

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 458/2011**

z dnia 12 maja 2011 r.

w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do montowania opon oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 14 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 jest odrębnym rozporządzeniem do celów procedury homologacji typu, określonej w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywie ramowej)<sup>(2)</sup>.
- (2) Rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 uchylono dyrektywę Rady 92/23/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnoszącą się do opon pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz ich instalowania<sup>(3)</sup>. Wymagania określone we wspomnianej dyrektywie powinny zostać przeniesione do niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, dostosowane do postępu naukowego i technicznego.
- (3) Zakres niniejszego rozporządzenia powinien być zgodny z zakresem dyrektywy 92/23/EWG. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem obejmować pojazdy kategorii M, N i O.
- (4) Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 określa podstawowe wymagania dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do montowania opon. Konieczne jest zatem ustalenie szczegółowych procedur, badań i wymagań dotyczących tego rodzaju homologacji, aby zagwarantować, że opony używane w danym pojeździe są odpowiednie do obciążenia, prędkości i przeznaczenia typowych dla tego pojazdu.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

**Artykuł 1****Zakres**

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M, N i O zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE.

**Artykuł 2****Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 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) „typ opony” oznacza asortyment opon, które nie różnią się między sobą pod względem następujących zasadniczych cech charakterystycznych:
  - a) klasa opon: C1, C2 lub C3 zgodnie z opisem w art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 661/2009; oraz
  - b) w przypadku opon klasy C1 – cechy charakterystyczne typu opon pneumatycznych zdefiniowanych w pkt 2.1 regulaminu EKG ONZ nr 30<sup>(4)</sup>;
  - c) w przypadku opon klasy C2 lub C3 – cechy charakterystyczne typu opon pneumatycznych zdefiniowanych w pkt 2.1 regulaminu EKG ONZ nr 54<sup>(5)</sup>;
- 3) „oznaczenie rozmiaru opony” oznacza oznaczenie zgodne z definicją w pkt 2.17 regulaminu EKG ONZ nr 30 w odniesieniu do opon klasy C1 oraz w pkt 2.17 regulaminu EKG ONZ nr 54 w odniesieniu do opon klasy C2 i C3;
- 4) „odsadzenie koła” oznacza odległość między płaszczyzną czołową piasty koła a linią środkową obręczy;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 95.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 201 z 30.7.2008, s. 70.<sup>(5)</sup> Dz.U. L 183 z 11.7.2008, s. 41.

- 5) „budowa opony pneumatycznej” oznacza techniczną charakterystykę osnowy opony;
- 6) „opona zwykła” oznacza oponę lub oponę typu „run flat” przeznaczoną do normalnego użytkowania drogowego;
- 7) „opona typu „run flat”” oznacza oponę zgodnie z definicją w pkt 2.4.3 regulaminu EKG ONZ nr 64 <sup>(1)</sup>;
- 8) „opona zapasowa do użytku tymczasowego” oznacza oponę różniącą się od opon przeznaczonych do montowania w jakichkolwiek pojazdach do celów normalnych warunków drogowych, a przeznaczoną jedynie do użytku tymczasowego w ograniczonych warunkach drogowych;
- 9) „koło” oznacza kompletne koło składające się z obręczy i tarczy koła;
- 10) „koło zapasowe do użytku tymczasowego” oznacza koło różniące się od zwykłych kół stosowanych w danym typie pojazdu;
- 11) „zespół” oznacza zestaw złożony z koła i opony;
- 12) „zespół standardowy” oznacza zespół, który można zamontować w pojeździe do celów normalnego działania;
- 13) „zespół zapasowy” oznacza zespół przeznaczony do zastąpienia zespołu standardowego w przypadku jego awarii; może to być jeden z następujących;
- 14) „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 mocujące koło, ale poza tym są identyczne z kołami przeznaczonymi do normalnego działania;
- 15) „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 pkt 2.10 regulaminu EKG ONZ nr 64;
- 16) „symbol indeksu prędkości” oznacza symbol zgodnie z definicją w pkt 2.29 regulaminu EKG ONZ nr 30 w odniesieniu do opon klasy C1 oraz w pkt 2.28 regulaminu EKG ONZ nr 54 w odniesieniu do opon klasy C2 i C3;
- 17) „indeks nośności” oznacza liczbę związaną z maksymalną dopuszczalną nośnością opony w powiązaniu z definicją w pkt 2.28 regulaminu EKG ONZ nr 30 w odniesieniu do opon klasy C1 oraz w pkt 2.27 regulaminu EKG ONZ nr 54 w odniesieniu do opon klasy C2 i C3;
- 18) „maksymalna dopuszczalna nośność” oznacza masę, jaką może być obciążona dana opona, gdy jest używana zgodnie z wymogami dotyczącymi użytkowania określonymi przez producenta opony.

