



Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/138 z dnia 29 stycznia 2015 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 208/2014 w sprawie środków ograniczających skierowanych przeciwko niektórym osobom, podmiotom i organom w związku z sytuacją na Ukrainie 1
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/139 z dnia 27 stycznia 2015 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1484/95 w odniesieniu do ustalania cen reprezentatywnych w sektorach mięsa drobiowego i jaj oraz w odniesieniu do albumin jaj 3
- ★ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/140 z dnia 29 stycznia 2015 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do sterylnej kabiny załogi lotniczej i sprostowania tego rozporządzenia 5
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/141 z dnia 29 stycznia 2015 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 367/2014 ustanawiające saldo netto udostępnione na wydatki EFRG 11
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/142 z dnia 29 stycznia 2015 r. ustanawiające standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw 14

DECYZJE

- ★ Decyzja Rady (WPZiB) 2015/143 z dnia 29 stycznia 2015 r. zmieniająca decyzję Rady 2014/119/WPZiB w sprawie środków ograniczających skierowanych przeciwko niektórym osobom, podmiotom i organom w związku z sytuacją na Ukrainie 16
- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/144 z dnia 28 stycznia 2015 r. ustanawiająca procedury składania wniosków o udzielenie dotacji i wniosków o płatność oraz związanych z nimi informacji, w odniesieniu do środków nadzwyczajnych w zakresie zwalczania chorób zwierząt, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 652/2014 (notyfikowana jako dokument nr C(2015) 250) 17

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY Utworzone na mocy umów międzynarodowych

- ★ **Regulamin nr 78 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii L₁, L₂, L₃, L₄ i L₅ w odniesieniu do układu hamulcowego [2015/145] 30**

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE RADY (UE) 2015/138

z dnia 29 stycznia 2015 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 208/2014 w sprawie środków ograniczających skierowanych przeciwko niektórym osobom, podmiotom i organom w związku z sytuacją na Ukrainie

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 215,

uwzględniając decyzję Rady 2014/119/WPZiB z dnia 5 marca 2014 r. w sprawie środków ograniczających skierowanych przeciwko niektórym osobom, podmiotom i organom w związku z sytuacją na Ukrainie ⁽¹⁾,

uwzględniając wspólny wniosek Wysokiego Przedstawiciela Unii do Spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa oraz Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (UE) nr 208/2014 ⁽²⁾ nadaje skuteczność pewnym środkom przewidzianym w decyzji 2014/119/WPZiB i przewiduje zamrożenie środków finansowych i zasobów gospodarczych określonych osób wskazanych jako odpowiedzialne za defraudację ukraińskich funduszy państwowych oraz osób odpowiedzialnych za naruszenia praw człowieka na Ukrainie, a także osób fizycznych lub prawnych, podmiotów lub organów z nimi powiązanych.
- (2) W dniu 29 stycznia 2015 r. Rada przyjęła decyzję 2015/143/WPZiB ⁽³⁾ zmieniającą decyzję 2014/119/WPZiB i zawierającą wyjaśnienia dotyczące kryteriów wyznaczania środków finansowych objętych zamrożeniem w przypadku osób wskazanych jako odpowiedzialne za defraudację ukraińskich funduszy państwowych.
- (3) Zmiana ta wchodzi w zakres stosowania Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zatem do jej wdrożenia niezbędne jest działanie regulacyjne na szczeblu unijnym, w szczególności w celu zapewnienia jej jednolitego wprowadzenia we wszystkich państwach członkowskich. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 208/2014,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W art. 3 rozporządzenia (UE) nr 208/2014 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Do celów ust. 1 osoby wskazane jako odpowiedzialne za defraudację ukraińskich funduszy państwowych obejmują osoby, w sprawie których organy ukraińskie wszczęły dochodzenie:

- a) w związku z defraudacją ukraińskich funduszy publicznych lub aktywów publicznych lub za współudział w tych działaniach; lub
- b) w związku z nadużyciem stanowiska przez osobę piastującą funkcję publiczną w celu zapewnienia sobie lub osobie trzeciej nieuzasadnionych korzyści ze szkodą dla ukraińskich funduszy publicznych lub aktywów publicznych, lub za współudział w tych działaniach.”.

⁽¹⁾ Dz.U. L 66 z 6.3.2014, s. 26.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (UE) nr 208/2014 z dnia 5 marca 2014 r. w sprawie środków ograniczających skierowanych przeciwko niektórym osobom, podmiotom i organom w związku z sytuacją na Ukrainie (Dz.U. L 66 z 6.3.2014, s. 1).

⁽³⁾ (Zob. s. 16 niniejszego Dziennika Urzędowego).

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego 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 29 stycznia 2015 r.

W imieniu Rady
F. MOGHERINI
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/139**z dnia 27 stycznia 2015 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1484/95 w odniesieniu do ustalania cen reprezentatywnych w sektorach mięsa drobiowego i jaj oraz w odniesieniu do albumin jaj**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1308/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólną organizację rynków produktów rolnych oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 922/72, (EWG) nr 234/79, (WE) nr 1037/2001 i (WE) nr 1234/2007 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 183 lit. b),uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. ustanawiające zasady handlu niektórymi towarami pochodzącymi z przetwórstwa produktów rolnych oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 1216/2009 i (WE) nr 614/2009 ⁽²⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 6 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje,

- (1) Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1484/95 ⁽³⁾ ustanowiono szczegółowe zasady stosowania systemu dodatkowych należności przywozowych oraz ustalono ceny reprezentatywne w sektorach mięsa drobiowego i jaj oraz w odniesieniu do albumin jaj.
- (2) Z regularnych kontroli danych, na podstawie których są określane ceny reprezentatywne dla produktów w sektorach mięsa drobiowego i jaj oraz w odniesieniu do albumin jaj, wynika, że należy zmienić ceny reprezentatywne w przywozie niektórych produktów, uwzględniając wahania cen w zależności od pochodzenia tych produktów.
- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1484/95.
- (4) Ze względu na konieczność zagwarantowania, że środek ten będzie mieć zastosowanie możliwie jak najszybciej po udostępnieniu aktualnych danych, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w dniu jego opublikowania,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 1484/95 zastępuje się tekstem zawartym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 27 stycznia 2015 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Jerzy PLEWA

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju Obszarów
Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 671.⁽²⁾ Dz.U. L 150 z 20.5.2014, s. 1.⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1484/95 z dnia 28 czerwca 1995 r. określające szczegółowe zasady wdrażania systemu dodatkowych należności przywozowych oraz ustalające ceny reprezentatywne w sektorach mięsa drobiowego i jaj oraz w odniesieniu do albumin jaj i uchylające rozporządzenie nr 163/67/EWG (Dz.U. L 145 z 29.6.1995, s. 47).

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK I

Kod CN	Opis towarów	Cena reprezentatywna (w EUR/100 kg)	Zabezpieczenie, o którym mowa w art. 3 (w EUR/100 kg)	Pochodzenie ⁽¹⁾
0207 12 10	Kurczaki oskubane i wypatroszone, bez głów i łapek, ale z szyjami, sercami, wątróbkami i żołądkami, znane jako »kurczaki 70 %«, zamrożone	125,5	0	AR
0207 12 90	Kurczaki oskubane i wypatroszone, bez głów i łapek, i bez szyj, serc, wątróbek i żołądków, znane jako »kurczaki 65 %« lub inaczej zgłaszane, zamrożone	150,6	0	AR
		146,2	0	BR
0207 14 10	Kawałki z ptactwa z gatunku <i>Gallus domesticus</i> bez kości, zamrożone	327,9	0	AR
		232,8	20	BR
		349,8	0	CL
		277,5	7	TH
0207 14 50	Piersi z kurczaka, zamrożone	213,4	0	BR
0207 14 60	Nogi z kurczaka, zamrożone	134,5	3	BR
0207 27 10	Kawałki z indyków bez kości, zamrożone	372,2	0	BR
		516,1	0	CL
1602 32 11	Przetwory z ptactwa z gatunku <i>Gallus domesticus</i> niepoddane obróbce cieplnej	254,6	10	BR

⁽¹⁾ »Nomenklatura krajów ustalona w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1106/2012 z dnia 27 listopada 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 471/2009 w sprawie statystyk Wspólnoty dotyczących handlu zagranicznego z państwami trzecimi, w odniesieniu do aktualizacji nazewnictwa państw i terytoriów (Dz.U. L 328 z 28.11.2012, s. 7).« Kod »ZZ« oznacza »inne pochodzenie«.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/140**z dnia 29 stycznia 2015 r.****w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do sterylnej kabiny załogi lotniczej i sprostowania tego rozporządzenia**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylając dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Operatorzy i personel uczestniczący w użytkowaniu określonych statków powietrznych muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymagania określone w pkt 8.b załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (2) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾ ustanowiono warunki bezpiecznego użytkowania statków powietrznych.
- (3) Aby ograniczyć ryzyko związane z ewentualnymi błędami wynikającymi z zakłócenia działań lub rozproszenia uwagi załogi lotniczej w niektórych fazach lotu, należy zobowiązać operatorów do zapewnienia, by członkowie załogi nie musieli wykonywać podczas krytycznych faz lotu czynności innych niż konieczne do bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego.
- (4) Rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawia ograniczenie liczby osób, które mogą znajdować się na pokładzie podczas operacji specjalistycznych. To ograniczenie nie znajduje jednak uzasadnienia we względach bezpieczeństwa. Należy zatem dostosować art. 5 ust. 7.
- (5) Do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dodano rozporządzeniem Komisji (UE) nr 71/2014⁽³⁾ artykuł 9a. Następnie rozporządzeniem Komisji (UE) nr 83/2014⁽⁴⁾ dodano kolejny artykuł 9a, który jednak powinien być otrzymać numer 9b. Dla zapewnienia jasności i pewności prawa należy zastąpić ten artykuł 9a dodany rozporządzeniem (UE) nr 83/2014 i nadać mu prawidłowy numer.
- (6) Mając na względzie pewność prawa oraz zapewnienie spójności z terminami stosowanymi w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008, należy w niektórych językach poprawić pewne terminy użyte w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić i sprostować rozporządzenie (UE) nr 965/2012.
- (8) Środki określone w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii⁽⁵⁾ wydanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 71/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 23 z 28.1.2014, s. 27).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 28 z 31.1.2014, s. 17).

⁽⁵⁾ Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego nr 05/2013 z dnia 10 czerwca 2013 r. dotycząca rozporządzenia Komisji ustanawiającego przepisy wykonawcze w odniesieniu do procedur dotyczących sterylnej kabiny załogi lotniczej.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Operatorzy samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym, a także balonów i szybowców, uczestniczący w operacjach niezarobkowych, w tym niezarobkowych operacjach specjalistycznych, eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.”;

b) ust. 5 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) inne samoloty i śmigłowce, a także balony i szybowce zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.”;

c) w ust. 7 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Z wyjątkiem członków załogi na pokładzie nie mogą znajdować się osoby, których obecność nie jest niezbędna do wykonania misji.”;

2) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„2. W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 1 statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w przypadku samolotów są eksploatowane w oparciu o warunki określone w decyzji Komisji C(2009) 7633 z dnia 14 października 2009 r., kiedy są użytkowane w operacjach CAT.”;

b) w ust. 4a formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„4a. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 1 i 6, następujące operacje przy użyciu samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym, balonów i szybowców mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII.”;

3) art. 9a dodany rozporządzeniem (UE) nr 83/2014 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9b

Ocena

Agencja regularnie dokonuje oceny skuteczności przepisów dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku zawartych w załącznikach II i III. Nie później niż dnia 18 lutego 2019 r. Agencja przygotowuje pierwsze sprawozdanie na temat wyników tej oceny.

We wspomnianej ocenie wykorzystuje się wiedzę naukową i opiera się ją na danych operacyjnych gromadzonych, z pomocą państw członkowskich, długofalowo po rozpoczęciu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Ocena dotyczy wpływu, jaki na czujność załogi mają co najmniej następujące czynniki:

- a) pełnienie służby przez ponad 13 godzin w najkorzystniejszej porze doby;
- b) pełnienie służby przez ponad 10 godzin w mniej korzystnej porze doby;
- c) pełnienie służby przez ponad 11 godzin przez członków załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania;
- d) służba na dużej liczbie odcinków (więcej niż 6);

- e) pozostawanie w gotowości do służby, np. pełnienie dyżuru lub pozostawanie w rezerwie, po którym następuje służba podczas lotu; oraz
 - f) grafiki zakłócające.”;
- 4) w załącznikach I, III, IV, VI i VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące poprawki:

- 1) art. 6 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Na zasadzie odstępstwa od SPA.PBN.100 »Operacje PBN« z załącznika V operacje niezarobkowe wykonywane przy użyciu samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym w wyznaczonej przestrzeni powietrznej, na trasach lub zgodnie z procedurami, w przypadku których ustanawia się specyfikacje nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN), są nadal wykonywane na warunkach określonych w prawie krajowym państw członkowskich do momentu przyjęcia i rozpoczęcia stosowania odpowiednich przepisów wykonawczych.”;

- 2) w załącznikach II, III, IV, VII i VIII wprowadza się poprawki określone w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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

Jednakże art. 1 pkt 3 stosuje się od dnia 18 lutego 2016 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 29 stycznia 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach I, III, IV, VI i VIII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I dodaje się punkt 109a w brzmieniu:

„109a) »Sterylna kabina załogi lotniczej« oznacza każdy przedział czasu, w którym działania członków załogi lotniczej nie są zakłócone ani ich uwaga nie jest rozpraszana, z wyjątkiem sytuacji krytycznych dla bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego lub dla bezpieczeństwa osób przebywających na jego pokładzie.”;

2) w załączniku III (CZĘŚĆ ORO):

a) pkt ORO.GEN.110 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) Operator ustanawia procedury i instrukcje dla bezpiecznej eksploatacji każdego typu statku powietrznego, określające czynności i obowiązki personelu naziemnego oraz członków załóg dotyczące wszystkich rodzajów operacji na ziemi oraz w powietrzu. Te procedury i instrukcje nie mogą wymagać od członków załóg wykonywania podczas krytycznych faz lotu czynności innych niż konieczne do bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego. Procedury i instrukcje muszą również zawierać procedury i instrukcje związane ze sterylną kabiną załogi lotniczej.”;

b) pkt ORO.MLR.105 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) opracowuje się zgodnie z pkt 8.a.3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w oparciu o odpowiedni główny wykaz wyposażenia minimalnego (MMEL) określony w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012. Jeżeli MMEL nie został ustanowiony jako część danych dotyczących zgodności operacyjnej, MEL może się opierać się na odpowiednim MMEL uznanym przez państwo operatora lub rejestracji, stosownie do przypadku.”;

3) w załączniku IV (CZĘŚĆ CAT) dodaje się punkt w brzmieniu:

„CAT.GEN.MPA.124 Kołowanie statku powietrznego

Operator ustanawia procedury dotyczące kołowania statku powietrznego w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji i w celu zwiększenia bezpieczeństwa drogi startowej.”;

4) w załączniku VI (CZĘŚĆ NCC) dodaje się punkt w brzmieniu:

„NCC.GEN.119 Kołowanie statku powietrznego

Operator ustanawia procedury dotyczące kołowania w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji i zwiększenia bezpieczeństwa drogi startowej.”;

5) w załączniku VIII (CZĘŚĆ SPO) dodaje się punkt w brzmieniu:

„SPO.GEN.119 Kołowanie statku powietrznego

Operator ustanawia procedury dotyczące kołowania statku powietrznego w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji i w celu zwiększenia bezpieczeństwa drogi startowej.”.

