronie zewnętrznej powierzchni pojazdu, ponad i/lub poniżej zderzaka znajdującego się w oryginalnym wyposażeniu**, które mogą być przymocowane do przedniej części pojazdu i są przeznaczone do ochrony powierzchni zewnętrznej, nad bądź pod zderzakiem, przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem. Definicja ta nie obejmuje struktur o masie poniżej 0,5 kg przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów.
- 1.8. „Linia odniesienia krawędzi czołowej maski” określa linię sięgającą geometrycznie do punktów kontaktu między skrajnymi brzegami o długości 1000 mm z powierzchnią czołową maski, podczas gdy linia równoległa do pionowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu i pochylona do tyłu o 50°, z dolną krawędzią na wysokości 600 mm nad podłożem, ciągnie się w poprzek i utrzymuje kontakt z krawędzią maski czołowej. W przypadku pojazdów o powierzchni grzbietu maski nachylonej pod kątem 50°, w których krawędź prosta nie styka się w jednym punkcie, lecz w wielu miejscach lub stale, należy wyznaczyć linię odniesienia przy krawędzi prostej odchylonej do tyłu o 40°. W wypadku pojazdów, w których miejscem pierwszej styczności jest

Czwartek 26 maj 2005

dolny koniec krawędzi prostej, za miejsce styczności jest uważana linia odniesienia krawędzi czołowej maski, w tym miejscu z boku. W przypadku pojazdów, w których miejscem pierwszej styczności jest górny koniec krawędzi prostej linią odniesienia krawędzi czołowej maski w tej pozycji bocznej jest sięgająca geometrycznie „odległości zawinięcia” o długości 1 000 mm, określona w pkt 1.14.

Górna krawędź zderzaka jest również uważana za krawędź czołową maski na potrzeby niniejszej dyrektywy, jeśli w trakcie tej procedury styka się ze skrajnymi brzegami.

- 1.9. „Górna **linia odniesienia** systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi” określa górną granicę znaczących punktów kontaktu pieszego z **systemem** ochrony przed uderzeniami czołowymi lub z pojazdem. Sięga ona geometrycznie od najwyższych punktów kontaktu między skrajnymi brzegami o długości 700 mm a systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi lub przodem pojazdu (w zależności od tego, z którymi z nich nastąpi zetknięcie), podczas gdy linia równoległa do pionowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu i pochylona do tyłu o 20° ciągnie się w poprzek przodu pojazdu utrzymując kontakt z podłożem i z powierzchnią systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi lub pojazdu.
- 1.10. „Górna **linia odniesienia** systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi” określa górną granicę znaczących punktów kontaktu pieszego z **systemem** ochrony przed uderzeniami czołowymi lub z pojazdem. Sięga ona geometrycznie od najwyższych punktów kontaktu między skrajnymi brzegami o długości 700 mm a systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi lub przodem pojazdu (w zależności od tego, z którymi z nich nastąpi zetknięcie), podczas gdy linia równoległa do pionowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu i pochylona do tyłu o 25° ciągnie się w poprzek przodu pojazdu utrzymując kontakt z podłożem i z powierzchnią systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi lub pojazdu.
- 1.11. „Górna **wysokość** systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi” stanowi odległość w pionie między podłożem a górną **linią odniesienia** systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, określoną w punkcie 1.9, gdy pojazd znajduje się w normalnym położeniu do jazdy.
- 1.12. „Dolna **wysokość** systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi” stanowi odległość w pionie między podłożem a dolną **linią odniesienia** systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, określoną w punkcie 1.10, gdy pojazd znajduje się w normalnym położeniu do jazdy.
- 1.13. „Kryterium osiągow czołowych (HPC)” oblicza się według wzoru:

$$HPC = (t_2 - t_1) \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a dt \right]^{2.5}$$

gdzie „a” oznacza przyspieszenie powstałe w środku ciężkości głowy (w m/s²) jako wielokrotność „g”, podawane w funkcji czasu i filtrowane w klasie częstotliwości kanału 1000 Hz; t₁ i t₂ oznaczają dwa punkty w czasie stanowiące początek i koniec danego okresu pomiaru, dla którego wartość HPC stanowi maksimum między pierwszym i ostatnim momentem kontaktu. Wartości HPC, dla których przedział czasu (t₁ – t₂) jest większy niż 15 ms, pomija się dla celów obliczania wartości maksymalnej.