### Artykuł 3

#### **Przepisy dotyczące homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do montowania opon**

1. Producent lub przedstawiciel producenta przedkłada organowi udzielającemu homologacji typu wniosek o udzielenie homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do montowania jego opon.

2. Wniosek sporządza się zgodnie ze wzorem dokumentu informacyjnego zamieszczonym w części 1 załącznika I.

3. Jeżeli spełniono odpowiednie wymagania określone w załączniku II do niniejszego rozporządzenia, organ udzielający homologacji typu udziela homologacji typu WE i wydaje numer homologacji typu zgodnie z systemem numerowania określonym w załączniku VII do dyrektywy 2007/46/WE.

Państwo członkowskie nie może przydzielić tego samego numeru innemu typowi pojazdu.

4. Do celów ust. 3 organ udzielający homologacji wydaje świadectwo homologacji typu WE sporządzone zgodnie ze wzorem zamieszczonym w części 2 załącznika I.

### Artykuł 4

#### **Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego 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 12 maja 2011 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 310 z 26.11.2010, s. 18.

ZAŁĄCZNIK I

**Przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu pojazdu w odniesieniu do montowania opon**

## CZĘŚĆ 1

## Dokument informacyjny

## WZÓR

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do montowania opon.

Jeśli ma to zastosowanie, należy dostarczyć, w trzech egzemplarzach, wraz ze spisem treści, następujące informacje. Wszelkie rysunki należy sporządzić w odpowiedniej skali i stopniu szczegółowości w formacie A4 lub złożone do formatu A4. Fotografie, jeśli zostały załączone, muszą być dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne, o których mowa w niniejszym dokumencie informacyjnym, są sterowane elektronicznie, należy przedstawić informacje na temat działania tego sterowania.

0. INFORMACJE OGÓLNE
- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): .....
- 0.2. Typ: .....
- 0.2.1. Nazwa lub nazwy handlowe (o ile występują): .....
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeśli oznaczono na pojeździe <sup>(b)</sup>: .....
- 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia: .....
- 0.4. Kategoria pojazdu <sup>(c)</sup>: .....
- 0.5. Nazwa i adres producenta: .....
- 0.8. Nazwy i adresy fabryk montujących: .....
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje): .....
1. OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE POJAZDU
- 1.1. Fotografie lub rysunki egzemplarza typu pojazdu: .....
- 1.3. Liczba osi i kół: .....
- 1.3.1. Liczba i umiejscowienie osi z kołami bliźniaczymi: .....
- 1.3.2. Liczba i położenie osi kierowanych: .....
- 1.3.3. Osie napędzane (liczba, położenie, współpraca): .....
2. MASY I WYMIARY <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup>
- 2.3. Rozstawy kół i szerokości osi
- 2.3.1. Rozstaw kół każdej osi kierowanej <sup>(h)</sup>: .....
- 2.3.2. Rozstaw kół wszystkich pozostałych osi <sup>(h)</sup>: .....
- 2.3.3. Szerokość najszerszej z tylnych osi: .....
- 2.3.4. Szerokość osi najbardziej wysuniętej w przód (mierzona w najbardziej na zewnątrz wysuniętej części opon, z wyłączeniem odkształcenia opon w pobliżu jezdni): .....
- 2.8. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita, podana przez producenta <sup>(i)</sup> <sup>(j)</sup>: .....
- 2.9. Technicznie dopuszczalne maksymalne obciążenie na każdą oś: .....