ZAŁĄCZNIK II

W załącznikach II, III, IV, VII i VIII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące poprawki:

1) w załączniku II:

a) pkt ARO.GEN.220 lit. a) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) nadzoru nad operacjami wykonywanymi statkami powietrznymi innymi niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym przez operatorów wykonujących niezarobkowe operacje lotnicze;”;

b) pkt ARO.GEN.300 lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) czy operatorzy wykonujący niezarobkowe operacje lotnicze przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym niezmiennie spełniają stosowne wymagania; oraz”;

2) w załączniku III:

a) pkt ORO.GEN.110 lit. k) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) jednosilnikowych śmigłowców o MOPSC nie większej niż 5 innych niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym;”;

b) pkt ORO.FC.005 lit. b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) operacji zarobkowego pasażerskiego transportu lotniczego, które zaczynają się i kończą na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej oraz w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu:

— jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg lub MOPSC wynoszącej 5, lub

— jednosilnikowych śmigłowców innych niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, o MOPSC wynoszącej 5;”;

c) pkt ORO.FC.105 lit. d) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) operacji zarobkowego pasażerskiego transportu lotniczego, które zaczynają się i kończą na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej lub w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywanych według VFR w dzień przy użyciu jednosilnikowych śmigłowców innych niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, o MOPSC wynoszącej 5;”;

d) pkt ORO.FC.230 lit. b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) Członek załogi lotniczej zaangażowany w operacje dzienne i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, wykonywane na śmigłowcu innym niż skomplikowany śmigłowiec z napędem silnikowym, może zaliczyć sprawdzian umiejętności u operatora tylko na jednym z posiadanych typów. Sprawdzian umiejętności u operatora jest przeprowadzany za każdym razem na typie najdawniej wykorzystywanym w sprawdzianie umiejętności. Odpowiednie typy śmigłowców, które można grupować do celu prowadzenia sprawdzianu umiejętności u operatora, są określone w instrukcji operacyjnej.”;

e) pkt ORO.FC.230 lit. b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) Nie naruszając przepisu ORO.FC.145 lit. a) pkt 2, w przypadku operacji wykonywanych śmigłowcami innymi niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, a także operacji wykonywanych samolotami w klasie osiągow B, sprawdzian może przeprowadzić odpowiednio wykwalifikowany dowódca wyznaczony przez operatora i przeszkolony w zakresie zagadnień CRM i oceny umiejętności CRM. Operator informuje właściwy organ o osobach wyznaczonych do pełnienia tej funkcji.”;

3) w załączniku IV:

a) w pkt CAT.GEN.MPA.180 lit. b) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„b) Nie naruszając przepisów lit. a), w przypadku operacji wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, startujących i lądujących z tego samego lotniska lub miejsca operacji lotniczej w odstępie do 24 godzin lub pozostających w granicach obszaru lokalnego określonego w instrukcji operacyjnej, następujące dokumenty i informacje można przechowywać na lotnisku lub na miejscu operacji lotniczej zamiast na pokładzie;”;

b) pkt CAT.OP.MPA.100 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) operacji VFR wykonywanych w dzień przy użyciu samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym;”;

- c) pkt CAT.OP.MPA.105 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym; oraz”;
- d) pkt CAT.OP.MPA.130 lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) Z wyjątkiem operacji VFR wykonywanych z użyciem samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym, operator ustanawia odpowiednie procedury operacyjne dotyczące odlotu oraz przylotu/podejścia dla każdego typu samolotu, biorąc pod uwagę potrzebę minimalizacji hałasu emitowanego przez statki powietrzne.”;
- e) pkt CAT.OP.MPA.135 lit. c) otrzymuje brzmienie:
„c) Litera a) pkt 1 nie ma zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień przez statki powietrzne inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, podczas których statek powietrzny odlatuje i przylatuje na to samo lotnisko lub miejsce operacji lotniczej.”;
- f) pkt CAT.OP.MPA.175 lit. c) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym startujących i lądujących na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej; lub”;
- 4) w załączniku VII:
- a) tytuł otrzymuje brzmienie:
„OPERACJE NIEZAROBKOWE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU STATKÓW POWIETRZNYCH INNYCH NIŻ SKOMPLIKOWANE STATKI POWIETRZNE Z NAPĘDEM SILNIKOWYM”;
- b) pkt NCO.SPEC.100 otrzymuje brzmienie:
„NCO.SPEC.100 Zakres
W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania szczególne, których przestrzegać musi pilot dowódca wykonujący niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statku powietrznego innego niż skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym.”;
- 5) w załączniku VIII:
- a) pkt SPO.GEN.005 lit. b) otrzymuje brzmienie:
„b) Niezależnie od przepisu lit. a) niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym muszą być zgodne z przepisami załącznika VII (część NCO).”;
- b) w pkt SPO.GEN.005 lit. c) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„c) Niezależnie od przepisów lit. a) następujące operacje przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII (część NCO).”;
- c) pkt SPO.IDE.A.160 lit. c) otrzymuje brzmienie:
„c) w przypadku samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym — pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu załogi lotniczej, posiadający jeden punkt zwalniania.”;
- d) w pkt SPO.IDE.H.195 tytuł otrzymuje brzmienie:
„Loty nad obszarami wodnymi — śmigłowce inne niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym”;
- e) w SPO.IDE.H.203 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„Skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi w nieprzyjnym środowisku, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową oraz śmigłowce inne niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, użytkowane nad obszarami wodnymi w nieprzyjnym środowisku w odległości od lądu większej niż 50 mil morskich, muszą.”;
-

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/141**z dnia 29 stycznia 2015 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 367/2014 ustanawiające saldo netto udostępnione na wydatki EFRG**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1306/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie finansowania wspólnej polityki rolnej, zarządzania nią i monitorowania jej oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 352/78, (WE) nr 165/94, (WE) nr 2799/98, (WE) nr 814/2000, (WE) nr 1290/2005 i (WE) nr 485/2008 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 16 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 367/2014 ⁽²⁾ ustanowiono saldo netto udostępniane na wydatki w ramach Europejskiego Funduszu Rolniczego Gwarancji (EFRG), jak również kwoty udostępniane na lata budżetowe 2014–2020 w ramach Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) zgodnie z art. 10c ust. 2, art. 136, art. 136a i art. 136b rozporządzenia Rady (WE) nr 73/2009 ⁽³⁾ oraz art. 14 i art. 66 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1307/2013 ⁽⁴⁾.
- (2) Zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1307/2013 szacunkową kwotę wynikającą ze zmniejszenia płatności, zgłoszoną przez państwa członkowskie oraz o której mowa w art. 11 ust. 5 tego rozporządzenia udostępnia się jako unijne wsparcie na rzecz działań w ramach programów rozwoju obszarów wiejskich finansowanych z Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1305/2013 ⁽⁵⁾. Odpowiednie pułapy krajowe zostały dostosowane rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 1378/2014 ⁽⁶⁾.
- (3) Zgodnie z art. 136a ust. 1 akapit trzeci rozporządzenia Rady (WE) nr 73/2009 i art. 14 ust. 1 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 1307/2013 Belgia, Republika Czeska, Dania, Niemcy, Estonia, Grecja, Niemcy, Niemcy i Rumunia do dnia 1 sierpnia 2014 r. powiadomiły Komisję o swojej decyzji o przekazaniu określonego odsetka swoich rocznych pułapów krajowych płatności bezpośrednich na lata kalendarzowe 2015–2019 na programy rozwoju obszarów wiejskich finansowane w ramach EFRROW, w myśl rozporządzenia (UE) nr 1305/2013. Odpowiednie pułapy krajowe zostały dostosowane rozporządzeniem delegowanym (UE) nr 1378/2014.
- (4) Zgodnie z art. 136a ust. 2 akapit trzeci rozporządzenia (WE) nr 73/2009 i art. 14 ust. 2 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 1307/2013 Węgry do dnia 1 sierpnia 2014 r. powiadomiły Komisję o swojej decyzji o przekazaniu na płatności bezpośrednie określonego odsetka kwoty przydzielonej na wsparcie działań realizowanych w ramach programów rozwoju obszarów wiejskich finansowanych z EFRROW w latach 2016–2020, w myśl rozporządzenia (UE) nr 1305/2013. Odpowiednie pułapy krajowe zostały dostosowane rozporządzeniem delegowanym (UE) nr 1378/2014.
- (5) Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE, Euratom) nr 1311/2013 ⁽⁷⁾ podpułap dla wydatków związanych z rynkiem i płatności bezpośrednich w ramach wieloletnich ram finansowych określonych w załączniku I do tego rozporządzenia powinien zostać dostosowany w drodze dostosowania technicznego przewidzianego w art. 6 ust. 1 tego rozporządzenia po przesunięciach środków między EFFROW a płatnościami bezpośrednimi.

⁽¹⁾ Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 549.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 367/2014 z dnia 10 kwietnia 2014 r. ustanawiające saldo netto udostępnione na wydatki EFRG (Dz.U. L 108 z 11.4.2014, s. 13).

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 73/2009 z dnia 19 stycznia 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dla systemów wsparcia bezpośredniego dla rolników w ramach wspólnej polityki rolnej i ustanawiające określone systemy wsparcia dla rolników, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1290/2005, (WE) nr 247/2006, (WE) nr 378/2007 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1782/2003 (Dz.U. L 30 z 31.1.2009, s. 16).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1307/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające przepisy dotyczące płatności bezpośrednich dla rolników na podstawie systemów wsparcia w ramach wspólnej polityki rolnej oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 637/2008 i rozporządzenie Rady (WE) nr 73/2009 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 608).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1305/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich przez Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1698/2005 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 487).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 1378/2014 z dnia 17 października 2014 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1305/2013 oraz załączniki II i III i do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1307/2013 (Dz.U. L 367 z 23.12.2014, s. 16).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Rady (UE, Euratom) nr 1311/2013 z dnia 2 grudnia 2013 r. określające wieloletnie ramy finansowe na lata 2014–2020 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 884).

- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 367/2014,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 367/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) artykuł 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

W załączniku do niniejszego rozporządzenia ustanawia się saldo netto udostępniane na wydatki w ramach Europejskiego Funduszu Rolniczego Gwarancji (EFRG) zgodnie z art. 10c ust. 2, art. 136, art. 136a i art. 136b rozporządzenia (WE) nr 73/2009 oraz z art. 7 ust. 2, art. 14 i art. 66 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1307/2013.”;

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

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie siódmego 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 29 stycznia 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK

(mln EUR — ceny bieżące)

Rok budżetowy	Kwoty udostępnione na rzecz EFRROW						Kwoty przekazane z EFRROW	Saldo netto udostępnione na wydatki EFRG
	Art. 10b rozporządzenia (WE) nr 73/2009	Art. 136 rozporządzenia (WE) nr 73/2009	Art. 136b rozporządzenia (WE) nr 73/2009	Art. 66 rozporządzenia (UE) nr 1307/2013	Art. 136a ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 73/2009 i art. 14 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1307/2013	Artykuł 7 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1307/2013	Art. 136a ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 73/2009 i art. 14 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1307/2013	
2014	296,3	51,6		4,0				43 778,1
2015			51,600	4,000	621,999		499,384	44 189,785
2016				4,000	1 138,146	109,619	573,047	43 949,282
2017				4,000	1 174,732	111,975	572,440	44 144,733
2018				4,000	1 184,257	111,115	571,820	44 161,448
2019				4,000	1 131,292	112,152	571,158	44 239,714
2020				4,000	1 132,133	112,685	570,356	44 262,538”

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/142**z dnia 29 stycznia 2015 r.****ustanawiające standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1308/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólną organizację rynków produktów rolnych oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 922/72, (EWG) nr 234/79, (WE) nr 1037/2001 i (WE) nr 1234/2007 ⁽¹⁾,

uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 543/2011 z dnia 7 czerwca 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007 w odniesieniu do sektorów owoców i warzyw oraz przetworzonych owoców i warzyw ⁽²⁾, w szczególności jego art. 136 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 543/2011 przewiduje – zgodnie z wynikami wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej – kryteria, na których podstawie Komisja ustala standardowe wartości dla przywozu z państw trzecich, w odniesieniu do produktów i okresów określonych w części A załącznika XVI do wspomnianego rozporządzenia.
- (2) Standardowa wartość w przywozie jest obliczana każdego dnia roboczego, zgodnie z art. 136 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 543/2011, przy uwzględnieniu podlegających zmianom danych dziennych. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem wejść w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Standardowe wartości celne w przywozie, o których mowa w art. 136 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 543/2011, są ustalone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 29 stycznia 2015 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,

Jerzy PLEWA
Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju Obszarów
Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 671.

⁽²⁾ Dz.U. L 157 z 15.6.2011, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

(EUR/100 kg)		
Kod CN	Kod państw trzecich ⁽¹⁾	Standardowa wartość w przywozie
0702 00 00	EG	362,8
	MA	89,9
	TR	133,5
	ZZ	195,4
0707 00 05	JO	229,9
	TR	203,2
	ZZ	216,6
0709 91 00	EG	107,0
	ZZ	107,0
0709 93 10	EG	165,4
	MA	225,0
	TR	222,2
	ZZ	204,2
0805 10 20	EG	47,9
	IL	78,7
	MA	68,5
	TN	62,6
	TR	76,4
	ZZ	66,8
0805 20 10	IL	148,1
	MA	91,9
	ZZ	120,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	54,3
	EG	74,4
	IL	125,6
	MA	130,8
	TR	80,6
	ZZ	93,1
0805 50 10	TR	42,1
	ZZ	42,1
0808 10 80	BR	58,5
	CL	89,9
	MK	26,7
	US	181,6
	ZZ	89,2
0808 30 90	CL	316,1
	US	243,1
	ZA	93,7
	ZZ	217,6

⁽¹⁾ Nomenklatura krajów ustalona w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1106/2012 z dnia 27 listopada 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 471/2009 w sprawie statystyk Wspólnoty dotyczących handlu zagranicznego z państwami trzecimi, w odniesieniu do aktualizacji nazewnictwa państw i terytoriów (Dz.U. L 328 z 28.11.2012, s. 7). Kod „ZZ” odpowiada „innym pochodzeniom”.

DECYZJE

DECYZJA RADY (WPZiB) 2015/143

z dnia 29 stycznia 2015 r.

zmieniająca decyzję Rady 2014/119/WPZiB w sprawie środków ograniczających skierowanych przeciwko niektórym osobom, podmiotom i organom w związku z sytuacją na Ukrainie

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 29,

uwzględniając decyzję Rady 2014/119/WPZiB z dnia 5 marca 2014 r. w sprawie środków ograniczających skierowanych przeciwko niektórym osobom, podmiotom i organom w związku z sytuacją na Ukrainie ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 5 marca 2014 r. Rada przyjęła decyzję 2014/119/WPZiB.
- (2) Należy doprecyzować kryteria wyznaczania w zakresie zamrażania środków finansowych dotyczące osób odpowiedzialnych za defraudację ukraińskich funduszy państwowych.
- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję 2014/119/WPZiB,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Art. 1 ust. 1 decyzji 2014/119/WPZiB otrzymuje brzmienie:

„1. Zamrożone zostają wszystkie środki finansowe i zasoby gospodarcze należące do lub będące w posiadaniu, dyspozycji lub pod kontrolą wymienionych w załączniku osób wskazanych jako odpowiedzialne za defraudację ukraińskich funduszy państwowych oraz osób odpowiedzialnych za naruszenia praw człowieka na Ukrainie, a także osób fizycznych lub prawnych, podmiotów lub organów z nimi powiązanych, zgodnie z wykazem zamieszczonym w załączniku.

Do celów niniejszej decyzji do osób wskazanych jako odpowiedzialne za defraudację ukraińskich funduszy państwowych zalicza się osoby, wobec których organy ukraińskie wszczęły dochodzenie:

- a) za defraudację ukraińskich funduszy lub aktywów państwowych lub za współudział w tych działaniach; lub
- b) za wykorzystywanie stanowiska przez osobę piastującą funkcję publiczną, aby uzyskać nieuzasadnione korzyści dla siebie lub osoby trzeciej, a przez to spowodować stratę w ukraińskich funduszach lub aktywach państwowych, lub za współudział w tych działaniach.”.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 stycznia 2015 r.

W imieniu Rady
F. MOGHERINI
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 66 z 6.3.2014, s. 26.

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2015/144**z dnia 28 stycznia 2015 r.****ustanawiająca procedury składania wniosków o udzielenie dotacji i wniosków o płatność oraz związanych z nimi informacji, w odniesieniu do środków nadzwyczajnych w zakresie zwalczania chorób zwierząt, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 652/2014***(notyfikowana jako dokument nr C(2015) 250)*

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 652/2014 z dnia 15 maja 2014 r. ustanawiające przepisy w zakresie zarządzania wydatkami odnoszącymi się do łańcucha żywnościowego, zdrowia zwierząt i dobrostanu zwierząt oraz dotyczącymi zdrowia roślin i materiału przeznaczonego do reprodukcji roślin, zmieniające dyrektywy Rady 98/56/WE, 2000/29/WE i 2008/90/WE, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 178/2002, (WE) nr 882/2004 i (WE) nr 396/2005, dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/128/WE i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2009 oraz uchylające decyzje Rady 66/399/EWG, 76/894/EWG i 2009/470/WE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 36 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 652/2014 dotacje mogą być przyznawane państwom członkowskim na środki nadzwyczajne wprowadzane w przypadku potwierdzenia wystąpienia jednej z chorób zwierząt wyszczególnionych w załączniku I do tego rozporządzenia.
- (2) W celu zapewnienia należytego zarządzania finansami i szybkiego dostępu do informacji dotyczących zarządzania chorobą, należy określić terminy, w których państwa członkowskie muszą składać wnioski o dotacje oraz wnioski o płatność oraz przedstawiać wymagane informacje. W szczególności przedstawione powinny zostać aktualne wstępne szacunki wydatków ponoszonych przez państwa członkowskie.
- (3) Należy określić kurs stosowany przy przeliczaniu kwot szacowanych i kwot we wnioskach o płatność złożonych przez państwa członkowskie, których walutą krajową nie jest euro.
- (4) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1***Wstępne informacje**

Państwa członkowskie podają — w ciągu 30 dni od daty oficjalnego potwierdzenia wystąpienia choroby wyszczególnionej w załączniku I do tego rozporządzenia — wstępne informacje na temat kategorii zwierząt i produktów oraz wartości rynkowych w odniesieniu do każdej z tych kategorii w formie pliku elektronicznego zgodnie ze wzorem określonym w załączniku I do niniejszej decyzji.