- 1.14. „**Odległość zawinięcia 1 000 mm**” to linia wyznaczona na górnej powierzchni czołowej jednym końcem taśmy elastycznej o długości 1 000 mm, którą należy ustawić w płaszczyźnie pionowej wzdłuż osi samochodu oraz poprzecznie do czoła maski i systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi. Wykonanie tej czynności wymaga napięcia taśmy, przy czym jeden jej koniec musi się stykać z podłożem, a taśmę należy trzymać pionowo poniżej czoła zderzaka, natomiast drugi koniec ma się stykać z górną powierzchnią czołową. Pojazd powinien być ustawiony w normalnym położeniu do jazdy.
- 1.15. „**Linia odniesienia krawędzi czołowej maski**” określa linię sięgającą geometrycznie do punktów kontaktu między skrajnymi brzegami o długości 1000 mm z powierzchnią czołową maski, podczas gdy linia równoległa do pionowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu i pochylona do tyłu o 50°, ciągnie się w poprzek i utrzymuje kontakt z krawędzią maski czołowej. W przypadku pojazdów o powierzchni grzbietu maski nachylonej pod kątem 50°, w których krawędź prosta nie styka się w jednym punkcie, lecz w wielu miejscach lub stale, należy wyznaczyć linię odniesienia przy krawędzi prostej odchylonej do tyłu o 40°.

Czwartek 26 maj 2005

2. PRZEPISY DOTYCZĄCE KONSTRUKCJU I MONTAŻU
- 2.1. Systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi
- Poniższe **wymogi** odnoszą się w równym stopniu do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi udostępnianych jako wyposażenie zamontowane na nowych pojazdach i do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi udostępnianych jako oddzielne jednostki techniczne do zamocowania na wyszczególnionych **pojazdach**.
- Jednakże za zgodą właściwego organu udzielającego zgodę, wymogi określone w sekcji trzeciej mogą zostać uznane za spełnione dzięki przeprowadzeniu innych, równoważnych badań systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, zgodnie z wymogami innej dyrektywy dotyczącej homologacji.**
- 2.1.1. Części składowe systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby wszystkie sztywne powierzchnie, **z którymi może mieć styczność kula o promieniu 100 mm**, miały promień krzywizny wynoszący nie mniej niż 5 mm.
- 2.1.2. Całkowita masa systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, łącznie ze wszystkimi wspornikami i łącznikami, nie może przekraczać 1,2 % masy pojazdu, dla którego system został zaprojektowany, z uwzględnieniem minimalnej masy 18 kg.
- 2.1.3. Odległość systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi od podłoża, kiedy jest on zamocowany **w dowolnym miejscu** na pojeździe, nie może być większa niż **50 mm ponad linię odniesienia krawędzi czołowej maski, określoną w pkt. 1.8, mierzoną na płaszczyźnie równoległej do pionowej płaszczyzny pojazdu w tym punkcie**.
- 2.1.4. System ochrony przed uderzeniami czołowymi nie może powodować przekroczenia szerokości pojazdu, na którym jest zamocowany. Jeżeli całkowita szerokość systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi wynosi więcej niż 75 % szerokości pojazdu, końcówki systemu muszą być odwrócone w kierunku powierzchni zewnętrznej w celu zmniejszenia do minimum ryzyka zakleszczenia. Wymóg ten uważa się za spełniony, jeżeli system ochrony przed uderzeniami czołowymi znajduje się w zagłębieniu lub stanowi integralną część **nadwozia, lub** jeżeli końcówka systemu jest odwrócona w taki sposób, aby nie było styczności pomiędzy nim i kulą o średnicy 100 mm, a prześwit pomiędzy końcówką systemu i otaczającym nadwoziem nie przekracza 20 mm.
- 2.1.5. Z zastrzeżeniem pozycji 2.1.4, prześwit pomiędzy częściami składowymi systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi i podstawową przestrzenią zewnętrzną nie może przekraczać 80 mm. Miejscowe nieciągłości w ogólnym zarysie bryły nadwozia (takie jak szczeliny w okratowaniu, wlotach powietrza itp.) nie są uwzględniane.
- 2.1.6. W jakiegokolwiek płaszczyźnie poprzecznej pojazdu, **w celu zachowania funkcji przez zderzak pojazdu**, odległość wzdłużna pomiędzy najbardziej wysuniętą do przodu częścią zderzaka i najbardziej wysuniętą do przodu częścią systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi nie może przekraczać **50 mm**.
- 2.1.7. System ochrony przed uderzeniami czołowymi nie może ograniczać w sposób znaczący skuteczności zderzaka. Wymóg ten będzie uważany za spełniony, jeżeli nie istnieje więcej niż 2 pionowe części składowe, i jeżeli żadna z poziomych części składowych systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi nie zachodzi na zderzak.
- 2.1.8. System ochrony przed uderzeniami czołowymi nie może być nachylony ku przodowi od płaszczyzny pionowej. Górne elementy systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi nie mogą być wydłużone do góry lub do tyłu (w kierunku szyby przedniej) o więcej niż 50 mm w stosunku do linii odniesienia krawędzi czołowej maski, **zdefiniowanej w pkt. 1.8 i** określonej po zdemontowaniu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi. **Każdy punkt pomiaru musi być wyznaczony na płaszczyźnie równoległej do pionowej płaszczyzny pojazdu w tym punkcie**.
- 2.1.9. Zamontowanie systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi nie będzie miało wpływu na **spełnianie wymogów określonych w innych dyrektywach dotyczących homologacji pojazdów**.
- 2.2. Systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi udostępniane jako oddzielne zespoły techniczne nie mogą być rozprowadzane, oferowane do sprzedaży lub sprzedawane, o ile nie jest do nich dołączona **lista rodzajów pojazdów, dla których dany system ochrony przed uderzeniami czołowymi został homologowany oraz** zrozumiała instrukcja montażu. Instrukcja montażu powinna zawierać **szczegółowe zalecenia odnośnie montażu, obejmujące tryb montażu w pojazdach**, dla których zespoły zostały homologowane, oraz umożliwić zamontowanie homologowanych części składowych na tym pojeździe w sposób zgodny z odpowiednimi przepisami zawartymi w **ust. 2.1**.