- 2.11.5. Pojazd jest/nie jest przeznaczony <sup>(1)</sup> do holowania innego pojazdu
- 4.7. Maksymalna prędkość pojazdu (w km/h) <sup>(9)</sup>: .....
6. ZAWIESZENIE
- 6.6. Opony i koła
- 6.6.1. Zespół lub zespoły opona/koło <sup>(†)</sup>
- a) w przypadku opon wskazać:
- oznaczenia rozmiaru;
  - indeks nośności <sup>(3)</sup>;
  - symbol indeksu prędkości <sup>(3)</sup>;
  - wskaźnik oporu toczenia (mierzony zgodnie z ISO 28580);
- b) w przypadku kół wskazać wymiary obręczy i odsadzenia.
- 6.6.1.1. Osie
- 6.6.1.1.1. Oś 1: .....
- 6.6.1.1.2. Oś 2: .....
- itd.
- 6.6.3. Ciśnienie w oponach zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu (kPa) .....
- 6.6.4. Opis urządzeń umożliwiających jazdę na śniegu i zespołów opona/koło na przedniej lub tylnej osi, odpowiednich dla typu pojazdu, zgodnie z zaleceniami producenta: .....
- 6.6.5. Krótki opis zespołu zapasowego do użytku tymczasowego (jeżeli występuje): .....
- 6.6.6. Krótki opis systemu monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS) (jeśli jest zamontowany): .....
9. NADWOZIE
- 9.16. Osłony kół
- 9.16.1. Krótki opis pojazdu w odniesieniu do osłon kół: .....
12. RÓŻNE
- 12.6. Urządzenia ograniczenia prędkości
- 12.6.1. Producenci: .....
- 12.6.2. Typy: .....
- 12.6.3. Numery homologacji typu, jeżeli istnieje: .....
- 12.6.4. Prędkość lub zakres prędkości, na którą może być ustawiony ogranicznik prędkości: ... km/h

#### Odnośniki:

- <sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić.
- <sup>(3)</sup> Należy wpisać górne i dolne wartości dla każdego wariantu.
- <sup>(9)</sup> Jeżeli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).
- <sup>(c)</sup> Sklasyfikowane zgodnie z definicjami podanymi w części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.
- <sup>(†)</sup> W przypadku gdy jest jedna wersja z normalną kabiną i jedna z kabiną sypialną, należy podać oba zestawy mas i wymiarów.
- <sup>(g)</sup> Norma ISO 612: 1978 – Pojazdy drogowe – Wymiary pojazdów samochodowych i pojazdów ciągniętych – terminy i definicje.
- <sup>(g<sup>4</sup>)</sup> Termin nr 6.5.
- <sup>(i)</sup> W przypadku przyczep i naczep oraz pojazdów łączonych z przyczepą lub naczepą, które wywierają znaczące pionowe obciążenie na urządzenie sprzęgające lub na piąte koło, obciążenie to, podzielone przez przyspieszenie ziemskie, jest uwzględnione w maksymalnej technicznie dopuszczalnej masie.
- <sup>(9)</sup> 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.
- <sup>(†)</sup> 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.

## CZĘŚĆ 2

## Świadectwo homologacji typu WE

## WZÓR

Format: A4 (210 × 297 mm)

## ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczeń organu udzielającego homologacji typu

Zawiadomienie dotyczące:

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— homologacji typu WE <sup>(1)</sup></li> <li>— rozszerzenia homologacji typu WE <sup>(1)</sup></li> <li>— odmowy homologacji typu WE <sup>(1)</sup></li> <li>— cofnięcia homologacji typu WE <sup>(1)</sup></li> </ul> | } | typu pojazdu w odniesieniu do montowania jego opon |
|--|---|--|

w odniesieniu do rozporządzenia (UE) nr .../2011

Numer homologacji typu WE: .....

Powód rozszerzenia: .....

## SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): .....
- 0.2. Typ: .....
- 0.2.1. Nazwa lub nazwy handlowe (o ile występują): .....
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeśli oznaczono na pojeździe <sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia: .....
- 0.4. Kategoria pojazdu <sup>(3)</sup>: .....
- 0.5. Nazwa i adres producenta: .....
- 0.8. Nazwy i adresy fabryk montujących: .....
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje): .....

## SEKCJA II

1. Informacje dodatkowe: zob. Dodatek.
2. Upoważniona placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań: .....
3. Data sprawozdania z badania: .....
4. Numer sprawozdania z badań: .....
5. Uwagi (jeżeli występują): zob. Dodatek.
6. Miejscowość: .....
7. Data: .....
8. Podpis: .....

Załączniki: Pakiet informacyjny

Sprawozdanie z badań

<sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić.<sup>(2)</sup> Jeżeli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).<sup>(3)</sup> Zgodnie z definicją w sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

## Dodatek

## do świadectwa homologacji typu WE nr ...

1. Informacje dodatkowe:
  - 1.1. Krótki opis typu pojazdu w odniesieniu do jego budowy, wymiarów, linii oraz użytych materiałów: .....
  - 1.2. Zespół lub zespoły opona/koło (w tym rozmiar opon, wymiary obręczy i odsadzenia): .....
  - 1.3. Symbol indeksu prędkości minimalnej zgodny z maksymalną konstrukcyjną prędkością pojazdu (każdego wariantu) (w przypadku opon oznaczonych literami ZR przed kodem średnicy obręczy, przeznaczonych do montowania 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 (każdego wariantu) (w razie potrzeby dostosowany zgodnie z pkt 3.2.2 załącznika II) .....
  - 1.5. Zespół lub zespoły opona/koło (w tym rozmiar opon, wymiary obręczy i odsadzenia) do użycia wraz z urządzeniem umożliwiającym jazdę na śniegu: .....
2. Pojazd kategorii M<sub>1</sub> jest/nie jest <sup>(1)</sup> przystosowany do ciągnięcia ładunków i dopuszczalna nośność tylnych opon jest przekroczone o ... %
3. Pojazd jest/nie jest <sup>(1)</sup> homologowany zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 64 w odniesieniu do zespołów zapasowych do użytku tymczasowego.
  - 3.1. Pojazd kategorii M<sub>1</sub>: tak/nie <sup>(1)</sup>, typ 1/2/3/4/5 <sup>(1)</sup>
  - 3.2. Pojazd kategorii N<sub>1</sub>: tak/nie <sup>(1)</sup>, typ 1/2/3/5 <sup>(1)</sup>
4. Pojazd jest/nie jest <sup>(1)</sup> homologowany zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 64 w odniesieniu do systemu monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS).
  - 4.1. Krótki opis systemu monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS) (jeśli jest zamontowany): .....
5. Uwagi: .....

---

<sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić.