Jednocześnie państwa członkowskie przedstawiają opis bieżących i planowanych działań oraz przepisów dotyczących ustalania wartości zwierząt i produktów, za które mają zostać wypłacone odszkodowania.

⁽¹⁾ Dz.U. L 189 z 27.6.2014, s. 1.

Artykuł 2**Informacje na temat szacowanych kosztów**

Nie później niż dwa miesiące od oficjalnego potwierdzenia wystąpienia choroby państwa członkowskie przedkładają Komisji wnioski o udzielenie dotacji na podstawie art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 652/2014 w formie pliku elektronicznego zgodnie ze wzorem „Wstępny budżet” podanym w załączniku II — następujące informacje:

- a) szacowane koszty odszkodowań dla właścicieli, o których mowa w art. 8 ust. 1 lit. a) i c) rozporządzenia (UE) nr 652/2014;
- b) szacowane koszty operacyjne, o których mowa w art. 8 ust. 1 lit. b) i d) — g) rozporządzenia (UE) nr 652/2014;
- c) w stosownych przypadkach — szacowane inne koszty niezbędne do zwalczania choroby, o których mowa w art. 8 ust. 1 lit. h) rozporządzenia (UE) nr 652/2014; należy załączyć stosowną dokumentację potwierdzającą.

Opis działań, o którym mowa w art. 1, jest uważany za część wniosku o udzielenie dotacji.

Co dwa miesiące po przedłożeniu informacji, o których mowa w akapicie pierwszym, państwa członkowskie przekazują zaktualizowane informacje na temat kosztów, o których mowa w tym akapicie.

Artykuł 3**Wnioski o płatność**

W terminie sześciu miesięcy od upływu terminu ustalonego w decyzji o finansowaniu lub od potwierdzenia zwalczania choroby, w zależności od tego, która data jest wcześniejsza, państwa członkowskie przedkładają Komisji:

- a) wniosek o płatność z tytułu poniesionych kosztów kwalifikowanych, w formie pliku elektronicznego zgodnie ze wzorem podanym w załączniku III do niniejszej decyzji;
- b) wyszczególnienie kosztów potwierdzające wniosek o płatność ze szczegółowymi informacjami na temat kosztów poniesionych w odniesieniu do różnych kategorii wydatków kwalifikowalnych, w formie pliku elektronicznego zgodnie ze wzorem podanym w załączniku IV do niniejszej decyzji;
- c) sprawozdanie techniczne zgodnie z załącznikiem V do niniejszej decyzji.

Artykuł 4**Kurs wymiany**

W przypadku gdy kwoty szacowanych kosztów lub wydatków poniesionych przez państwo członkowskie są w walucie innej niż euro, państwo to dokonuje przeliczenia na euro, stosując najbardziej aktualny kurs wymiany ustalony przez Europejski Bank Centralny przed pierwszym dniem miesiąca, w którym dane państwo członkowskie złożyło wniosek o udzielenie dotacji.

Artykuł 5**Adresaci**

Niniejsza decyzja wykonawcza skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 28 stycznia 2015 r.

W imieniu Komisji
Vytenis ANDRIUKAITIS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

**INFORMACJE WSTĘPNE DOTYCZĄCE KATEGORII ZWIERZĄT LUB PRODUKTÓW, O KTÓRYCH MOWA W
ART. 1**

INFORMACJE WSTĘPNE

Informacje wymagane w ciągu 30 dni od daty oficjalnego potwierdzenia wystąpienia choroby

Wysłać na adres: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Data

DD/MM/RR

**Nr ref.
przypadku
wystąpienia:**

kod państwa/choroba/rok

[illegible]

ZAŁĄCZNIK II

WSTĘPNY BUDŻET, O KTÓRYM MOWA W ART. 2

WSTĘPNY BUDŻET

Najpóźniej dwa miesiące po oficjalnym potwierdzeniu wystąpienia choroby, a potem co dwa miesiące

Wysłać na adres: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Pierwsza wersja

☐

Aktualizacja

☐

Za okres od

DD/MM/RR

do

DD/MM/RR

Nr ref. przypadku
wystąpienia:

kod państwa/choroba/rok

Osoba do kontaktów
w sprawie budżetu :

Telefon:

E-mail

Koszt bezpośredni – Odszkodowanie –		Całkowita kwota (w euro, bez VAT)
Rodzaj zwierząt/produktów	Ilość	
Suma częściowa:		EUR —

Koszt bezpośredni – Koszty operacyjne –	Całkowita kwota (w euro, bez VAT)
Ubój / eliminacja	
Czyszczenie, dezynsekcja i odkażanie	
Transport i zniszczenie pasz i urządzeń	
Zakup, przechowywanie, podawanie lub dystrybucja szczepionek	
Transport i unieszkodliwianie zwłok	
Inne niezbędne koszty (art. 8 ust. 1 lit. h) rozporządzenia (UE) nr 652/2014)	
Suma częścikowa:	EUR —

Koszty pośrednie – Koszty ogólne 7 % –	Całkowita kwota (w euro, bez VAT)
Koszty ogólne związane z kosztami bezpośrednimi, inne niż odszkodowania	
Suma cząstkowa:	EUR —

OGÓŁEM	EUR —
---------------	-------

Data:

DD/MM/RR

Nazwisko osoby
odpowiedzialnej:

Podpis:

ZAŁĄCZNIK III

WNIOSEK O PŁATNOŚĆ, O KTÓRYM MOWA W ART. 3 LIT. a)

WNIOSEK O PŁATNOŚĆ

Po przyjęciu decyzji w sprawie finansowania, 6 miesięcy po dacie zakończenia lub potwierdzenia zwalczenia choroby, w zależności od tego, która data jest wcześniejsza

Wysłać na adres: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Za okres od

DD/MM/RR

to

DD/MM/RR

Nr ref. przypadku wystąpienia:

kod państwa/choroba/rok

Osoba do kontaktów w sprawie wniosku o płatność:

Telefon:

E-mail

Koszt bezpośredni – Odszkodowanie –		Całkowita kwota (w euro, bez VAT)
Rodzaj zwierząt/produktów	Ilość	
Suma częściowa:		EUR —

Koszt bezpośredni – Koszty operacyjne –	Całkowita kwota (w euro, bez VAT)
Ubój / eliminacja	
Czyszczenie, dezynsekcja i odkażanie	
Transport i zniszczenie pasz i urządzeń	
Zakup, przechowywanie, podawanie lub dystrybucja szczepionek	
Transport i unieszkodliwianie zwłok	
Inne niezbędne koszty (art. 8 ust. 1 lit. h) rozporządzenia (UE) nr 652/2014)	
Suma częściowa:	EUR —

Koszty pośrednie – Koszty ogólne 7 % –	Całkowita kwota (w euro, bez VAT)
Koszty ogólne związane z kosztami bezpośrednimi, inne niż odszkodowania (7 %)	
Suma cząstkowa:	EUR —
OGÓŁEM	EUR —

Oświadczenie beneficjenta

wydatki zostały rzeczywiście poniesione i prawidłowo rozliczone; powyższe koszty odpowiadają zasobom wykorzystanym do prac; wykorzystanie tych zasobów było uzasadnione i konieczne do wykonania prac; koszty zostały poniesione i były zgodne z definicją kosztów kwalifikowalnych; wszystkie dokumenty potwierdzające związane z wydatkami są dostępne do wglądu; w odniesieniu do tego działania nie ubiegano się o inny wkład unijny, a wszystkie dochody pochodzą z operacji w ramach tego działania stosuje się procedury kontroli, w szczególności w celu zweryfikowania prawidłowości deklarowanych kwot w celu zapobiegania nieprawidłowościom, wykrywania ich i korygowania

Data:

Podpis:

Nazwisko osoby
odpowiedzialnej:

ZAŁĄCZNIK IV

SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE KOSZTÓW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 3 LIT. b)

ODSZKODOWANIE – WNIOSEK O PŁATNOŚĆ																										
Termin składania wniosków:				Po przyjęciu decyzji w sprawie finansowania, 6 miesięcy po dacie zakończenia lub potwierdzenia zwalczenia choroby, w zależności od tego, która data jest wcześniejsza																						
Nr referencyjny przypadku wystąpienia:																										
ŚWINIE																										
Nr ADNS	Data potwierdzenia podejrzenia	Numer identyfikacyjny gospodarstwa	Rolnik	Lokalizacja gospodarstwa	Właściciel zwierząt	Data uboju	Ubój		Metoda zniszczenia			Waga w dniu zniszczenia	Liczba zwierząt w każdej kategorii				Kwota wyplacona za wartość zwierzęcia, wg kategorii				Średnia wartość jednostkowa wg kategorii				Odszkodowanie ogółem (bez VAT)	Data płatności
			Nazwisko		Nazwisko		Gospodarstwo	Rzeźnia	Zakład utylicacyjny	Spalenie na miejscu	Inne (określić)		Maciory	Knury	Prosięta	świnie	Maciory	Knury	Prosięta	świnie	Maciory	Knury	Prosięta	świnie		
Ogółem																										
BYDŁO																										
Nr ADNS	Data potwierdzenia podejrzenia	Numer identyfikacyjny gospodarstwa	Rolnik	Lokalizacja gospodarstwa	Właściciel zwierząt	Data uboju	Ubój		Metoda zniszczenia			Waga w dniu zniszczenia	Liczba zwierząt w każdej kategorii				Kwota wyplacona za wartość zwierzęcia, wg kategorii				Średnia wartość jednostkowa wg kategorii				Odszkodowanie ogółem (bez VAT)	Data płatności
			Nazwisko		Nazwisko		Gospodarstwo	Rzeźnia	Zakład utylicacyjny	Spalenie na miejscu	Inne (określić)		Krowy	Jałowki	Cielęta	Byki	Krowy	Jałowki	Cielęta	Byki	Krowy	Jałowki	Cielęta	Byki		
Ogółem																										

[illegible][illegible]

PRODUKTY																			
Nr ADNS	Data potwierdzenia podejrzenia	Numer identyfikacyjny gospodarstwa	Rolnik	Lokalizacja gospodarstwa	Właściciel produktów	Data zniszczenia	Metoda zniszczenia			Liczba produktów w każdej kategorii				Kwota wypłacona wg kategorii				Odszkodowanie ogółem (bez VAT)	Data płatności
			Nazwisko		Nazwisko		Zakład utylizacyjny	Na miejscu (określić)	Inne (określić)	Jaja	Mleko	Nasienie	Zarodki	Jaja	Mleko	Nasienie	Zarodki		
Ogółem																			

KOSZTY OPERACYJNE – WNIOSEK O PŁATNOŚĆ

Termin składania wniosków:

Po przyjęciu decyzji w sprawie finansowanie, 6 miesięcy po dacie zakończenia lub potwierdzenia zwalczenia choroby, w zależności od tego, która data jest wcześniejsza.

Nr ref. przypadku wystąpienia:

kod państwa/choroba/rok

Ubój i eliminacja

Nr ADNS	Nr gospodarstwa	Kwota faktury bez VAT	Nazwa wykonawcy	Data płatności
Ogółem				

Czyszczenie, dezynsekcja i dezynfekcja (gospodarstw i urzędzeń)

Nr ADNS	Nr gospodarstwa	Kwota faktury bez VAT	Nazwa wykonawcy	Data płatności
Ogółem				

Transport i zniszczenie zakażonych urzędzeń i pasz

Nr ADNS	Nr gospodarstwa	Kwota faktury bez VAT	Nazwa wykonawcy	Data płatności
Ogółem				

Transport i unieszkodliwianie zwłok				
Nr ADNS	Nr gospodarstwa	Kwota faktury bez VAT	Nazwa wykonawcy	Data płatności
Ogółem				

Inne koszty niezbędne do zwalczania choroby				
Nr ADNS	Nr gospodarstwa	Kwota faktury bez VAT	Nazwa wykonawcy	Data płatności
Ogółem				

OGÓŁEM				
Ubój i eliminacja				
Czyszczenie, dezynsekcja i dezynfekcja (gospodarstw i urządzeń)				
Transport i zniszczenie zakażonych urządzeń i pasz				
Zakup, przechowywanie, podawanie lub dystrybucja szczepionek				
Transport i unieszkodliwianie zwłok				
Inne koszty niezbędne do zwalczania choroby (określić)				
Ogółem				

ZAŁĄCZNIK V

TREŚĆ SPRAWOZDANIA TECHNICZNEGO, O KTÓRYM MOWA W ART. 3 LIT. c)

Końcowe sprawozdanie techniczne musi zawierać przynajmniej następujące informacje:

- 1) daty rozpoczęcia i zakończenia stosowania środków;
 - 2) opis stosowanych środków technicznych, w tym najważniejsze dane liczbowe;
 - 3) mapy epidemiologiczne;
 - 4) stopień osiągnięcia celów i trudności techniczne;
 - 5) wyniki badań epidemiologicznych;
 - 6) inne istotne informacje epidemiologiczne: śmiertelność, zachorowalność, struktura wiekowa padłych zwierząt i zwierząt z wynikiem dodatnim, wykryte uszkodzenia, obecność przenosicieli itp.
-

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/wp29docstts.html>.

Regulamin nr 78 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii L₁, L₂, L₃, L₄ i L₅ w odniesieniu do układu hamulcowego [2015/145]

Obejmujące wszystkie obowiązujące teksty, w tym:

Sprostowanie nr 2 do serii poprawek 03 – data wejścia w życie: 23 czerwca 2010 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Homologacja
5. Specyfikacje
6. Badania
7. Zmiana typu pojazdu lub układu hamulcowego i rozszerzenie homologacji
8. Zgodność produkcji
9. Przepisy przejściowe
10. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
11. Ostateczne zaniechanie produkcji
12. Nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1 — Zawiadomienie dotyczące udzielenia, rozszerzenia, odmowy udzielenia lub cofnięcia homologacji lub ostatecznego zaniechania produkcji typu pojazdu kategorii L w odniesieniu do układu hamulcowego na podstawie regulaminu nr 78

Załącznik 2 — Rozmieszczenie znaków homologacji

Załącznik 3 — Warunki badania, procedury oraz wymagania dotyczące skuteczności

1. ZAKRES

Niniejszy regulamin stosuje się do pojazdów kategorii L₁, L₂, L₃, L₄ i L₅ ⁽¹⁾.

Kategorie te nie obejmują:

- a) pojazdów o prędkości $V_{max} < 25$ km/h;
- b) pojazdów z wyposażeniem dla kierowców niepełnosprawnych.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu:

- 2.1. „Układ przeciwblokujący (ABS)” oznacza układ, który rejestruje poślizg kół i automatycznie moduluje ciśnienie, wytwarzając na kole lub kołach siły hamowania, aby ograniczyć poślizg kół.
- 2.2. „Homologacja pojazdu” oznacza homologację typu pojazdu w odniesieniu do układu hamulcowego.
- 2.3. „Badanie bazowe” oznacza zatrzymanie lub szereg zatrzymań wykonanych w celu potwierdzenia skuteczności hamulca przed poddaniem go kolejnemu badaniu, takiemu jak procedura nagrzewania lub zatrzymanie z mokrymi hamulcami.
- 2.4. „Hamulec” oznacza te części układu hamulcowego, w których powstają siły przeciwdziałające ruchowi pojazdu.
- 2.5. „Układ hamulcowy” oznacza zestaw części składający się z zespołu sterującego, zespołu przenoszącego i hamulca, ale z wyłączeniem silnika, których funkcją jest stopniowe ograniczanie prędkości poruszającego się pojazdu, zatrzymanie pojazdu i utrzymywanie go w bezruchu, jeśli jest już zatrzymany.
- 2.6. „Zintegrowany układ hamulcowy (CBS)” oznacza:
 - w pojazdach kategorii L₁ i L₃: układ hamulcowy roboczy, w którym za pomocą pojedynczego zespołu sterującego uruchamiane są co najmniej dwa hamulce dwóch różnych kół;
 - w pojazdach kategorii L₂ i L₅: układ hamulcowy roboczy, w którym za pomocą pojedynczego zespołu sterującego uruchamiane są hamulce wszystkich kół;
 - w pojazdach kategorii L₄: układ hamulcowy roboczy, w którym za pomocą pojedynczego zespołu sterującego uruchamiane są co najmniej hamulce przedniego i tylnego koła. (Jeżeli ten sam układ hamulcowy działa na koło tylne i koło wózka bocznego, traktowany jest jako hamulec tylny).
- 2.7. „Części składowe układu hamulcowego” oznaczają jedną z poszczególnych części, które po zmontowaniu tworzą układ hamulcowy.
- 2.8. „Zespół sterujący” oznacza część uruchamianą bezpośrednio przez kierowcę w celu doprowadzenia do zespołu przenoszącego energii wymaganej do hamowania pojazdem lub w celu kontrolowania energii.
- 2.9. „Różne typy układów hamulcowych” oznaczają układy, które różnią się pod następującymi istotnymi względami:
 - a) części składowe mające różne właściwości;
 - b) część składowa wykonana z materiałów o różnych właściwościach lub różniąca się kształtem bądź rozmiarem;
 - c) różne zestawienie części składowych.
- 2.10. „Masa kierowcy” oznacza nominalną masę kierowcy, która wynosi 75 kg (z czego 68 kg masy kierowcy na siedzeniu i 7 kg masy bagażu).
- 2.11. „Odłączony silnik” oznacza silnik, który nie jest już połączony z kołem(-ami) napędzającym(-i).
- 2.12. „Dopuszczalna masa całkowita” lub „masa maksymalna” oznacza dopuszczalną pod względem technicznym maksymalną masę całkowitą podaną przez producenta.

