

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/562****z dnia 8 kwietnia 2015 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 347/2012 w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dla niektórych kategorii pojazdów silnikowych w odniesieniu do zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego**

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 przewidzianej dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup>.
- (2) W rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 określono podstawowe wymagania w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> w odniesieniu do montażu zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego (ang. *Advanced Emergency Braking Systems*, AEBS). Konieczne jest ustalenie szczegółowych procedur, badań i wymagań dotyczących tego rodzaju homologacji typu.
- (3) W rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 określono ogólny obowiązek, zgodnie z którym pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> muszą być wyposażone w AEBS.
- (4) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 347/2012 <sup>(3)</sup> ustanowiono szczegółowe procedury, badania i wymagania w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do AEBS oraz przewidziano wprowadzenie tych wymagań w dwóch etapach. W ramach pierwszego etapu niektóre nowe typy pojazdów miały podlegać, począwszy od dnia 1 listopada 2013 r., poziomowi homologacji 1. W ramach drugiego etapu wspomniane typy pojazdów, oraz niektóre inne typy pojazdów, które nie podlegały poziomowi homologacji 1, podlegałyby wymogowi uzyskania poziomu homologacji 2, wymagającego przestrzegania dalszych, ostrzejszych wymagań. W rozporządzeniu (UE) nr 347/2012 przewidziano ponadto, że poziom homologacji 2 zostanie wprowadzony z dniem 1 listopada 2016 r. dla nowych typów pojazdów.
- (5) Aby zapewnić wystarczający okres wstępny na zdobycie dalszych doświadczeń z systemami AEBS i umożliwić dalszy rozwój techniczny w tej dziedzinie, ustanowiono odpowiednie ramy czasowe dla wprowadzenia poziomu homologacji 2. Ponadto ramy te miały umożliwić Komisji uwzględnienie międzynarodowych zharmonizowanych wymogów dotyczących skuteczności działania i badań, jakie miała przyjąć Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) w odniesieniu do typów pojazdów kategorii objętych regulaminem nr 131 ONZ w odniesieniu do AEBS.
- (6) W związku z tym przewiduje się, że najpóźniej dwa lata przed wprowadzeniem poziomu homologacji 2, Komisja przyjmie kryteria dotyczące badań w zakresie układów ostrzegania i aktywacji hamowania dla typów pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i kategorii N<sub>2</sub> o masie całkowitej nieprzekraczającej 8 ton, biorąc pod uwagę dalsze postępy w tym obszarze na szczeblu EKG ONZ.
- (7) EKG ONZ określiła docelową prędkość mającą zastosowanie w scenariuszu „celu ruchomego” dla poziomu homologacji 2 w badaniach typów pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i kategorii N<sub>2</sub> o masie całkowitej nieprzekraczającej 8 ton. Wartości prędkości docelowej zostały określone ostrożnie, tak aby umożliwić uwzględnienie dalszych doświadczeń z systemami AEBS i dalszego postępu technicznego w tym obszarze w odniesieniu do typów pojazdów, których to dotyczy.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.

<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).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 347/2012 z dnia 16 kwietnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dla niektórych kategorii pojazdów silnikowych w odniesieniu do zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego (Dz.U. L 109 z 21.4.2012, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

W załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 347/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*

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 8 kwietnia 2015 r.

*W imieniu Komisji*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Przewodniczący*

\_\_\_\_\_

ZAŁĄCZNIK

W załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 347/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) punkt 2.4.2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.4.2.1. a) dla poziomu homologacji 1: co najmniej jeden wyczuwalny lub dźwiękowy tryb ostrzegawczy jest włączany nie później niż dla wartości czasu określonych w kolumnie B tabeli znajdującej się w dodatku 1;

b) dla poziomu homologacji 2: co najmniej jeden tryb ostrzegawczy jest włączany nie później niż dla wartości czasu określonych w kolumnie B tabeli znajdującej się w dodatku 2; jak następuje:

— w przypadku kategorii pojazdów, o których mowa w wierszu 1 tabeli w dodatku 2: ostrzeżenie musi być w trybie wyczuwalnym lub dźwiękowym, i

— w przypadku kategorii pojazdów, o których mowa w wierszu 2 tabeli w dodatku 2: ostrzeżenie musi być w trybie wyczuwalnym, dźwiękowym lub optycznym.”;