## ZAŁĄCZNIK II

**Wymagania dotyczące pojazdów w odniesieniu do montowania opon**

1. WYMAGANIA OGÓLNE
  - 1.1. Z zastrzeżeniem przepisów w pkt 5.4 każda opona zamontowana w pojeździe, włączając w to opony zapasowe, jeśli takie występują, musi spełniać wymagania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 oraz środków wykonawczych do tego rozporządzenia.
2. MONTAŻ OPON
  - 2.1. Wszystkie opony normalnie montowane w pojeździe, z wyjątkiem zespołów zapasowych do użytku tymczasowego, muszą mieć taką samą budowę.
  - 2.2. Wszystkie opony normalnie montowane na jednej osi muszą być tego samego typu.
  - 2.3. Przestrzeń, w której koło się obraca, musi być tak duża, aby przy zastosowaniu największego dopuszczalnego rozmiaru opony i średnicy obręczy ruch 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. Należy to zweryfikować, 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 EKG ONZ.
  - 2.4. Placówka techniczna może się zgodzić na zastosowanie alternatywnej procedury badania (np. wirtualnego badania) dla zweryfikowania, czy spełniono wymagania określone w pkt 2.3 niniejszego załącznika.
3. NOŚNOŚĆ
  - 3.1. Z zastrzeżeniem przepisów w pkt 5 niniejszego załącznika maksymalna dopuszczalna nośność każdej opony zamontowanej w pojeździe, określona w pkt 3.2 niniejszego załącznika, w tym opony zapasowej (jeśli występuje), jest:
    - 3.1.1. 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;
    - 3.1.2. 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;
    - 3.1.3. 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;
    - 3.1.4. 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.
  - 3.2. Maksymalną dopuszczalną nośność opony określa się w następujący sposób:
    - 3.2.1. w przypadku opon klasy C1 bierze się pod uwagę „maksymalną dopuszczalną nośność” zdefiniowaną w pkt 2.31 regulaminu EKG ONZ nr 30.
    - 3.2.2. w przypadku opon klas C2 i C3 uwzględnia się „tabelę zmiany nośności w zależności od prędkości”, o której mowa w pkt 2.29 regulaminu EKG 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.
  - 3.3. Istotne informacje należy w jasny sposób przedstawić w instrukcji obsługi dla posiadacza pojazdu, aby zagwarantować, że po dopuszczeniu pojazdu do ruchu montowane w nim będą, w razie potrzeby, odpowiednie opony na wymianę o właściwej nośności.
4. DOPUSZCZALNA PRĘDKOŚĆ
  - 4.1. Każda opona normalnie montowana w pojeździe musi być opatrzona symbolem indeksu prędkości.
    - 4.1.1. W przypadku opony klasy C1 symbol indeksu 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 EKG ONZ nr 30.
    - 4.1.2. W przypadku opony klasy C2 lub C3 symbol indeksu 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” opisaną w pkt 3.2.2 niniejszego załącznika.

- 4.2. Wymagania określone w pkt 4.1.1 i 4.1.2 nie mają zastosowania w następujących sytuacjach:
- 4.2.1. w przypadku zespołów zapasowych do użytku tymczasowego, do których stosuje się pkt 6 niniejszego załącznika;
- 4.2.2. w przypadku pojazdów, które normalnie wyposażone są w zwykłe opony, a czasami wyposażane są w opony śniegowe (tzn. oznaczone symbolem płatka śniegu lub płatka śniegu na tle gór), gdzie symbol indeksu prędkości na oponie śniegowej 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 symbolowi indeksu prędkości montowanych opon śniegowych, wówczas wewnątrz pojazdu w dobrze widocznym miejscu w polu widzenia kierującego pojazdem należy umieścić ostrzeżenie dotyczące maksymalnej prędkości określające najniższą wartość maksymalnej dopuszczalnej prędkości montowanych opon śniegowych. Inne opony ułatwiające jazdę na śniegu (tj. z oznaczeniem M + S, ale bez oznaczenia z symbolem płatka śniegu lub płatka śniegu na tle gór) muszą spełniać wymagania określone w pkt 4.1.1 i 4.1.2 niniejszego załącznika;
- 4.2.3. w przypadku pojazdów wyposażonych w profesjonalne opony terenowe oznaczone POR. Niemniej jednak, jeżeli maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest większa niż prędkość odpowiadająca najniższemu symbolowi indeksu prędkości montowanych opon do zastosowań specjalnych, wówczas wewnątrz pojazdu w dobrze widocznym miejscu w polu widzenia kierującego pojazdem należy umieścić ostrzeżenie dotyczące maksymalnej prędkości określające najniższą wartość maksymalnej dopuszczalnej prędkości montowanych opon do zastosowań specjalnych;
- 4.2.4. w przypadku pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub> wyposażonych w ogranicznik prędkości (SLD) zatwierdzony zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 89 <sup>(1)</sup>, 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 symbolowi indeksu prędkości montowanych opon, wówczas wewnątrz pojazdu w dobrze widocznym miejscu w polu widzenia kierującego pojazdem należy umieścić ostrzeżenie dotyczące maksymalnej prędkości określające maksymalną dopuszczalną prędkość opon;
- 4.2.5. w przypadku pojazdów kategorii M<sub>1</sub> lub N<sub>1</sub> wyposażonych w pokładowy system spełniający funkcję 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 symbolowi indeksu prędkości montowanych opon, wówczas wewnątrz pojazdu w dobrze widocznym miejscu w polu widzenia kierującego pojazdem należy umieścić ostrzeżenie dotyczące maksymalnej prędkości określające maksymalną dopuszczalną prędkość opon.
- 4.3. Istotne informacje należy w jasny sposób przedstawić w instrukcji obsługi dla posiadacza pojazdu, aby zagwarantować, że po dopuszczeniu pojazdu do ruchu montowane w nim będą, w razie potrzeby, odpowiednie opony na wymianę o właściwej dopuszczalnej prędkości.
5. PRZYPADKI SPECJALNE
- 5.1. W przypadku przyczep kategorii O<sub>1</sub> i O<sub>2</sub> 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) czynnik 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. W przypadku pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> przystosowanych do ciągnięcia przyczepy dodatkowe obciążenie w miejscu urządzenia sprzęgającego przyczepy może spowodować 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 musi 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).
- 5.3. W przypadkach 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 3.2.2 niniejszego załącznika. W takim przypadku maksymalną dopuszczalną nośność opon w relacji do technicznie dopuszczalnego maksymalnego obciążenia osi (zob. pkt 3.1.2–3.1.4) 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 4.1.1 i 4.1.2 niniejszego załącznika.
- Odpowiednie współczynniki są następujące:
- 5.3.1. 1,15 w przypadku pojazdu klasy I bądź klasy A (M<sub>2</sub> or M<sub>3</sub>) zgodnie z definicją w pkt 2.1.1.1 (klasa I) i pkt 2.1.2.1 (klasa A) regulaminu EKG ONZ nr 107 <sup>(2)</sup>;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 158 z 19.5.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 255 z 29.9.2010, s. 1.