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, pkt 2.

- 2.13. „Początkowa temperatura hamulców” oznacza najwyższą temperaturę hamulca przed każdym uruchomieniem hamulca.
- 2.14. „Obciążony” oznacza załadowany tak, aby uzyskać dopuszczalną masę całkowitą zgodnie z definicją w pkt 2.12.
- 2.15. „Lekko obciążony” oznacza masę w stanie gotowym do jazdy plus 15 kg na wyposażenie badawcze lub w warunkach obciążenia, w zależności od tego, która z tych wartości jest mniejsza. W przypadku badań ABS na nawierzchni o niskim współczynniku tarcia (załącznik 3, pkt 9.4–9.7) masę wyposażenia badawczego podnosi się do 30 kg w celu uwzględnienia wysięgników.
- 2.16. „Masa w stanie gotowym do jazdy” oznacza sumę masy własnej pojazdu i masy kierowcy.
- 2.17. „Szczytowa wartość współczynnika hamowania (PBC)” oznacza miarę tarcia między oponą a nawierzchnią drogi przy maksymalnym spowolnieniu toczącej się opony.
- 2.18. „Układ hamulcowy ze wspomaganiem” oznacza układ hamulcowy, w którym energia niezbędna do wytworzenia siły hamowania jest doprowadzana dzięki sile fizycznej kierowcy wspomaganej przez co najmniej jedno urządzenie doprowadzające energię, na przykład wspomaganie podciśnieniowo (siłownikiem podciśnieniowym).
- 2.19. „Awaryjny układ hamulcowy” oznacza drugi układ hamulcowy roboczy w pojeździe wyposażonym w zintegrowany układ hamulcowy.
- 2.20. „Układ hamulcowy roboczy” oznacza układ hamulcowy stosowany w celu spowolnienia pojazdu znajdującego się w ruchu.
- 2.21. „Pojedynczy układ hamulcowy” oznacza układ hamulcowy, który działa tylko na jedną oś.
- 2.22. „Dzielony układ hamulcowy roboczy (SSBS)” oznacza układ hamulcowy, który uruchamia hamulce wszystkich kół, składający się z co najmniej dwóch podukładów uruchamianych za pomocą pojedynczego zespołu sterującego, zaprojektowany tak, aby pojedyncza awaria w dowolnym podukładzie (na przykład awaria w postaci wycieku z podukładu hydraulicznego) nie zakłócała działania drugiego podukładu.
- 2.23. „Droga hamowania” oznacza drogę przebytą przez pojazd od momentu rozpoczęcia uruchamiania przez kierowcę zespołu sterującego hamulca aż do chwili całkowitego zatrzymania się pojazdu. W przypadku badań, w ramach których należy uruchomić równocześnie dwa zespoły sterujące, przebytą drogę mierzy się od momentu uruchomienia pierwszego zespołu sterującego.
- 2.24. „Prędkość badawcza” oznacza prędkość pojazdu mierzoną w momencie, gdy kierowca zaczyna uruchamiać zespół(-oły) sterujący(-e) hamulca. W przypadku badań, w których należy uruchomić równocześnie dwa zespoły sterujące, prędkość pojazdu mierzy się od momentu uruchomienia pierwszego zespołu sterującego.
- 2.25. „Zespół przenoszący” oznacza zespół części składowych stanowiących funkcjonalne połączenie między zespołem sterującym a hamulcem.
- 2.26. „Masa własna pojazdu” oznacza masę nominalną pojazdu podaną przez producenta(-ów), w tym całe wyposażenie fabryczne niezbędne do normalnego działania tego pojazdu (np. gaśnica, narzędzia, koło zapasowe) oraz chłodziwo, oleje, 90 % paliwa i 100 % innego gazu lub innych płynów, zgodnie z danymi producenta.
- 2.27. „Typ pojazdu” oznacza podkategorię pojazdów kategorii L, które nie różnią się między sobą pod względem następujących istotnych właściwości:
- a) kategorii pojazdu zgodnie z definicją zawartą w ujednoliconej rezolucji (R.E.3);
 - b) dopuszczalnej masy całkowitej zgodnie z definicją w pkt 2.12;
 - c) rozkładu masy na osie;
 - d) V_{max} ;
 - e) różnego typu urządzenia hamującego;
 - f) liczby i układu osi;
 - g) typu silnika;
 - h) liczby i przełożeń biegów;
 - i) przełożenia przekładni głównej;
 - j) wymiarów opon.

- 2.28. „Vmax” oznacza prędkość, którą można osiągnąć, przyspieszając z maksymalną prędkością ze startu zatrzymanego na dystansie 1,6 km na poziomej nawierzchni przy lekko obciążonym pojeździe, albo prędkość mierzoną zgodnie z ISO 7117:1995.
- 2.29. „Blokowanie koła” oznacza sytuację, w której współczynnik poślizgu wynosi 1,00.
3. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ
- 3.1. O udzielenie homologacji typu pojazdu w odniesieniu do układu hamulcowego występuje producent pojazdu lub jego należycie upoważniony przedstawiciel.
- 3.2. Do wniosku należy dołączyć trzy egzemplarze każdego z niżej wymienionych dokumentów oraz następujące dane:
- 3.2.1. opis typu pojazdu w zakresie elementów określonych w pkt 2.27. Należy podać numery lub symbole identyfikujące typ pojazdu oraz typ silnika;
- 3.2.2. wykaz odpowiednio oznaczonych części składowych tworzących urządzenie hamujące;
- 3.2.3. schemat kompletnego układu hamulcowego ze wskazaniem rozmieszczenia jego części składowych w pojeździe;
- 3.2.4. szczegółowe rysunki każdej części składowej, umożliwiające łatwe określenie jej położenia i identyfikację.
- 3.3. Placówce technicznej upoważnionej do przeprowadzania badań homologacyjnych należy dostarczyć reprezentatywny typ pojazdu, który ma być homologowany.
4. HOMOLOGACJA
- 4.1. Jeżeli typ pojazdu przedstawiony do homologacji w zakresie objętym niniejszym regulaminem spełnia wymagania określone w pkt 5 i 6, to należy udzielić homologacji tego typu pojazdu.
- 4.2. Każdemu homologowanemu typowi należy nadać numer homologacji. Dwie pierwsze jego cyfry (obecnie 03, odpowiadające serii zmian 03) muszą wskazywać serię poprawek obejmującą ostatnie duże zmiany techniczne wprowadzone do niniejszego regulaminu, obowiązującą w chwili udzielania homologacji. Żadna Umawiająca się Strona Porozumienia nie może nadać tego samego numeru temu samemu typowi pojazdu wyposażonemu w urządzenie hamujące innego typu ani innemu typowi pojazdu.
- 4.3. Zawiadomienie o udzieleniu, odmowie udzielenia, rozszerzeniu lub cofnięciu homologacji lub o ostatecznym zaniechaniu produkcji typu pojazdu na podstawie niniejszego regulaminu należy przesłać Stronom Porozumienia stosującym niniejszy regulamin na formularzu zgodnym ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
- 4.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym zgodnie z niniejszym regulaminem umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu określonym w formularzu homologacji międzynarodowy znak homologacji zawierający:
- 4.4.1. okrąg otaczający literę „E”, po której następuje numer wyróżniający kraj udzielający homologacji ⁽¹⁾;
- 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 regulaminem lub większą liczbą regulaminów stanowiących załączniki do Porozumienia w kraju, który udzielił homologacji na podstawie niniejszego regulaminu, symbol podany w pkt 4.4.1 nie musi być powtarzany. W takim przypadku numery regulaminu i homologacji oraz dodatkowe numery i symbole wszystkich regulaminów, zgodnie z którymi udzielono homologacji w kraju, w którym udzielono homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem, należy umieścić w kolumnach po prawej stronie symbolu opisanego w pkt 4.4.1.
- 4.6. Znak homologacji musi być czytelny i nieusuwalny.

⁽¹⁾ Numery wyróżniające Umawiających się Stron 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.2/Amend.1.

- 4.7. Znak homologacji umieszcza się na zamontowanej przez producenta tabliczce znamionowej pojazdu lub w jej pobliżu.
- 4.8. Przykładowe rozmieszczenie znaków homologacji przedstawiono w załączniku 2 do niniejszego regulaminu.
5. SPECYFIKACJE
- 5.1. Wymagania dotyczące układu hamulcowego
- 5.1.1. Każdy pojazd musi przejść każde z badań określonych dla pojazdu jego kategorii i dla hamulców zamontowanych w pojeździe.
- 5.1.2. Uruchamianie zespołu sterującego układem hamulcowym roboczym
- Pojazdy muszą być skonfigurowane w sposób umożliwiający kierowcy siedzącemu w normalnej pozycji kierowcy, trzymającemu obie ręce na kierownicy, uruchomienie zespołu sterującego układem hamulcowym roboczym.
- 5.1.3. Uruchamianie zespołu sterującego awaryjnym układem hamulcowym
- Pojazdy muszą być skonfigurowane w sposób umożliwiający kierowcy siedzącemu w normalnej pozycji kierowcy, trzymającemu co najmniej jedną rękę na kierownicy, uruchomienie zespołu sterującego awaryjnym układem hamulcowym.
- 5.1.4. Układ hamulcowy postojowy
- Jeżeli pojazd wyposażono w układ hamulcowy postojowy, musi on utrzymać pojazd w bezruchu na pochylni opisanej w załączniku 3 pkt 8.2.
- Układ hamulcowy postojowy musi:
- a) posiadać zespół sterujący, który jest oddzielony od zespołów sterujących układem hamulcowym roboczym; oraz
 - b) być utrzymywany w pozycji zablokowanej wyłącznie za pomocą środków mechanicznych.
- Pojazdy muszą być skonfigurowane w sposób umożliwiający kierowcy siedzącemu w normalnej pozycji kierowcy uruchomienie układu hamulcowego postojowego.
- 5.1.5. Pojazdy dwukołowe kategorii L_1 i L_3 muszą być wyposażone w dwa odrębne układy hamulcowe robocze albo w dzielony układ hamulcowy roboczy, przy czym co najmniej jeden hamulec działa na koło przednie i co najmniej jeden hamulec działa na koło tylne.
- 5.1.6. Trójkołowe pojazdy kategorii L_4 muszą spełniać wymagania dotyczące układu hamulcowego określone w pkt 5.1.5. Hamulec koła wózka bocznego nie jest wymagany, jeżeli pojazd spełnia wymagania dotyczące skuteczności przewidziane w załączniku 3.
- 5.1.7. Trójkołowe pojazdy z kategorii pojazdów L_2 muszą być wyposażone w układ hamulcowy postojowy oraz w jeden z następujących układów hamulcowych roboczych:
- a) dwa odrębne układy hamulcowe robocze, poza CBS, które, stosowane łącznie, uruchamiają hamulce wszystkich kół; lub
 - b) dzielony układ hamulcowy roboczy; lub
 - c) CBS, który uruchamia hamulce wszystkich kół, oraz awaryjny układ hamulcowy, którym może być układ hamulcowy postojowy.
- 5.1.8. Pojazdy kategorii L_5 muszą być wyposażone w:
- 5.1.8.1. układ hamulcowy postojowy; oraz
- 5.1.8.2. sterowany nożnie układ hamulcowy roboczy, który uruchamia hamulce wszystkich kół, za pomocą:
- a) dzielonego układu hamulcowego roboczego; albo
 - b) CBS, który uruchamia hamulce wszystkich kół, oraz awaryjnego układu hamulcowego, którym może być układ hamulcowy postojowy.

- 5.1.9. W pojazdach, w których zainstalowano dwa odrębne układy hamulcowe robocze, układy mogą mieć wspólny hamulec, jeżeli awaria w jednym układzie nie wpływa na skuteczność drugiego układu.
- 5.1.10. W pojazdach, w których do przenoszenia siły hamowania wykorzystuje się płyn hydrauliczny, pompa główna musi:
- a) mieć szczelny, zamknięty pokrywą, odrębny zbiornik dla każdego układu hamulcowego;
 - b) mieć minimalną pojemność zbiornika równoważną całkowitemu wyparciu 1,5-krotnej objętości płynu wymaganemu w przypadku całkowitego zużycia okładzin przy najgorszych warunkach regulacji hamulców; oraz
 - c) mieć zbiornik, w którym poziom płynu można sprawdzić bez zdejmowania pokrywy.
- 5.1.11. Wszystkie lampki ostrzegawcze muszą być umieszczone w polu widzenia kierowcy.
- 5.1.12. Pojazdy, które są wyposażone w dzielony układ hamulcowy roboczy, muszą być wyposażone w czerwoną lampkę ostrzegawczą, która zapala się:
- a) w przypadku awarii układu hydraulicznego po przyłożeniu siły ≤ 90 N do zespołu sterującego; lub
 - b) bez uruchamiania zespołu sterującego hamulca, gdy poziom płynu hamulcowego w zbiorniku pompy głównej spada poniżej większej z poniższych wartości:
 - (i) poziomu określonego przez producenta; oraz
 - (ii) poziomu niższego niż połowa lub równego połowie pojemności zbiornika płynu.

Aby umożliwić kontrolowanie funkcjonowania, lampka ostrzegawcza musi zapalać się z chwilą uruchomienia włącznika zapłonu i gasnąć po zakończeniu kontroli. Ileż raz zapłon jest włączony, lampka ostrzegawcza musi świecić się przez cały czas trwania awarii.

- 5.1.13. Pojazdy, które są wyposażone w układ ABS, muszą być wyposażone w żółtą lampkę ostrzegawczą. Lampka musi zapalać się w przypadku każdej niesprawności, która wpływa na wytwarzanie lub przesyłanie sygnałów w układzie ABS pojazdu.

Aby umożliwić kontrolowanie funkcjonowania, lampka ostrzegawcza musi zapalać się z chwilą uruchomienia włącznika zapłonu i gasnąć po zakończeniu kontroli.

Ileż raz zapłon jest włączony, lampka ostrzegawcza musi świecić się przez cały czas trwania awarii.

5.2. Trwałość

- 5.2.1. Musi istnieć możliwość kompensacji zużycia hamulców za pomocą systemu regulacji samoczynnej lub ręcznej.
- 5.2.2. Grubość materiału ciernego musi być widoczna bez konieczności demontażu lub, w przypadku gdy materiał cierny jest niewidoczny, zużycie należy oceniać za pomocą przeznaczonego do tego celu urządzenia.
- 5.2.3. Podczas wszystkich badań określonych w niniejszym regulaminie i po ich zakończeniu nie może dojść do oddzielenia się materiału ciernego ani do wycieku płynu hamulcowego.

5.3. Pomiar skuteczności dynamicznej

Metodę stosowaną do pomiaru skuteczności określono w odpowiednich badaniach w załączniku 3. Istnieją trzy sposoby pomiaru skuteczności układu hamulcowego roboczego:

- 5.3.1. MFDD (średnie w pełni osiągnięte opóźnienie):

obliczanie MFDD:

$$d_m = \frac{V_b^2 - V_e^2}{25,92 \cdot (S_e - S_b)} \text{ w m/s}^2$$

gdzie:

d_m = średnie w pełni osiągnięte opóźnienie

V_1 = prędkość pojazdu w momencie aktywowania zespołu sterującego przez kierowcę

V_b = prędkość pojazdu odpowiadająca $0,8 V_1$ w km/h

V_e = prędkość pojazdu odpowiadająca $0,1 V_1$ w km/h

S_b = droga przebyta między V_1 i V_b w metrach

S_e = droga przebyta między V_1 i V_e w metrach

5.3.2. Droga hamowania:

w oparciu o podstawowe równania ruchu:

$$S = 0,1 \cdot V + (X) \cdot V^2$$

gdzie:

S = droga hamowania w metrach

V = prędkość pojazdu w km/h

x = zmienna uzależniona od wymagania dotyczącego każdego badania

W celu obliczenia skorygowanej drogi hamowania z wykorzystaniem rzeczywistej prędkości badanego pojazdu stosuje się następujący wzór:

$$S_s = 0,1 \cdot V_s + (S_a - 0,1 \cdot V_a) \cdot V_s^2 / V_a^2$$

gdzie:

S_s = skorygowana droga hamowania w metrach

V_s = określona prędkość badanego pojazdu w km/h

S_a = rzeczywista droga hamowania w metrach

V_a = rzeczywista prędkość badanego pojazdu w km/h

Uwaga: równanie to jest ważne wyłącznie wtedy, gdy rzeczywista prędkość badawcza (V_a) nie przekracza określonej prędkości badawczej (V_s) o ± 5 km/h.