Czwartek 26 maj 2005

3. PRZEPISY DOTYCZĄCE BADAŃ
- 3.1. **W celu otrzymania homologacji systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi muszą pomyślnie przejść następujące badania:**
- 3.1.1. Dolna część nogi z **systemem** ochrony przed uderzeniami czołowymi. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza **21,0°**, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, zaś przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza **200g**.
- 3.1.1.1. **Jednakże w odniesieniu do uznania systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi za oddzielną jednostkę techniczną, do wykorzystania wyłącznie w w wyszczególnionych rodzajach pojazdów o całkowitej masie dopuszczalnej nieprzekraczającej 2,5 tony, które uzyskały homologację przed dniem 1 października 2005 r. lub pojazdów o całkowitej masie dopuszczalnej przekraczającej 2,5 tony, przepisy pkt. 3.1.1. mogą zostać zastąpione przepisami pkt. 3.1.1.1.1 lub 3.1.1.1.2.**
- 3.1.1.1.1. **Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 26,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 7,5 mm, zaś przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 250 g.**
- 3.1.1.1.2. **Badania przeprowadza się na pojeździe z zamontowanymi systemami ochrony przed uderzeniami czołowymi i bez takich systemów, przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Oba badania przeprowadza się w równorzędnym otoczeniu, uzgodnionym z właściwą władzą nadzorującą badania. Rejestruje się maksymalne wartości dynamicznego kąta zgięcia kolana, dynamicznego ścierającego przemieszczenia kolana oraz przyspieszenia mierzonego przy górnym końcu kości piszczelowej. Wartości zarejestrowane dla pojazdu wyposażonego w systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi nie mogą nigdy przekraczać poziomu 90 % wartości zarejestrowanych w przypadku pojazdu bez takich systemów.**
- 3.1.1.2. **Jeżeli dolna wysokość systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi przekracza 500 mm, badanie należy zastąpić badaniem górnej części nogi z systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, określonym w pkt. 3.1.2.**
- 3.1.2. Górna część nogi z **systemem** ochrony przed uderzeniami czołowymi: **Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza 7,5 kN, a moment zginający udaru do badań nie przekracza 510 Nm.**
Badanie górnej części nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi przeprowadza się wówczas, gdy dolny „zderzak” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w pozycji badania znajduje się na wysokości powyżej 500 mm;
- 3.1.2.1. **Jednakże w odniesieniu do uznania systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi za oddzielną jednostkę techniczną, do wykorzystania wyłącznie w w wyszczególnionych rodzajach pojazdów o całkowitej masie dopuszczalnej nieprzekraczającej 2,5 tony, które uzyskały homologację przed dniem 1 października 2005 r. lub pojazdów o całkowitej masie dopuszczalnej przekraczającej 2,5 tony, przepisy pkt 3.1.2. mogą zostać zastąpione przepisami pkt 3.1.2.1 lub 3.1.2.1.2.**
- 3.1.2.1.1. **Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza 9,4 kN, a moment zginający udaru do badań nie przekracza 640 Nm.**
- 3.1.2.1.2. **Badania przeprowadza się na pojeździe z zamontowanymi systemami ochrony przed uderzeniami czołowymi i bez takich systemów, przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Oba badania przeprowadza się w równorzędnym otoczeniu, uzgodnionym z właściwą władzą nadzorującą badania. Rejestruje się wartości chwilowej sumy sił uderzenia w odniesieniu do czasu. Wartości zarejestrowane dla pojazdu wyposażonego w systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi nie mogą nigdy przekraczać poziomu 90 % wartości zarejestrowanych w przypadku pojazdu bez takich systemów.**
- 3.1.2.2. **Jeżeli dolna wysokość systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi przekracza 500 mm, niniejsze badanie nie jest wymagane.**