- 5.3.2. 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 zmiatarki lub śmieciarki, o ile maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu nie przekracza 60 km/h.
- 5.4. W wyjątkowych przypadkach, w których pojazdy są przystosowane do warunków niekompatybilnych z właściwościami opon klas C1, C2 lub C3 i konieczne jest zatem wyposażenie opon w inne dodatkowe cechy, wymagania pkt 1.1 niniejszego załącznika nie mają zastosowania, o ile spełnione są wszystkie z wymienionych poniżej warunków:
- 5.4.1. opony są homologowane zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 75 <sup>(1)</sup> lub regulaminem EKG ONZ nr 106 <sup>(2)</sup>; oraz
- 5.4.2. organ udzielający homologacji typu oraz placówka techniczna uznały, że zamontowane opony nadają się do warunków użytkowania pojazdu. Charakter zwolnienia i przyczyny jego udzielenia muszą być określone w sprawozdaniu z badania oraz pod uwagami na świadectwie homologacji.
6. ZAPASOWE KOŁA I OPONY
- 6.1. W przypadkach gdy pojazd wyposażony jest w zespół zapasowy, musi to być:
- 6.1.1. standardowy zespół zapasowy o takim samym rozmiarze jak opony zamontowane w pojeździe;
- 6.1.2. zespół zapasowy do użytku tymczasowego odpowiedni do zastosowania w pojeździe, z zastrzeżeniem, że pojazdów kategorii innych niż M<sub>1</sub> lub N<sub>1</sub> nie należy wyposażać w zespoły zapasowe do użytku tymczasowego.
- 6.1.2.1. 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), to należy to wyraźnie zapisać w instrukcji obsługi dla posiadacza pojazdu oraz zweryfikować zgodność z odpowiednimi elementami pkt 2.3 niniejszego załącznika.
- 6.2. Każdy pojazd wyposażony w zespół zapasowy do użytku tymczasowego lub opony typu „run flat” musi dysponować ważną homologacją typu na mocy regulaminu EKG ONZ nr 64 w odniesieniu do wymagań dotyczących wyposażenia pojazdów w zespoły zapasowe do użytku tymczasowego i opony typu „run flat”.

---

<sup>(1)</sup> Jeszcze niepublikowany. Ukaże się w druku do maja 2011 r.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 257 z 30.9.2010, s. 231.