5.3.3. Ciągły zapis opóźnienia:

W przypadku procedury docierania i badań, takich jak badanie przy mokrych hamulcach i badanie zaniku hamowania wskutek wzrostu temperatury – procedura rozgrzewania, prowadzi się ciągły zapis chwilowego opóźnienia pojazdu od momentu przyłożenia siły do zespołu sterującego hamulca do momentu całkowitego zatrzymania.

5.4. Materiały okładzin hamulcowych:

Okładziny hamulcowe nie mogą zawierać azbestu.

6. BADANIA

Badania hamowania (warunki i procedury badania), którym muszą być poddane pojazdy przedstawione do homologacji, oraz wymaganą skuteczność hamowania opisano w załączniku 3 do niniejszego regulaminu.

7. ZMIANA TYPU POJAZDU LUB UKŁADU HAMULCOWEGO I ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI

7.1. O każdej zmianie typu pojazdu lub jego układu hamulcowego należy powiadomić organ administracji, który udzielił homologacji typu. Organ ten może:

7.1.1. uznać za mało prawdopodobne, aby dokonane zmiany miały istotne negatywne skutki, i uznać, że w każdym wypadku dany pojazd nadal spełnia odpowiednie wymagania; lub

7.1.2. zażądać kolejnego sprawozdania z badań od placówki technicznej upoważnionej do ich przeprowadzenia.

7.2. Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin zostają powiadomione o potwierdzeniu lub odmowie udzielenia homologacji, z wyszczególnieniem zmian, zgodnie z procedurą określoną w pkt 4.3.

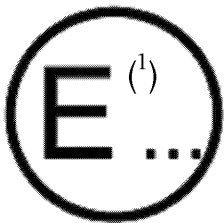
- 7.3. Właściwy organ wydający rozszerzenie homologacji nadaje numer seryjny każdemu formularzowi zawiadomienia sporządzonemu dla takiego rozszerzenia.
8. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 8.1. Każdy pojazd (układ) homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem produkowany jest w sposób zapewniający jego zgodność z typem homologowanym w drodze spełnienia wymagań określonych w pkt 5.
- 8.2. W celu sprawdzenia, czy spełnione są wymagania określone w pkt 8.1, przeprowadza się odpowiednie kontrole produkcji.
- 8.3. W szczególności posiadacz homologacji:
- 8.3.1. zapewnia istnienie procedur skutecznej kontroli jakości wyrobów;
- 8.3.2. ma dostęp do urządzeń kontrolnych niezbędnych do sprawdzania zgodności z każdym homologowanym typem;
- 8.3.3. zapewnia rejestrowanie danych dotyczących wyników badań i dostępność załączonych dokumentów przez okres, który jest ustalany w porozumieniu z organem administracji;
- 8.3.4. analizuje wyniki badań każdego typu w celu sprawdzenia i zapewnienia stabilności właściwości wyrobu, uwzględniając przy tym zmienność warunków produkcji przemysłowej;
- 8.3.5. dopilnowuje, aby dla każdego typu wyrobu wykonane zostały badania przewidziane w załączniku 3 do niniejszego regulaminu;
- 8.3.6. dopilnowuje, aby w przypadku stwierdzenia obecności jakiegokolwiek próbki lub części do badania stanowiącej dowód niezgodności w ramach danego typu badania doprowadzić do ponownego pobrania próbek i ponownego badania. Należy poczynić wszelkie niezbędne kroki w celu przywrócenia zgodności produkcji.
- 8.4. Właściwy organ, który udzielił homologacji typu, może w dowolnym momencie zweryfikować metody kontroli zgodności stosowane w każdej jednostce zakładu produkcyjnego.
- 8.4.1. Podczas każdej kontroli osoba przeprowadzająca kontrolę otrzymuje do wglądu rejestry badań oraz rejestry przeglądów produkcji.
- 8.4.2. Osoba taka może pobrać losowe próbki do przebadania w laboratorium producenta. Minimalna liczba próbek może zostać ustalona na podstawie wyników weryfikacji dokonanej przez samego producenta.
- 8.4.3. Jeżeli poziom jakości okazuje się niezadowalający lub wydaje się, że konieczne jest sprawdzenie ważności badań przeprowadzonych w zastosowaniu pkt 8.4.2, osoba przeprowadzająca kontrolę wybiera próbki, które zostaną przesłane do placówki technicznej, która przeprowadziła badania homologacji typu.
- 8.4.4. Właściwy organ może przeprowadzić dowolne badanie przewidziane w niniejszym regulaminie.
- 8.4.5. Kontrole z upoważnienia właściwego organu dokonuje się zazwyczaj co dwa lata. W przypadku stwierdzenia niezgodności w czasie jednej z takich kontroli właściwy organ może zwiększyć częstotliwość wizyt celem możliwie najszybszego ponownego ustanowienia zgodności produkcji.
9. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE
- 9.1. Począwszy od oficjalnej daty wejścia w życie serii poprawek 03 do niniejszego regulaminu, żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odmówić udzielenia homologacji zgodnie z niniejszym regulaminem zmienionym seria poprawek 03. Na wniosek producenta Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin mogą zgodzić się na zastosowanie tych poprawek przed oficjalną datą ich wejścia w życie.
- 9.2. Po upływie 24 miesięcy od oficjalnej daty wejścia w życie, o której mowa w pkt 9.1, Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin udzielają homologacji tylko w przypadku, gdy typ pojazdu odpowiada wymaganiom niniejszego regulaminu zmienionego seria poprawek 03.

- 9.3. Homologacje udzielone przed zakończeniem 24-miesięcznego okresu od oficjalnej daty wejścia w życie tracą ważność po upływie 48 miesięcy od daty wejścia w życie wspomnianej w pkt 9.1, chyba że Umawiająca się Strona, która udzieliła homologacji, powiadomi pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, że pojazd, na który udzielono homologacji typu, spełnia wymagania niniejszego regulaminu zmienionego serią poprawek 03.
- 9.4. Niezależnie od powyższych przepisów przejściowych, Umawiające się Strony, które wprowadzają niniejszy regulamin w życie po dacie wejścia w życie najnowszej serii poprawek, nie są zobowiązane do uznania homologacji udzielonych zgodnie z którąkolwiek z wcześniejszych serii poprawek do niniejszego regulaminu.
10. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI
- 10.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymagań określonych w pkt 8.1 lub w razie niezaliczenia przez pojazd badań określonych w pkt 8.3.
- 10.2. Jeżeli Strona Porozumienia stosująca niniejszy regulamin postanowi o cofnięciu uprzednio przez siebie udzielonej homologacji, niezwłocznie powiadamia o tym fakcie pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin, wykorzystując w tym celu formularz homologacji zawierający na końcu adnotację napisaną dużymi literami oraz opatrzoną datą i podpisem: „HOMOLOGACJA COFNIĘTA”.
11. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI
- Jeżeli posiadacz homologacji całkowicie zaniecha produkcji typu pojazdu homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym organ, który udzielił homologacji. Po otrzymaniu odpowiedniego zawiadomienia wyżej wymieniony organ powiadamia o tym pozostałe Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin, wykorzystując w tym celu formularz homologacji zawierający na końcu adnotację napisaną dużymi literami oraz opatrzoną datą i podpisem: „ZANIECHANIE PRODUKCJI”.
12. NAZWY I ADRESY PLACÓWEK TECHNICZNYCH UPOWAŻNIONYCH DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH ORAZ NAZWY I ADRESY ORGANÓW ADMINISTRACJI
- 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 administracji udzielających homologacji, którym należy przysyłać wydane w innych krajach zawiadomienia poświadczające udzielenie, rozszerzenie, odmowę udzielenia lub cofnięcie homologacji.
-

ZAŁĄCZNIK 1 (*)

ZAWIADOMIENIE

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



wydane przez: Nazwa organu administracji

.....

.....

.....

dotyczące ⁽²⁾:

udzielenia homologacji

rozszerzenia homologacji

odmowy udzielenia homologacji

cofnięcia homologacji

ostatecznego zaniechania produkcji

typu pojazdu kategorii L w odniesieniu do układu hamulcowego na podstawie regulaminu nr 78

Homologacja nr Rozszerzenie nr

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy pojazdu:
2. Oznaczenie typu pojazdu stosowane przez producenta:
3. Nazwa i adres producenta:
4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli dotyczy):
5. Krótki opis:
- 5.1. Pojazd:
 - Kategoria pojazdu:
 - Dopuszczalna masa całkowita pojazdu:
- 5.2. Silnik:
- 5.3. Przekładnia:
 - Liczba i przełożenia biegów:
 - Przełożenie przekładni głównej:
 - Wymiary ogumienia:
- 5.4. Układ hamulcowy:
- Marka(-i) i typ(-y) okładzin:
- Hamulec(-ce) roboczy(-e) (przedni(-e), tylny(-e), zintegrowany(-e)) ⁽²⁾
- Hamowanie awaryjne, hamulec postojowy (w stosownych przypadkach) ⁽²⁾
- Inne układy (hamulce z układem przeciwblokującym itp.)
6. Placówka techniczna przeprowadzająca badania homologacyjne:
7. Data sprawozdania z badań:
8. Numer sprawozdania z badań:

9. Powód rozszerzenia homologacji (jeśli dotyczy):
10. Inne uwagi (o ile istnieją), (przystosowany do ruchu prawostronnego lub lewostronnego):
11. Miejscowość:
12. Data:
13. Podpis:
14. Wykaz dokumentów złożonych organowi administracji, który udzielił homologacji, jest załączony do niniejszego zawiadomienia i jest dostępny na żądanie.

(*) Na żądanie wnioskodawcy(-ów) ubiegającego(-ych) się o homologację zgodną z regulaminem nr 90 informacje te zostaną przekazane przez organ udzielający homologacji typu, zgodnie z dodatkiem do niniejszego załącznika. Przedmiotowych informacji nie należy jednak przekazywać w innych celach niż uzyskanie homologacji zgodnie z regulaminem nr 90.

(¹) Wyróżniający numer kraju, który udzielił/odmówił udzielenia homologacji/rozszerzył/cofnął homologację (zob. przepisy dotyczące homologacji zawarte w regulaminie).

(²) Niepotrzebne skreślić.

DODATEK

WYKAZ DANYCH POJAZDU DO CELU HOMOLOGACJI ZGODNIE Z REGULAMINEM NR 90

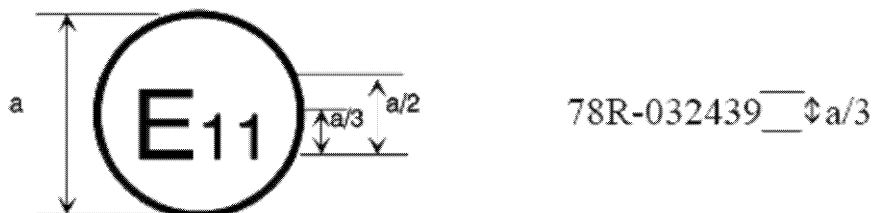
1. Opis typu pojazdu:.....
- 1.1. Nazwa handlowa lub marka pojazdu, jeśli jest dostępna:
- 1.2. Kategoria pojazdu:.....
- 1.3. Typ pojazdu wg homologacji zgodnej z regulaminem nr 78:.....
- 1.4. Modele lub nazwy handlowe pojazdów tworzących typ pojazdu, jeśli dotyczy:.....
- 1.5. Nazwa i adres producenta:.....
2. Marka i typ okładzin hamulcowych:.....
3. Masa minimalna pojazdu:
- 3.1. Rozkład masy na każdą oś (wartość maksymalna):.....
4. Dopuszczalna masa całkowita pojazdu:
- 4.1. Rozkład masy na każdą oś (wartość maksymalna):.....
5. Vmax w km/h
6. Wymiary kół i ogumienia:
7. Konfiguracja niezależnych układów hamulcowych:.....
8. Specyfikacje zaworów hamulcowych (w stosownych przypadkach):.....
- 8.1. Wymagania regulacyjne urządzenia rejestrującego obciążenie pojazdu:.....
- 8.2. Nastawienie regulatora ciśnienia:
9. Specyfikacja hamulca:.....
- 9.1. Typ hamulca tarczowego (np. liczba tłoków z podaniem średnic(-y), tarcza wentylowana lub pełna):.....
- 9.2. Typ hamulca bębnowego (np. układ *simplex*, z wielkością tłoka i wymiarami bębna):.....
10. Typ i wymiary pompy głównej (w stosownych przypadkach):.....

ZAŁĄCZNIK 2

ROZMIESZCZENIE ZNAKÓW HOMOLOGACJI

WZÓR A

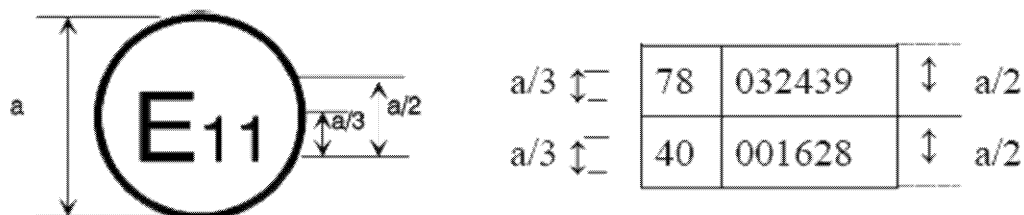
(zob. pkt 4.4 niniejszego regulaminu)

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

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe wskazuje, że odnośny typ pojazdu uzyskał homologację w odniesieniu do układu hamulcowego w Zjednoczonym Królestwie (E11) na podstawie regulaminu nr 78 pod numerem homologacji 032439. Dwie pierwsze cyfry numeru homologacji wskazują, że homologacji udzielono zgodnie z wymaganiami regulaminu nr 78 uzupełnionego serią poprawek 03.

WZÓR B

(zob. pkt 4.5 niniejszego regulaminu)

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

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe wskazuje, że odnośny typ pojazdu uzyskał homologację w Zjednoczonym Królestwie (E11) na podstawie regulaminów nr 78 i 40 (*). Dwie pierwsze cyfry numerów homologacji wskazują, że w datach udzielenia odnośnych homologacji regulamin nr 78 obejmował już serię poprawek 03, a regulamin nr 40 nie był zmieniony.

(*) Drugi numer podano jedynie jako przykład.

ZAŁĄCZNIK 3

WARUNKI BADANIA, PROCEDURY ORAZ WYMAGANIA DOTYCZĄCE SKUTECZNOŚCI

1. UWAGI OGÓLNE

1.1. Nawierzchnie badawcze

1.1.1. Nawierzchnia o wysokim współczynniku tarcia:

- a) stosowana w przypadku wszystkich dynamicznych badań hamulców, z wyjątkiem badań ABS, w przypadku których wskazano nawierzchnię o niskim współczynniku tarcia;
- b) obszarem badawczym jest czysta i pozioma nawierzchnia o nachyleniu $\leq 1\%$;
- c) nominalna szczytowa wartość współczynnika hamowania (PBC) dla nawierzchni wynosi 0,9, o ile nie określono inaczej.

1.1.2. Nawierzchnia o niskim współczynniku tarcia:

- a) stosowana w przypadku wszystkich dynamicznych badań hamulców, w przypadku których wskazano nawierzchnię o niskim współczynniku tarcia;
- b) obszarem badawczym jest czysta, sucha i pozioma nawierzchnia o nachyleniu $\leq 1\%$;
- c) PBC dla nawierzchni wynosi $\leq 0,45$.

1.1.3. Pomiar PBC:

PBC mierzy się w sposób określony przez organ udzielający homologacji, stosując:

- a) wzorcową oponę testową zgodną z normą Amerykańskiego Stowarzyszenia Badań i Materiałów ASTM E1136-93 (zatwierdzoną ponownie w 2003 r.) zgodnie z metodą wg normy ASTM E1337-90 (zatwierdzonej ponownie w 2002 r.), przy prędkości 40 mil na godzinę; albo
- b) metodę określoną w dodatku do niniejszego załącznika.

1.1.4. Badania układu hamulcowego postojowego:

określona pochylnia badawcza ma czystą i suchą nawierzchnię, która nie ulega odkształceniu pod ciężarem pojazdu.