2) punkt 2.4.2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.4.2.2. Co najmniej dwa tryby ostrzegawcze są włączane nie później niż dla wartości czasu określonych:

dla poziomu homologacji 1: w kolumnie C tabeli w dodatku 1;

dla poziomu homologacji 2: w kolumnie C tabeli w dodatku 2.”;

3) skreśla się ostatnie zdanie w pkt 2.5.2.1 i 2.5.2.2;

4) dodatek 2 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 2

**Poziom homologacji 2: wymagania dotyczące badania sygnałów ostrzegawczych i aktywacji systemu – kryteria wyniku pozytywnego/negatywnego**

Wiersz	A	B	C	D	E	F	G	H
0	Kategoria pojazdu	Cel nieruchomy			Cel ruchomy			
		Czas włączenia trybów ostrzegawczych		Zmniejszenie prędkości przedmiotowego pojazdu	Czas włączenia trybów ostrzegawczych		Zmniejszenie prędkości przedmiotowego pojazdu	Prędkość celu
		Co najmniej 1 sygnał	Co najmniej 2 sygnały		Co najmniej 1 sygnał	Co najmniej 2 sygnały		
		(zob. pkt 2.4.2.1)	(zob. pkt 2.4.2.2)	(zob. pkt 2.4.5)	(zob. pkt 2.5.2.1)	(zob. pkt 2.5.2.2)	(zob. pkt 2.5.3)	(zob. pkt 2.5.1)
1	M <sub>3</sub> <sup>(1)</sup> , N <sub>3</sub> i N <sub>2</sub> > 8t	Nie później niż 1,4 s przed rozpoczęciem fazy hamowania awaryjnego	Nie później niż 0,8 s przed rozpoczęciem fazy hamowania awaryjnego	Nie mniej niż 20 km/h	Nie później niż 1,4 s przed rozpoczęciem fazy hamowania awaryjnego	Nie później niż 0,8 s przed rozpoczęciem fazy hamowania awaryjnego	Przedmiotowy pojazd nie może uderzyć w ruchomy cel	12 ± 2 km/h

Wiersz	A	B	C	D	E	F	G	H	
0	Kategoria pojazdu	Cel nieruchomy			Cel ruchomy				
		Czas włączenia trybów ostrzegawczych		Zmniejszenie prędkości przedmiotowego pojazdu	Czas włączenia trybów ostrzegawczych		Zmniejszenie prędkości przedmiotowego pojazdu	Prędkość celu	
		Co najmniej 1 sygnał	Co najmniej 2 sygnały		Co najmniej 1 sygnał	Co najmniej 2 sygnały			
		(zob. pkt 2.4.2.1)	(zob. pkt 2.4.2.2)	(zob. pkt 2.4.5)	(zob. pkt 2.5.2.1)	(zob. pkt 2.5.2.2)	(zob. pkt 2.5.3)	(zob. pkt 2.5.1)	
2	$N_2 \leq 8t$ <sup>(2)</sup> <sup>(4)</sup> oraz $M_2$ <sup>(2)</sup> <sup>(4)</sup>	Nie później niż 0,8 s przed rozpoczęciem fazy hamowania awaryjnego	Przed rozpoczęciem fazy hamowania awaryjnego <sup>(3)</sup>	Nie mniej niż 10 km/h	Nie później niż 0,8 s przed rozpoczęciem fazy hamowania awaryjnego	Przed rozpoczęciem fazy hamowania awaryjnego <sup>(3)</sup>	Przedmiotowy pojazd nie może uderzyć w ruchomy cel	$67 \pm 2$ km/h <sup>(5)</sup>	

<sup>(1)</sup> Pojazdy kategorii  $M_3$  z hydraulicznym układem hamulcowym podlegają wymaganiom z wiersza 2.

<sup>(2)</sup> Pojazdy z pneumatycznym układem hamulcowym podlegają wymaganiom z wiersza 1.

<sup>(3)</sup> Wartości określa producent pojazdu podczas homologacji typu (zob. załącznik 1 część 2 uzupełnienie pkt 4.4).

<sup>(4)</sup> Producenci pojazdów kategorii uwzględnionych w wierszu 2 mogą wybrać uzyskanie homologacji typu pojazdu na podstawie wartości określonych w wierszu 1; w takim przypadku należy wykazać zgodność ze wszystkimi wartościami podanymi w wierszu 1.

<sup>(5)</sup> Wartości dla prędkości docelowej w rubryce H2 zostaną poddane przeglądowi przed dniem 1 listopada 2021 r.”.