Czwartek 26 maj 2005

- 3.1.3. Górna część nogi z **krawędzią maski systemu** ochrony przed uderzeniami czołowymi. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu, górnej i dolnej części elementu uderzającego nie **powinna** przekraczać **możliwej wartości** 5.0 kN, a moment zginający udaru do badań nie **powinien** przekraczać **możliwej wartości** 300 Nm. **Oba wyniki są rejestrowane jedynie do celów monitorowania.**
- 3.1.4. Głowa dziecka/**niskiej osoby dorosłej** z systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi. **Badanie to wykonuje się przy prędkości 35 km/h z wykorzystaniem udaru do badań o wadze 3,5 kg dla dziecka/niskiego dorosłego.** Wartość HPC, ustalona na podstawie wyniku zapisów czasu licznika przyspieszenia głowy zgodnie z ust. 1.13, w żadnym przypadku nie może przekroczyć 1000.

ZAŁĄCZNIK II

PRZEPISY ADMINISTRACYJNE DLA HOMOLOGACJI TYPU

1. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE
 - 1.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu WE typu pojazdu, w odniesieniu do pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi
 - 1.1.1. Wzór wymaganego dokumentu informacyjnego, zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, jest zamieszczony w dodatku 1.
 - 1.1.2. Pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, wyposażony w system ochrony przed uderzeniami czołowymi, dla którego wymagana jest homologacja, przekazuje się służbie technicznej odpowiedzialnej za udzielenie homologacji. Na wniosek służby technicznej specyficzne części składowe lub próbki użytych materiałów również powinny być przekazane.
 - 1.2. Wniosek o udzielenie homologacji typu WE w odniesieniu do systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi uznawanymi za oddzielne zespoły techniczne
 - 1.2.1. Wzór wymaganego dokumentu informacyjnego, zgodnie z art. 3 ust. 4 dyrektywy 70/156/EWG, jest zamieszczony w dodatku 2.
 - 1.2.2. Jedną próbkę typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, który ma być homologowany, przekazuje się służbie technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie testów homologacji typu. O ile służba uzna to za stosowne, może żądać dostarczenia kolejnych próbek. Próbki muszą być wyraźnie i czytelnie oznaczone nazwą handlową i znakiem wnioskodawcy oraz oznaczeniem typu. Ustanowi się przepis dotyczący późniejszego obowiązkowego umieszczenia znaku homologacji typu WE w widocznym miejscu.
2. UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE
 - 2.1. Wzory homologacji typu WE, zgodnie z art. 4 ust. 3 i, jeśli stosowne, z art. 4 ust. 4 dyrektywy 70/156/EWG, są zamieszczone w:
 - Dodatku 3 dla zastosowań opisanych w ppkt 1.1,
 - Dodatku 4 dla zastosowań opisanych w ppkt 1.2,