1.1.5. Szerokość pasa ruchu służącego do badań:

w przypadku pojazdów dwukołowych (pojazdy kategorii L_1 i L_3) szerokość pasa ruchu służącego do badań wynosi 2,5 m;

w przypadku pojazdów trójkołowych (pojazdy kategorii L_2 , L_5 i L_4) szerokość pasa ruchu służącego do badań wynosi 2,5 m plus szerokość pojazdu.

1.2. Temperatura otoczenia

Temperatura otoczenia wynosi od $4\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $45\text{ }^{\circ}\text{C}$.

1.3. Prędkość wiatru

Prędkość wiatru nie przekracza 5 m/s.

1.4. Tolerancja prędkości badawczej

Tolerancja prędkości badawczej wynosi $\pm 5\text{ km/h}$.

W przypadku gdy rzeczywista prędkość badawcza różni się od określonej prędkości badawczej, rzeczywista droga hamowania jest korygowana według wzoru z pkt 5.3.2 niniejszego regulaminu.

1.5. Przekładnia automatyczna

Pojazdy wyposażone w przekładnię automatyczną muszą przejść wszystkie badania – zarówno z „podłączonym silnikiem”, jak i z „odłączonym silnikiem”.

Jeżeli przekładnia automatyczna posiada położenie neutralne, położenie to wybiera się do badań przeprowadzanych z „odłączonym silnikiem”.

1.6. Położenie pojazdu i blokada koła:

- a) pojazd umieszcza się na środku pasa ruchu służącego do badań przy rozpoczynaniu każdego manewru zatrzymania;
- b) podczas manewru zatrzymania koła pojazdu nie mogą zostać zablokowane ani przekroczyć odpowiedniego pasa ruchu służącego do badań.

1.7. Kolejność badań

Kolejność badań	Pkt
1. Zatrzymanie na suchej nawierzchni — uruchomienie jednego zespołu sterującego hamulca	3
2. Zatrzymanie na suchej nawierzchni — uruchomienie wszystkich zespołów sterujących hamulców roboczych	4
3. Duża prędkość	5
4. Mokre hamulce	6
5. Zanik hamowania wskutek wzrostu temperatury ⁽¹⁾	7
6. Jeżeli zainstalowano:	
6.1. układ hamulcowy postojowy	8
6.2. ABS	9
6.3. częściowa awaria w przypadku dzielonych układów hamulcowych roboczych	10
6.4. awaria układu hamulcowego ze wspomaganie	11

⁽¹⁾ Badanie zaniku hamowania wskutek wzrostu temperatury jest przeprowadzane zawsze w ostatniej kolejności.

2. PRZYGOTOWANIE

2.1. Prędkość obrotowa silnika na biegu jałowym

Prędkość obrotową silnika na biegu jałowym ustala się zgodnie ze specyfikacją producenta.

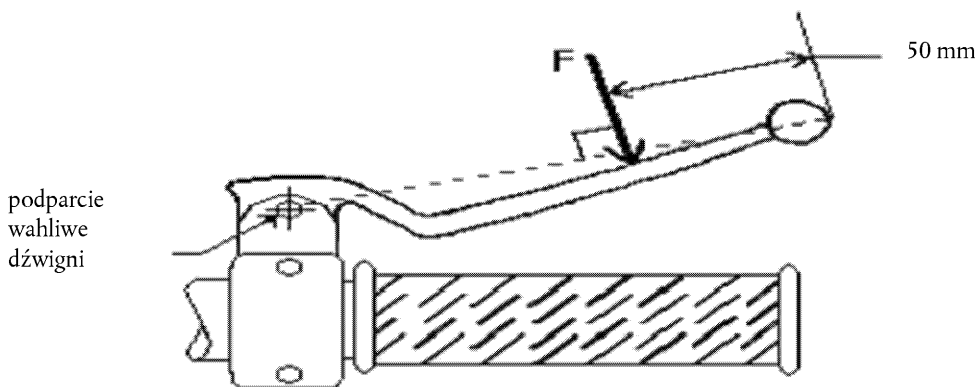
2.2. Ciśnienie w oponach

Opony pompuje się zgodnie ze specyfikacją producenta stosownie do obciążenia pojazdu podczas badania.

2.3. Punkty i kierunek stosowania zespołu sterującego

W przypadku ręcznej dźwigni sterującej siłę wejściową (F) przykładą się do przedniej powierzchni dźwigni sterującej prostopadłej do osi podparcia wahliwej dźwigni i najbardziej oddalonego punktu płaszczyzny, w której obraca się dźwignia sterująca (zob. rysunek poniżej).

Siłę wejściową przykładą się w punkcie znajdującym się w odległości 50 mm od najbardziej oddalonego punktu dźwigni sterującej, mierzonej wzdłuż osi między osią centralną podparcia wahliwej dźwigni i jej najbardziej oddalonym punktem.



W przypadku pedału sterującego siłę wejściową przykładą się w środkowej części pedału sterującego pod kątem prostym do niego.

2.4. Pomiar temperatury hamulca

Zgodnie ze wskazaniami organu udzielającego homologacji temperaturę hamulca mierzy się w przybliżeniu w środkowym punkcie styku klocków hamulcowych z tarczą lub bębniem za pomocą:

- a) termopary cernej, która styka się z powierzchnią tarczy lub bębna; lub
- b) termopary, którą umieszczono w materiale ciernym.

2.5. Procedura docierania

Przed przeprowadzeniem oceny skuteczności dociera się hamulce pojazdu. Procedurę tę może przeprowadzić producent:

- a) pojazd lekko obciążony;
- b) silnik odłączony;
- c) prędkość badawcza:
 - (i) prędkość początkowa: 50 km/h lub 0,8 V_{max} , w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;
 - (ii) prędkość końcowa = od 5 do 10 km/h;
- d) uruchomienie hamulca:

każdy zespół sterujący układ hamulcowy roboczy uruchamiany odrębnie;
- e) opóźnienie pojazdu:
 - (i) pojedynczy układ hamulcowy działający tylko na koło przednie:

3,0–3,5 m/s^2 dla pojazdów kategorii L_3 i L_4 ;
1,5–2,0 m/s^2 dla pojazdów kategorii L_1 i L_2 ;
 - (ii) pojedynczy układ hamulcowy działający tylko na koło tylne: 1,5–2,0 m/s^2 ;
 - (iii) CBS lub dzielony układ hamulcowy roboczy: 3,5–4,0 m/s^2 ;
- f) liczba opóźnień: 100 na układ hamulcowy;
- g) początkowa temperatura hamulców przed każdym uruchomieniem hamulca $\leq 100\text{ }^{\circ}C$;
- h) przed pierwszym zatrzymaniem pojazd należy rozpędzić do prędkości początkowej, a następnie uruchomić zespół sterujący hamulca w określonych warunkach, aż do osiągnięcia prędkości końcowej. Następnie należy przyspieszyć ponownie do prędkości początkowej i utrzymać tę prędkość aż do obniżenia temperatury hamulca do określonej wartości początkowej. Po spełnieniu tych warunków należy ponownie uruchomić hamulec zgodnie ze wskazaniami. Procedurę tę należy powtórzyć dla szeregu określonych opóźnień. Po dotarciu należy wyregulować hamulce zgodnie z zaleceniami producenta.

3. BADANIE ZATRZYMANIA NA SUCHEJ NAWIERZCHNI – URUCHOMIENIE ZESPOŁU STERUJĄCEGO JEDNEGO HAMULCA

3.1. Stan pojazdu:

- a) badanie ma zastosowanie do wszystkich kategorii pojazdów;
- b) pojazd obciążony:

w pojazdach wyposażonych w CBS i dzielone układy hamulcowe robocze: oprócz badania pojazdu obciążonego bada się także pojazd lekko obciążony;
- c) silnik odłączony.

3.2. Warunki i procedura badania:

- a) początkowa temperatura hamulców: $\geq 55\text{ }^{\circ}C$ i $\leq 100\text{ }^{\circ}C$;

b) prędkość badawcza:

- (i) pojazdy kategorii L₁ i L₂: 40 km/h lub 0,9 V_{max}, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;
- (ii) pojazdy kategorii L₃, L₅ i L₄: 60 km/h lub 0,9 V_{max}, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;

c) uruchomienie hamulca:

każdy zespół sterujący układu hamulcowego roboczego uruchamiany odrębnie;

d) siła uruchomienia hamulca:

- (i) ręczny zespół sterujący: ≤ 200 N;
- (ii) nożny zespół sterujący: ≤ 350 N dla pojazdów kategorii L₁, L₂, L₃ i L₄;
 ≤ 500 N dla pojazdów kategorii L₅;

e) liczba zatrzymań: aż do spełnienia przez pojazd wymagań dotyczących skuteczności, przy czym zatrzymań może być maksymalnie 6;

f) przed każdym zatrzymaniem pojazd należy rozpędzić do prędkości badawczej, a następnie uruchomić zespół sterujący hamulca w warunkach określonych w niniejszym punkcie.

3.3. Wymagania dotyczące skuteczności

W przypadku badania hamulców zgodnie z procedurą badania określoną w pkt 3.2 droga hamowania musi być zgodna z wartościami określonymi w kolumnie 2 lub MFDD musi być zgodne z wartościami określonymi w kolumnie 3 poniższej tabeli:

Kolumna 1	Kolumna 2		Kolumna 3
Kategoria pojazdu	DROGA HAMOWANIA (S) (przy czym V jest określoną prędkością badawczą w km/h, a S jest wymaganą drogą hamowania w metrach)		MFDD

Pojedynczy układ hamulcowy, hamowanie tylko kołem(-ami) przednim(-i):

L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0111 V^2$		$\geq 3,4 \text{ m/s}^2$
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$		$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$		$\geq 4,4 \text{ m/s}^2$
L ₅	Nie dotyczy		Nie dotyczy
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$		$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$

Pojedynczy układ hamulcowy, hamowanie tylko kołem(-ami) tylnym(-i):

L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$		$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$		$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$		$\geq 2,9 \text{ m/s}^2$
L ₅	Nie dotyczy		Nie dotyczy
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$		$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$

Kolumna 1	Kolumna 2		Kolumna 3
Kategoria pojazdu	DROGA HAMOWANIA (S) (przy czym V jest określoną prędkością badawczą w km/h, a S jest wymaganą drogą hamowania w metrach)		MFDD

Pojazdy z CBS lub dzielonymi układami hamulcowymi roboczymi: dla pojazdów obciążonych i lekko obciążonych:

L_1 i L_2	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$		$\geq 4,4 \text{ m/s}^2$
L_3	$S \leq 0,1 V + 0,0076 V^2$		$\geq 5,1 \text{ m/s}^2$
L_5	$S \leq 0,1 V + 0,0077 V^2$		$\geq 5,0 \text{ m/s}^2$
L_4	$S \leq 0,1 V + 0,0071 V^2$		$\geq 5,4 \text{ m/s}^2$

Pojazdy z CBS — pomocnicze układy hamulcowe robocze:

WSZYSTKIE	$S \leq 0,1 V + 0,0154 V^2$		$\geq 2,5 \text{ m/s}^2$
-----------	-----------------------------	--	--------------------------

4. BADANIE ZATRZYMANIA NA SUCHEJ NAWIERZCHNI – URUCHOMIENIE ZESPOŁÓW STERUJĄCYCH WSZYSTKICH HAMULCÓW ROBOCZYCH

4.1. Stan pojazdu:

- badanie ma zastosowanie do pojazdów kategorii L_3 , L_5 i L_4 ;
- pojazd lekko obciążony;
- silnik odłączony.

4.2. Warunki i procedura badania:

- początkowa temperatura hamulców: $\geq 55 \text{ °C}$ i $\leq 100 \text{ °C}$;
- prędkość badawcza: 100 km/h lub 0,9 $V_{\max}$, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;
- uruchomienie hamulca:

równoczesne uruchomienie zespołów sterujących obydwu układów hamulcowych roboczych, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony, lub zespołu sterującego pojedynczego układu hamulcowego roboczego w przypadku układu hamulcowego roboczego, który działa na wszystkie koła;

d) siła uruchomienia hamulca:

ręczny zespół sterujący: $\leq 250 \text{ N}$;

nożny zespół sterujący: $\leq 400 \text{ N}$ dla pojazdów kategorii L_3 i L_4 ;

$\leq 500 \text{ N}$ dla pojazdów kategorii L_5 ;

- liczba zatrzymań: aż do spełnienia przez pojazd wymagań dotyczących skuteczności, przy czym zatrzymań może być maksymalnie 6;
- przed każdym zatrzymaniem pojazd należy rozpędzić do prędkości badawczej, a następnie uruchomić zespoły sterujące hamulcami w warunkach określonych w niniejszym punkcie.

4.3. Wymagania dotyczące skuteczności

W przypadku badania hamulców zgodnie z procedurą badania określoną w pkt 4.2 droga hamowania (S) musi wynosić $S \leq 0,0060 V^2$ (przy czym V jest określoną prędkością badawczą w km/h, a S jest wymaganą drogą hamowania w metrach).

5. BADANIE PRZY DUŻEJ PRĘDKOŚCI

5.1. Stan pojazdu:

- a) badanie ma zastosowanie do pojazdów kategorii L₃, L₅ i L₄;
- b) badanie nie jest wymagane w odniesieniu do pojazdów osiągających $V_{max} \leq 125$ km/h;
- c) pojazd lekko obciążony;
- d) z silnikiem połączonym z przekładnią na najwyższym przełożeniu.

5.2. Warunki i procedura badania:

- a) początkowa temperatura hamulców: ≥ 55 °C i ≤ 100 °C;
- b) prędkość badawcza: 0,8 V_{max} w pojazdach o $V_{max} > 125$ km/h i < 200 km/h;
160 km/h w pojazdach osiągających $V_{max} \geq 200$ km/h;
- c) uruchomienie hamulca:
równoczesne uruchomienie zespołów sterujących obydwu układów hamulcowych roboczych, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony, lub zespołu sterującego pojedynczego układu hamulcowego roboczego w przypadku układu hamulcowego roboczego, który działa na wszystkie koła;
- d) siła uruchomienia hamulca:
ręczny zespół sterujący: ≤ 200 N;
nożny zespół sterujący: ≤ 350 N dla pojazdów kategorii L₃ i L₄;
 ≤ 500 N dla pojazdów kategorii L₅;
- e) liczba zatrzymań: aż do spełnienia przez pojazd wymagań dotyczących skuteczności, przy czym zatrzymań może być maksymalnie 6;
- f) w przypadku każdego zatrzymania pojazd należy rozpędzić do prędkości badawczej, a następnie uruchomić zespół(-oły) sterując(-e) hamulca(-ów) w warunkach określonych w niniejszym punkcie.

5.3. Wymagania dotyczące skuteczności:

W przypadku badania hamulców zgodnie z procedurą badania określoną w pkt 5.2:

- a) droga hamowania (S) musi wynosić $\leq 0,1 V + 0,0067 V^2$
(przy czym V jest określoną prędkością badawczą w km/h, a S jest wymaganą drogą hamowania w metrach);
lub
- b) MFDD musi wynosić $\geq 5,8$ m/s².

6. BADANIE PRZY MOKRYCH HAMULCACH

6.1. Uwagi ogólne:

- a) badanie składa się z dwóch części, które przeprowadza się kolejno dla każdego układu hamulcowego:
 - (i) badanie bazowe polegające na badaniu zatrzymania na suchej nawierzchni – uruchomienie zespołu sterującego jednego hamulca (część 3 niniejszego załącznika);
 - (ii) jedno zatrzymanie przy mokrych hamulcach z wykorzystaniem tych samych parametrów badania co w ppkt (i), jednak podczas badania hamulec lub hamulce są ciągle spryskiwane wodą w celu zmierzenia skuteczności hamulców w warunkach wysokiej wilgotności;
- b) badanie nie ma zastosowania do układu hamulcowego postojowego, chyba że jest on hamulcem awaryjnym;
- c) hamulce bębnowe lub całkowicie obudowane hamulce tarczowe są zwolnione z tego badania, chyba że znajdują się w nich otwory wentylacyjne lub otwarte otwory kontrolne;

- d) zgodnie z wymaganiami tego badania pojazd musi być wyposażony w przyrząd, który rejestruje w sposób ciągły siłę działania zespołu sterującego hamulca i opóźnienie pojazdu. W tym przypadku nie należy przeprowadzać pomiarów MFDD i drogi hamowania.

6.2. Stan pojazdu:

- a) badanie ma zastosowanie do wszystkich kategorii pojazdów;

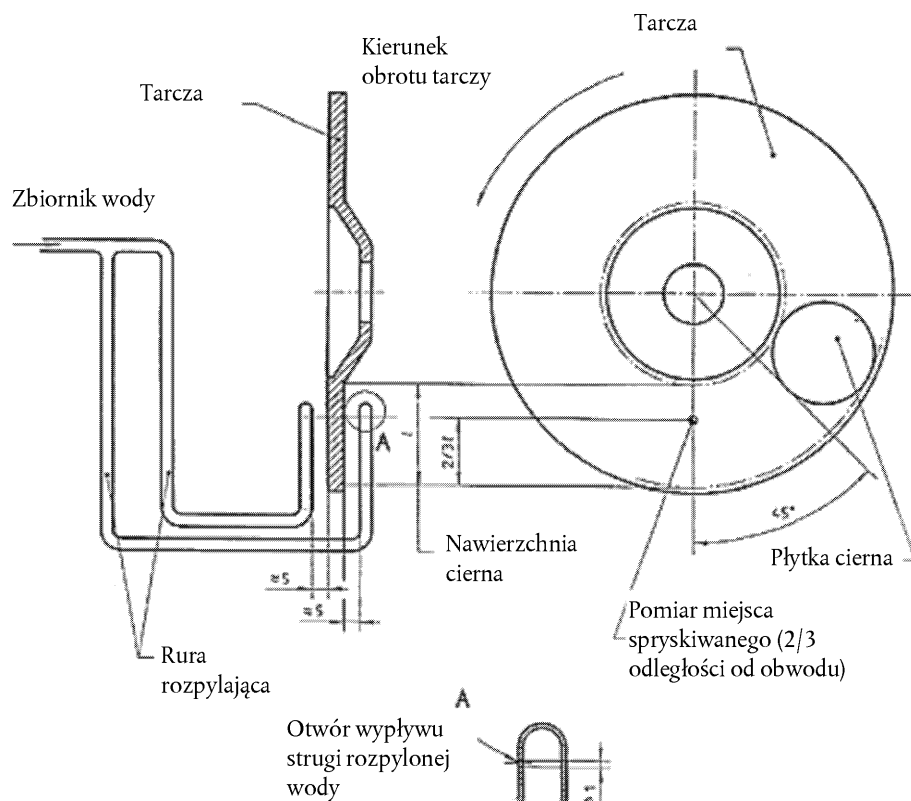
- b) pojazd obciążony:

w pojazdach wyposażonych w CBS i dzielone układy hamulcowe robocze: oprócz badania pojazdu obciążonego bada się także pojazd lekko obciążony;

- c) silnik odłączony;

- d) każdy hamulec jest wyposażony w urządzenie do rozpylania wody:

- (i) hamulce tarczowe: szkic urządzenia do spryskiwania wodą:



Struga rozpylonej wody nie może ulegać rozproszeniu.

Wymiary w milimetrach

Urządzenie do spryskiwania hamulców tarczowych wodą jest zainstalowane w następujący sposób:

- a) każdy hamulec jest spryskiwany wodą o natężeniu przepływu wynoszącym 15 litrów/h. Woda jest równomiernie rozprowadzana po każdej stronie tarczy;
- b) jeżeli powierzchnia tarczy posiada osłonę, rozpylanie wykonuje się 45° przed osłoną;
- c) jeżeli nie ma możliwości rozpylenia wody w położeniu pokazanym na rysunku lub gdyby strumień rozpylanej wody trafiał w otwór wentylacyjny hamulca lub podobny, dyszę rozpylającą można przesunąć do przodu maksymalnie o dodatkowe 90° od krawędzi płytki ciernej z zachowaniem tego samego promienia;

(ii) hamulce bębnowe z otworami wentylacyjnymi i otwartymi otworami kontrolnymi:

urządzenie do spryskiwania wodą jest instalowane w następujący sposób:

- a) zespół hamulca bębnowego jest spryskiwany równomiernie po obydwu stronach (na nieruchomą płytę tylną i na bęben obrotowy) wodą o natężeniu przepływu wynoszącym 15 litrów/h;
- b) dysze rozpylające są umieszczane w odległości równej dwóm trzecim odległości zewnętrznego obwodu bębna obrotowego do środka piasty koła;
- c) dysza umieszczana jest > 15 od krawędzi dowolnego otworu w płycie tylnej bębna.

6.3. Badanie bazowe

6.3.1. Warunki i procedura badania:

- a) badanie określone w części 3 niniejszego załącznika (badanie zatrzymania na suchej nawierzchni – uruchomienie zespołu sterującego jednego hamulca) przeprowadza się dla każdego układu hamulcowego, ale stosując siłę zespołu sterującego hamulca, która powoduje opóźnienie pojazdu o 2,5–3,0 m/s², i ustala się co następuje:
 - (i) średnią siłę zespołu sterującego hamulca mierzoną, gdy pojazd przemieszcza się z prędkością w przedziale od 80 % do 10 % określonej prędkości badawczej;
 - (ii) średnie opóźnienie pojazdu w ciągu 0,5–1,0 sekundy od momentu uruchomienia zespołu sterującego hamulca;
 - (iii) maksymalne opóźnienie pojazdu podczas całkowitego zatrzymania, jednak z pominięciem ostatnich 0,5 sekundy;
- b) należy przeprowadzić 3 zatrzymania bazowe i uśrednić wartości otrzymane w ppkt (i), (ii) i (iii).

6.4. Zatrzymanie przy mokrych hamulcach

6.4.1. Warunki i procedura badania:

- a) pojazd prowadzony jest z prędkością badawczą stosowaną w badaniu bazowym określoną w pkt 6.3 z uruchomionym urządzeniem natryskującym wodę na hamulec(-ce) poddawany(-e) badaniu i bez uruchamiania układu hamulcowego;
- b) po pokonaniu odległości ≥ 500 m należy przyłożyć uśrednioną siłę zespołu sterującego hamulca określoną w badaniu bazowym dla badanego układu hamulcowego;
- c) należy zmierzyć średnie opóźnienie pojazdu w czasie 0,5–1,0 sekundy od momentu uruchomienia zespołu sterującego hamulca;
- d) należy zmierzyć maksymalne opóźnienie pojazdu podczas całkowitego zatrzymania, jednak z pominięciem ostatnich 0,5 sekundy.

6.5. Wymagania dotyczące skuteczności

W przypadku badania hamulców zgodnie z procedurą badania określoną w pkt 6.4.1 należy uzyskać następującą skuteczność w zakresie opóźnienia przy mokrych hamulcach:

- a) wartość zmierzona w pkt 6.4.1 lit. c) ≥ 60 % uśrednionych wartości opóźnienia zarejestrowanych w badaniu bazowym w pkt 6.3.1 lit. a) ppkt (ii), tj. w okresie 0,5–1,0 sekundy od momentu uruchomienia zespołu sterującego hamulca; oraz
- b) wartość zmierzona w pkt 6.4.1 lit. d) ≤ 120 % uśrednionych wartości opóźnienia zarejestrowanych w badaniu bazowym w pkt 6.3.1 lit. a) ppkt (iii), tj. podczas całkowitego zatrzymania, jednak z wyłączeniem ostatnich 0,5 sekundy.

7. BADANIE ZANIKU HAMOWANIA WSKUTEK WZROSTU TEMPERATURY

7.1. Uwagi ogólne:

- a) badanie składa się z trzech części, które przeprowadza się kolejno dla każdego układu hamulcowego:
 - (i) badanie bazowe polegające na badaniu zatrzymania na suchej nawierzchni – uruchomienie zespołu sterującego jednego hamulca (część 3 niniejszego załącznika);

- (ii) procedura nagrzewania, która polega na przeprowadzeniu szeregu powtórzonych zatrzymań w celu nagrzania hamulca(-ów);
 - (iii) zatrzymanie przy nagrzanym hamulcu polegające na badaniu zatrzymania na suchej nawierzchni – uruchomienie zespołu sterującego jednego hamulca (część 3 niniejszego załącznika) w celu zmierzenia skuteczności hamulca po przeprowadzeniu procedury nagrzewania;
- b) badanie ma zastosowanie do pojazdów kategorii L₃, L₅ i L₄;
 - c) badanie nie ma zastosowania do układów hamulcowych postojowych i pomocniczych układów hamulcowych roboczych;
 - d) wszystkie zatrzymania przeprowadza się przy obciążonym pojeździe;
 - e) zgodnie z wymaganiami procedury nagrzewania pojazd musi być wyposażony w przyrządy, które zapewniają dokonywanie ciągłej rejestracji siły zespołu sterującego hamulca i opóźnienia pojazdu. W przypadku procedury nagrzewania nie należy przeprowadzać pomiarów MFDD i drogi hamowania. Badanie bazowe i zatrzymanie przy nagrzanym hamulcu wymagają pomiaru MFDD albo drogi hamowania.

7.2. Badanie bazowe

7.2.1. Stan pojazdu:

silnik odłączony.

7.2.2. Warunki i procedura badania:

- a) początkowa temperatura hamulców: $\geq 55\text{ °C}$ i $\leq 100\text{ °C}$;
- b) prędkość badawcza: 60 km/h lub 0,9 V_{max}, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;
- c) uruchomienie hamulca:
każdy zespół sterujący układem hamulcowym roboczym uruchamiany odrębnie;
- d) siła uruchomienia hamulca:
ręczny zespół sterujący: $\leq 200\text{ N}$;
nożny zespół sterujący: $\leq 350\text{ N}$ dla pojazdów kategorii L₃ i L₄;
 $\leq 500\text{ N}$ dla pojazdów kategorii L₅;
- e) pojazd należy rozpędzić do prędkości badawczej, uruchomić zespół sterujący hamulca w określonych warunkach i zarejestrować siłę zespołu sterującego wymaganą do uzyskania skuteczności hamowania pojazdu określonej w tabeli w pkt 3.3 niniejszego załącznika.

7.3. Procedura nagrzewania

7.3.1. Stan pojazdu:

przekładnia silnika:

- (i) od określonej prędkości badawczej do 50 % określonej prędkości badawczej: podłączona, przy najwyższym odpowiednim przełożeniu wybranym w taki sposób, aby prędkość obrotowa silnika pozostawała powyżej określonej przez producenta prędkości obrotowej na biegu jałowym;
- (ii) od 50 % określonej prędkości badawczej do momentu zatrzymania: odłączona.

7.3.2. Warunki i procedura badania:

- a) początkowa temperatura hamulców wyłącznie przed pierwszym zatrzymaniem: $\geq 55\text{ °C}$ i $\leq 100\text{ °C}$;
- b) prędkość badawcza:
pojedynczy układ hamulcowy, hamowanie tylko kołem przednim: 100 km/h lub 0,7 V_{max}, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;
pojedynczy układ hamulcowy, hamowanie tylko kołem tylnym: 80 km/h lub 0,7 V_{max}, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;
CBS lub dzielony układ hamulcowy roboczy: 100 km/h lub 0,7 V_{max}, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;

c) uruchomienie hamulca:

każdy zespół sterujący układ hamulcowego roboczego uruchamiany odrębnie;

d) siła uruchomienia hamulca:

(i) przy pierwszym zatrzymaniu:

stała siła zespołu sterującego, która pozwala uzyskać wartość opóźnienia pojazdu wynoszącą 3,0–3,5 m/s², natomiast pojazd uzyskuje opóźnienie wynoszące od 80 do 10 % określonej prędkości;

jeżeli pojazd nie jest w stanie osiągnąć określonej wartości opóźnienia pojazdu, to zatrzymanie przeprowadza się w celu spełnienia wymagań dotyczących opóźnienia podanych w tabeli w pkt 3.3 niniejszego załącznika;

(ii) przy pozostałych zatrzymaniach:

a) taka sama stała siła zespołu sterującego hamulca jaką zastosowano przy pierwszym zatrzymaniu;

b) liczba zatrzymań: 10;

c) przerwa między zatrzymaniami: 1 000 m;

e) należy wykonać zatrzymanie w warunkach określonych w niniejszym punkcie, a następnie natychmiast maksymalnie przyspieszyć, aby uzyskać określoną prędkość i utrzymać tę prędkość do następnego zatrzymania.

7.4. Zatrzymanie przy nagrzanym hamulcach

7.4.1. Warunki i procedura badania:

należy wykonać pojedyncze zatrzymanie w warunkach zastosowanych w badaniu bazowym (pkt 7.2) w odniesieniu do układu hamulcowego nagrzanego podczas stosowania procedury zgodnej z pkt 7.3. Zatrzymanie to wykonuje się w ciągu minuty od zakończenia procedury określonej w pkt 7.3 z zastosowaniem siły uruchamiającej zespół sterujący hamulca mniejszej niż siła zastosowana podczas badania określonego w pkt 7.2 lub równej tej sile.

7.5. Wymagania dotyczące skuteczności

W przypadku badania hamulców zgodnie z procedurą badania określoną w pkt 7.4.1:

a) droga hamowania: $S_2 \leq 1,67 S_1 - 0,67 \times 0,1 V$

gdzie:

S_1 = skorygowana droga hamowania w metrach uzyskana w badaniu bazowym określonym w pkt 7.2

S_2 = skorygowana droga hamowania w metrach uzyskana przy zatrzymaniu z nagrzanymi hamulcami określonym w pkt 7.4.1

V = określona prędkość badawcza w km/h; lub

b) MFDD ≥ 60 % MFDD zarejestrowanego w badaniu określonym w pkt 7.2.

8. BADANIE UKŁADU HAMULCOWEGO POSTOJOWEGO – W PRZYPADKU POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W HAMULCE POSTOJOWE

8.1. Stan pojazdu:

a) badanie ma zastosowanie do pojazdów kategorii L₂, L₅ i L₄;

b) pojazd obciążony;

c) silnik odłączony.

8.2. Warunki i procedura badania:

a) początkowa temperatura hamulców: ≤ 100 °C;

b) nachylenie nawierzchni badawczej = 18 %;

- c) siła uruchomienia hamulca:
sterowanie ręczne: ≤ 400 N;
nożny zespół sterujący: ≤ 500 N;
- d) w pierwszej części badania należy zaparkować pojazd na nawierzchni badawczej na wzniesieniu przez uruchomienie układu hamulcowego postojowego w warunkach określonych w niniejszym punkcie. Jeżeli pojazd pozostaje w bezruchu, należy rozpocząć pomiar okresu badania;
- e) po zakończeniu badania z pojazdem ustawionym pod górę na wzniesieniu należy powtórzyć tę samą procedurę badania z pojazdem ustawionym po opadającej stronie wzniesienia.

8.3. Wymagania dotyczące skuteczności:

w przypadku badań przeprowadzanych zgodnie z procedurą badania określoną w pkt 8.2 układ hamulcowy postojowy musi utrzymać pojazd w bezruchu przez 5 minut zarówno przy nachyleniu terenu w górę, jak i w dół.

9. BADANIA ABS

9.1. Uwagi ogólne:

- a) badania stosuje się wyłącznie w odniesieniu do ABS zamontowanych w pojazdach kategorii L₁ i L₃;
- b) badania mają potwierdzić skuteczność układów hamulcowych wyposażonych w ABS i ich skuteczność w przypadku awarii elektrycznej ABS;
- c) „praca w pełnym cyklu” oznacza, że układ przeciwblokujący wielokrotnie moduluje siłę hamowania, aby nie dopuścić do zablokowania kół sterowanych bezpośrednio;
- d) dopuszcza się blokowanie koła, o ile nie ma to wpływu na stabilność pojazdu w zakresie, w jakim wymaga to od prowadzącego zwolnienia zespołu sterującego lub powoduje wyjechanie koła pojazdu poza pas ruchu służący do badań.

Seria badań składa się z następujących badań, które można wykonać w dowolnej kolejności:

BADANIA ABS	PKT
a) Zatrzymanie na nawierzchni o wysokim współczynniku tarcia — zgodnie z pkt 1.1.1	9.3
b) Zatrzymanie na nawierzchni o niskim współczynniku tarcia — zgodnie z pkt 1.1.2	9.4
c) Kontrole blokowania kół na nawierzchniach o wysokim i niskim współczynniku tarcia	9.5
d) Kontrola blokowania kół — wjazd z nawierzchni o wysokim współczynniku tarcia na nawierzchnię o niskim współczynniku tarcia	9.6
e) Kontrola blokowania kół — wjazd z nawierzchni o niskim współczynniku tarcia na nawierzchnię o wysokim współczynniku tarcia	9.7
f) Zatrzymanie przy awarii układu elektrycznego ABS	9.8

9.2. Stan pojazdu:

- a) pojazd lekko obciążony;
- b) silnik odłączony.

9.3. Zatrzymanie na nawierzchni o wysokim współczynniku tarcia:

9.3.1. Warunki i procedura badania:

- a) początkowa temperatura hamulców: ≥ 55 °C i ≤ 100 °C;
- b) prędkość badawcza: 60 km/h lub 0,9 V_{max}, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;

c) uruchomienie hamulca:

równoczesne uruchomienie zespołów sterujących obydwu układów hamulcowych roboczych, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony, lub zespołu sterującego pojedynczego układu hamulcowego roboczego w przypadku układu hamulcowego roboczego, który działa na wszystkie koła;

d) siła uruchomienia hamulca:

przyłożona siła jest siłą, która jest konieczna do zapewnienia działania ABS w pełnym cyklu podczas każdego zatrzymania do prędkości 10 km/h;

e) jeżeli jedno z kół nie jest wyposażone w ABS, zespół sterujący hamulca roboczego na tym kole należy uruchomić z siłą, która jest mniejsza niż siła, która spowoduje zablokowanie koła;

f) liczba zatrzymań: aż do spełnienia przez pojazd wymagań dotyczących skuteczności, przy czym zatrzymań może być maksymalnie 6;

g) przy każdym zatrzymaniu pojazd należy rozpędzić do prędkości badawczej, a następnie uruchomić zespół sterujący hamulca w warunkach określonych w niniejszym punkcie.

9.3.2. Wymagania dotyczące skuteczności

W przypadku badania hamulców zgodnie z procedurą badania, o której mowa w pkt 9.3.1:

a) droga hamowania (S) musi wynosić $\leq 0,0063V^2$ (przy czym V jest określoną prędkością badawczą w km/h, a S jest wymaganą drogą hamowania w metrach) lub MFDD musi wynosić $\geq 6,17 \text{ m/s}^2$; oraz

b) nie może nastąpić blokowanie koła, a koła pojazdu muszą pozostać na pasie ruchu służącym do badań.

9.4. Zatrzymania na nawierzchni o niskim współczynniku tarcia:

9.4.1. Warunki i procedura badania:

jak określono w pkt 9.3.1, jednak z wykorzystaniem nawierzchni o niskim współczynniku tarcia zamiast nawierzchni o wysokim współczynniku tarcia.

9.4.2. Wymagania dotyczące skuteczności

W przypadku badania hamulców zgodnie z procedurami badania określonymi w pkt 9.4.1:

a) droga hamowania (S) musi wynosić $\leq 0,0056V^2/P$ (przy czym V jest określoną prędkością badawczą w km/h, P jest szczytową wartością współczynnika hamowania, a S jest wymaganą drogą hamowania w metrach) lub MFDD musi wynosić $\geq 6,87 \times P \text{ w m/s}^2$; oraz

b) nie może nastąpić blokowanie koła, a koła pojazdu muszą pozostać na pasie ruchu służącym do badań.

9.5. Kontrole blokowania kół na nawierzchniach o wysokim i niskim współczynniku tarcia:

9.5.1. Warunki i procedura badania:

a) nawierzchnie badawcze:

(i) o wysokim współczynniku tarcia; oraz

(ii) o niskim współczynniku tarcia;

b) początkowa temperatura hamulców: $\geq 55 \text{ }^\circ\text{C}$ i $\leq 100 \text{ }^\circ\text{C}$;

c) prędkość badawcza:

(i) na nawierzchni o wysokim współczynniku tarcia: 80 km/h lub 0,8 Vmax, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;

(ii) na nawierzchni o niskim współczynniku tarcia: 60 km/h lub 0,8 Vmax, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;

d) uruchomienie hamulca:

(i) każdy zespół sterujący układem hamulcowym roboczym uruchamiany odrębnie;

(ii) w przypadku gdy ABS jest zamontowany na obydwu układach hamulcowych, poza spełnieniem wymagań, o których mowa w ppkt (i), należy równocześnie uruchomić obydwa zespoły sterujące hamulca;

- e) siła uruchomienia hamulca:
przyłożona siła jest siłą, która jest konieczna do zapewnienia działania ABS w pełnym cyklu podczas każdego zatrzymania do prędkości 10 km/h;
- f) tempo uruchomienia hamulca:
siłę uruchomienia zespołu sterującego hamulca stosuje się przez 0,2–0,5 sekundy;
- g) liczba zatrzymań: aż do spełnienia przez pojazd wymagań dotyczących skuteczności, przy czym zatrzymania mogą być maksymalnie 3;
- h) przed każdym zatrzymaniem pojazd należy rozpędzić do prędkości badawczej, a następnie uruchomić zespół sterujący hamulca w warunkach określonych w niniejszym punkcie.

9.5.2. Wymagania dotyczące skuteczności:

w przypadku badania hamulców zgodnie z procedurami badania określonymi w pkt 9.5.1 nie może nastąpić blokowanie koła, a koła pojazdu muszą pozostać na pasie ruchu służącym do badań.

9.6. Kontrola blokowania kół – wjazd z nawierzchni o wysokim współczynniku tarcia na nawierzchnię o niskim współczynniku tarcia:

9.6.1. Warunki i procedura badania:

- a) nawierzchnie badawcze:
nawierzchnia o wysokim współczynniku tarcia, za którą bezpośrednio znajduje się nawierzchnia o niskim współczynniku tarcia;
- b) początkowa temperatura hamulców: $\geq 55\text{ °C}$ i $\leq 100\text{ °C}$;
- c) prędkość badawcza:
prędkość, która wyniesie 50 km/h lub 0,5 Vmax, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa, w momencie, w którym pojazd wjeżdża z nawierzchni o wysokim współczynniku tarcia na nawierzchnię o niskim współczynniku tarcia;
- d) uruchomienie hamulca:
 - (i) każdy zespół sterujący układem hamulcowego roboczego uruchamiany odrębnie;
 - (ii) w przypadku gdy ABS jest zamontowany na obydwu układach hamulcowych, poza spełnieniem wymagań, o których mowa w ppkt (i), należy równocześnie uruchomić obydwa zespoły sterujące hamulca;
- e) siła uruchomienia hamulca:
przyłożona siła jest siłą, która jest konieczna do zapewnienia działania ABS w pełnym cyklu podczas każdego zatrzymania do prędkości 10 km/h;
- f) liczba zatrzymań: aż do spełnienia przez pojazd wymagań dotyczących skuteczności, przy czym zatrzymania mogą być maksymalnie 3;
- g) w przypadku każdego zatrzymania pojazd należy rozpędzić do prędkości badawczej, a następnie uruchomić zespół sterujący hamulca, zanim pojazd znajdzie się w miejscu, w którym zmienia się współczynnik tarcia nawierzchni.

9.6.2. Wymagania dotyczące skuteczności:

w przypadku badania hamulców zgodnie z procedurami badania określonymi w pkt 9.6.1 nie może nastąpić blokowanie koła, a koła pojazdu muszą pozostać na pasie ruchu służącym do badań.

9.7. Kontrola blokowania kół – wjazd z nawierzchni o niskim współczynniku tarcia na nawierzchnię o wysokim współczynniku tarcia:

9.7.1. Warunki i procedura badania:

- a) nawierzchnie badawcze:
nawierzchnia o niskim współczynniku tarcia, za którą bezpośrednio znajduje się nawierzchnia o wysokim współczynniku tarcia o PBC wynoszącym $\geq 0,8$;
- b) początkowa temperatura hamulców: $\geq 55\text{ °C}$ i $\leq 100\text{ °C}$;
- c) prędkość badawcza:
prędkość, która wyniesie 50 km/h lub 0,5 Vmax, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa, w momencie, w którym pojazd wjeżdża z nawierzchni o niskim współczynniku tarcia na nawierzchnię o wysokim współczynniku tarcia;

- d) uruchomienie hamulca:
 - (i) każdy zespół sterujący układem hamulcowego roboczego uruchamiany odrębnie;
 - (ii) w przypadku gdy ABS jest zamontowany na obydwu układach hamulcowych, poza spełnieniem wymagań, o których mowa w pkt (i), należy równocześnie uruchomić obydwa zespoły sterujące hamulca;
- e) siła uruchomienia hamulca:

przyłożona siła jest siłą, która jest konieczna do zapewnienia działania ABS w pełnym cyklu podczas każdego zatrzymania do prędkości 10 km/h;
- f) liczba zatrzymań: aż do spełnienia przez pojazd wymagań dotyczących skuteczności, przy czym zatrzymania mogą być maksymalnie 3;
- g) w przypadku każdego zatrzymania pojazd należy rozpędzić do prędkości badawczej, a następnie uruchomić zespół sterujący hamulca, zanim pojazd znajdzie się w miejscu, w którym zmienia się współczynnik tarcia nawierzchni;
- h) należy zarejestrować ciągłe opóźnienie pojazdu.

9.7.2. Wymagania dotyczące skuteczności:

- a) w przypadku badania hamulców zgodnie z procedurami badania określonymi w pkt 9.7.1 nie może nastąpić blokowanie koła, a koła pojazdu muszą pozostać na pasie ruchu służącym do badań;
- b) w ciągu 1 sekundy od przekroczenia przez tylne koło miejsca, w którym nawierzchnia o niskim współczynniku tarcia przechodzi w nawierzchnię o wysokim współczynniku tarcia, opóźnienie pojazdu musi wzrosnąć.

9.8. Zatrzymania przy awarii układu elektrycznego ABS:

9.8.1. Warunki i procedura badania:

przy wyłączonym układzie elektrycznym ABS należy przeprowadzić badanie określone w części 3 niniejszego załącznika (badanie zatrzymania na suchej nawierzchni – uruchomienie zespołu sterującego jednego hamulca) w warunkach istotnych dla badanego układu hamulcowego i pojazdu.

9.8.2. Wymagania dotyczące skuteczności:

w przypadku badania hamulców zgodnie z procedurą badania określoną w pkt 9.8.1:

- a) układ musi spełniać wymagania dotyczące sygnału ostrzegającego o awarii, o którym mowa w pkt 5.1.13 niniejszego regulaminu; oraz
- b) minimalne wymagania dotyczące drogi hamowania lub MFDD muszą być zgodne z wymaganiami określonymi odpowiednio w kolumnie 2 lub 3, pod nagłówkiem „Pojedynczy układ hamulcowy, hamowanie tylko kołem(-ami) tylnym(-i)” w tabeli w pkt 3.3 niniejszego załącznika.

10. BADANIE CZĘŚCIOWEJ AWARII – W PRZYPADKU DZIELONYCH UKŁADÓW HAMULCOWYCH ROBOCZYCH

10.1. Uwagi ogólne:

- a) badanie ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów wyposażonych w dzielone układy hamulcowe robocze;
- b) badanie ma potwierdzić skuteczność drugiego podukładu w przypadku awarii mającej charakter wycieku z układu hydraulicznego.

10.2. Stan pojazdu:

- a) badanie ma zastosowanie do pojazdów kategorii L₃, L₅ i L₄;
- b) pojazd lekko obciążony;
- c) silnik odłączony.

10.3. Warunki i procedura badania:

- a) początkowa temperatura hamulców: $\geq 55\text{ °C}$ i $\leq 100\text{ °C}$;
- b) prędkości badawcza: 50 km/h i 100 km/h lub 0,8 V_{max}, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;
- c) siła uruchomienia hamulca:
 - ręczny zespół sterujący: $\leq 250\text{ N}$;
 - nożny zespół sterujący: $\leq 400\text{ N}$;

- d) liczba zatrzymań: aż do spełnienia przez pojazd wymagań dotyczących skuteczności, przy czym zatrzymań może być maksymalnie 6 dla każdej prędkości badawczej;
- e) wprowadzić zmianę w układzie hamulcowym roboczym, aby doprowadzić do całkowitej utraty hamowania w którymś z podukładów. Następnie przed każdym zatrzymaniem rozpędzić pojazd do prędkości badawczej, a następnie uruchomić zespół sterujący hamulca w warunkach określonych w niniejszym punkcie;
- f) należy powtórzyć badanie dla każdego podukładu.

10.4. Wymagania dotyczące skuteczności:

w przypadku badania hamulców zgodnie z procedurą badania określoną w pkt 10.3:

- a) układ musi spełniać wymagania dotyczące sygnału ostrzegającego o awarii, o którym mowa w pkt 5.1.11 niniejszego regulaminu; oraz
- b) droga hamowania (S) musi wynosić $\leq 0,1 V + 0,0117 V^2$ (przy czym V jest określoną prędkością badawczą w km/h, a S jest wymaganą drogą hamowania w metrach) lub MFDD musi wynosić $\geq 3,3 \text{ m/s}^2$.

11. BADANIE AWARII UKŁADU HAMULCOWEGO ZE WSPOMAGANIEM

11.1. Uwagi ogólne:

- a) badania nie przeprowadza się w przypadku, gdy pojazd jest wyposażony w inny odrębny układ hamulcowy roboczy;
- b) badanie ma potwierdzić skuteczność układu hamulcowego roboczego w przypadku awarii wspomagania.

11.2. Warunki i procedura badania:

należy przeprowadzić badanie określone w części 3 niniejszego załącznika (badanie zatrzymania na suchej nawierzchni – uruchomienie zespołu sterującego jednego hamulca) dla każdego układu hamulcowego roboczego z wyłączonym wspomaganie.

11.3. Wymagania dotyczące skuteczności

W przypadku badania hamulców zgodnie z procedurą badania określoną w pkt 11.2 droga hamowania musi być zgodna z wartościami określonymi w kolumnie 2 lub MFDD musi być zgodne z wartościami określonymi w kolumnie 3 poniższej tabeli:

Kolumna 1	Kolumna 2	Kolumna 3
Kategoria pojazdu	DROGA(-I) HAMOWANIA (przy czym V jest określoną prędkością badawczą w km/h, a S jest wymaganą drogą hamowania w metrach)	MFDD
Pojedynczy układ hamulcowy		
L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$	$\geq 2,9 \text{ m/s}^2$
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$	$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$
Pojazdy wyposażone w CBS lub SSBS		
WSZYSTKIE	$S \leq 0,1 V + 0,0154 V^2$	$\geq 2,5 \text{ m/s}^2$

Należy zauważyć, że jeżeli wspomaganie można uruchomić za pomocą więcej niż jednego układu sterującego, powyższą skuteczność należy uzyskać przy odrębnym uruchomieniu każdego układu sterującego.

DODATEK

ALTERNATYWNA METODA USTALANIA SZCZYTOWEJ WARTOŚCI WSPÓŁCZYNNIKA HAMOWANIA (PBC)

(zob. pkt 1.1.3 niniejszego załącznika)

1.1. Uwagi ogólne:

- a) badanie ma ustalić wartość PBC dla typu pojazdu podczas hamowania na nawierzchniach badawczych opisanych w załączniku 3 pkt 1.1.1 i 1.1.2;
- b) badanie polega na przeprowadzeniu szeregu zatrzymań przy różnych wartościach siły, z jaką działa zespół sterujący hamulca. Hamowanie musi zostać uruchomione równocześnie na obydwu kołach i trwać do momentu poprzedzającego blokowanie koła w celu uzyskania maksymalnej wartości opóźnienia pojazdu na danej nawierzchni badawczej;
- c) maksymalna wartość opóźnienia pojazdu jest najwyższą wartością zarejestrowaną podczas wszystkich zatrzymań w ramach badania;
- d) szczytową wartość współczynnika hamowania (PBC) oblicza się w następujący sposób na podstawie badania zatrzymania, które wytwarza maksymalną wartość opóźnienia pojazdu:

$$PBC = \frac{0,566}{t}$$

gdzie:

t = czas, w którym prędkość pojazdu zmalała z 40 km/h do 20 km/h w sekundach.

Uwaga: w przypadku pojazdów, które nie są w stanie uzyskać prędkości badawczej wynoszącej 50 km/h, PBC należy mierzyć w następujący sposób:

$$PBC = \frac{0,566}{t}$$

gdzie:

t = czas w sekundach, w którym prędkość pojazdu zmalała z 0,8 Vmax do (0,8 Vmax – 20), przy czym Vmax mierzy się w km/h;

- e) wartość PBC należy zaokrąglić do trzech miejsc po przecinku.

1.2. Stan pojazdu:

- a) badanie ma zastosowanie do pojazdów kategorii L₁ i L₃;
- b) układ przeciwblokujący musi być wyłączony albo nieaktywny przy prędkości w przedziale od 40 km/h do 20 km/h;
- c) pojazd lekko obciążony;
- d) silnik odłączony.

1.3. Warunki i procedura badania:

- a) początkowa temperatura hamulców: $\geq 55\text{ °C}$ i $\leq 100\text{ °C}$;
- b) prędkość badawcza: 60 km/h lub 0,9 Vmax, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;
- c) uruchomienie hamulca:

równoczesne uruchomienie zespołów sterujących obydwu układów hamulcowych roboczych, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony, lub zespołu sterującego pojedynczego układu hamulcowego roboczego w przypadku układu hamulcowego roboczego, który działa na wszystkie koła.

W przypadku pojazdów wyposażonych w zespół sterujący pojedynczego układu hamulcowego roboczego może zaistnieć konieczność modyfikacji układu hamulcowego, jeżeli jedno z kół nie osiąga maksymalnego opóźnienia;

d) siła uruchomienia hamulca:

siła uruchomienia zespołu sterującego, która pozwala uzyskać maksymalną wartość opóźnienia pojazdu określoną w pkt 1.1 lit. c).

Przykładanie siły zespołu sterującego musi odbywać się równomiernie podczas hamowania;

e) liczba zatrzymań: aż do uzyskania przez pojazd maksymalnej wartości opóźnienia;

f) w przypadku każdego zatrzymania pojazd należy rozpędzić do prędkości badawczej, a następnie uruchomić zespół(-oły) sterujący(-e) hamulca(-ów) w warunkach określonych w niniejszym punkcie.

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL