



Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/1824 z dnia 14 lipca 2016 r. zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) nr 3/2014, rozporządzenie delegowane (UE) nr 44/2014 i rozporządzenie delegowane (UE) nr 134/2014 w odniesieniu do, odpowiednio, wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów, konstrukcji pojazdów i wymogów ogólnych oraz wymogów w zakresie efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej⁽¹⁾ 1
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/1825 z dnia 6 września 2016 r. w sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 901/2014 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców⁽¹⁾ 47
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/1826 z dnia 14 października 2016 r. w sprawie niezatwierdzenia substancji czynnej tricyklazol, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2009 dotyczącym wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin⁽¹⁾ 88
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/1827 z dnia 14 października 2016 r. zmieniające po raz 255. rozporządzenie Rady (WE) nr 881/2002 wprowadzające niektóre szczególne środki ograniczające skierowane przeciwko niektórym osobom i podmiotom związanym z organizacjami ISIL (Daisz) i Al-Kaida 90
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/1828 z dnia 14 października 2016 r. ustanawiające standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw 92

Sprostowania

- ★ Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016) 94

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2016/1824

z dnia 14 lipca 2016 r.

zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) nr 3/2014, rozporządzenie delegowane (UE) nr 44/2014 i rozporządzenie delegowane (UE) nr 134/2014 w odniesieniu do, odpowiednio, wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów, konstrukcji pojazdów i wymogów ogólnych oraz wymogów w zakresie efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców⁽¹⁾, w szczególności jego art. 18 ust. 3, art. 20 ust. 2, art. 21 ust. 5, art. 22 ust. 5, art. 23 ust. 12, art. 24 ust. 3, art. 25 ust. 8 oraz art. 54 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja rejestrowała problemy napotymane i zgłaszane przez organy udzielające homologacji i zainteresowane strony w odniesieniu do rozporządzenia (UE) nr 168/2013, a także rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 3/2014⁽²⁾, rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 44/2014⁽³⁾ i rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 134/2014⁽⁴⁾, uzupełniających rozporządzenie (UE) nr 168/2013; aby zapewnić właściwe stosowanie tych rozporządzeń, niektóre ze wskazanych problemów należy rozwiązać, wprowadzając zmiany.
- (2) W celu zapewnienia spójności i skuteczności unijnego systemu homologacji typu pojazdów kategorii L konieczne jest ciągłe ulepszanie wymagań technicznych i procedur badań określonych w tych aktach delegowanych i dostosowywanie ich do postępu technicznego. Należy również zwiększyć przejrzystość tych aktów delegowanych.
- (3) Następujące zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) nr 3/2014 w odniesieniu do wymagań technicznych i procedur badań w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów powinny zostać włączone do załączników do tego rozporządzenia delegowanego w celu poprawy jego spójności i jasności: należy uaktualnić wykaz zamieszczony w załączniku I do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 3/2014 zawierający obowiązujące regulaminy EKG ONZ, a jego załącznik XV dotyczący instalacji opon należy doprecyzować poprzez dodanie przepisów dotyczących oświadczenia producenta w odniesieniu do dopuszczalności „kategorii zastosowania” oraz odpowiedniego przeprowadzania kontroli. Należy dodać dodatkowe wyjaśnienia do załącznika XVII do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 3/2014 w odniesieniu do wyposażenia wnętrza, do jego załącznika XVIII

⁽¹⁾ Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52.

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 3/2014 z dnia 24 października 2013 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 7 z 10.1.2014, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 44/2014 z dnia 21 listopada 2013 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do konstrukcji pojazdów i wymogów ogólnych dotyczących homologacji pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 25 z 28.1.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 134/2014 z dnia 16 grudnia 2013 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do wymogów w zakresie efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej oraz zmieniające jego załącznik V (Dz.U. L 53 z 21.2.2014, s. 1).

w odniesieniu do maksymalnego ograniczenia mocy i do jego załącznika XIX w odniesieniu do wymogów dotyczących integralności konstrukcji, dotyczących w szczególności rowerów z napędem objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 168/2013.

- (4) Do celów kompletności i dokładności, właściwe jest, aby wykaz obowiązkowo stosowanych regulaminów EKG ONZ, który znajduje się w załączniku I do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 3/2014, obejmował regulaminy EKG ONZ nr 1, 3, 6, 7, 8, 16, 19, 20, 28, 37, 38, 39, 43, 46, 50, 53, 56, 57, 60, 72, 74, 75, 78, 81, 82, 87, 90, 98, 99, 112 i 113.
- (5) Należy wprowadzić następujące zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) nr 44/2014, aby poprawić spójność i dokładność: załącznik I do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 44/2014 zawiera wykaz obowiązujących regulaminów EKG ONZ, który należy uaktualnić; załącznik II do rozporządzenia (UE) nr 44/2014 należy uzupełnić w odniesieniu do wymogów dotyczących oznakowania części, wyposażenia i komponentów do celów identyfikacji i zapobiegania manipulowaniu; należy zmienić załącznik III do tego rozporządzenia delegowanego w celu wyjaśnienia wymogów dotyczących konwersji pojazdów podkategorii L3e/L4e-A2 do motocykli kategorii A3 i odwrotnie; należy wprowadzić pewne zmiany w załączniku XI do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 44/2014 w zakresie mas i wymiarów, w szczególności w odniesieniu do definicji prześwitu pojazdu podkategorii L3e-AxE (motocykle enduro) i L3e-AxT (motocykle trialowe); załącznik XII do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 44/2014 należy zmienić w odniesieniu do znormalizowanego interfejsu połączeniowego pokładowego układu diagnostycznego; należy także dodać pewne wyjaśnienia w załączniku XVI do tego samego rozporządzenia delegowanego dotyczące podpórki dla motocykli tych podkategorii.
- (6) Diagnostyka pokładowa („OBD”) ma zasadnicze znaczenie dla skutecznej i wydajnej naprawy i konserwacji pojazdów. Dokładna diagnostyka umożliwi stacji obsługi szybką identyfikację najmniejszego wymiennego modułu, który należy naprawić lub wymienić. Aby uwzględnić szybki postęp techniczny w dziedzinie urządzeń służących do kontroli napędu, w 2017 r. należy dokonać przeglądu wykazu urządzeń monitorowanych pod kątem nieprawidłowego działania obwodów elektrycznych. Do dnia 31 grudnia 2018 r. należy określić, czy do wykazu znajdującego się w dodatku 2 do załącznika XII do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 44/2014 należy dodać dodatkowe urządzenia i nieprawidłowości, aby zapewnić wystarczająco dużo czasu państwu członkowskim, producentom pojazdów, ich dostawcom oraz branży naprawczej na dostosowanie się przed wejściem w życie II etapu OBD. W stosowanych pokładowych układach diagnostycznych parametr PID USD1C może być programowany jako USD00 lub USDFF, o ile jego wartość nie została znormalizowana dla pojazdów kategorii L. Do celów spójności i kompletności od daty opublikowania zmienionej normy ISO 15031-5:20xx zawierającej taką znormalizowaną wartość dla pojazdów kategorii L tę znormalizowaną wartość należy programować jako odpowiedź na polecenie PID USD1C standardowego narzędzia skanującego.
- (7) Do celów kompletności i spójności należy dostosować niektóre równania w załącznikach II i V do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 134/2014; w załączniku VI do tego rozporządzenia delegowanego dotyczącym trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń należy dostosować do postępu technicznego kryteria klasyfikacji cyklu SRC-LeCV opartego na przebiegu kilometrów; ponadto należy wprowadzić zmiany w załączniku IX do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 134/2014 w celu uwzględnienia niektórych przepisów zabezpieczających przed nieuprawnionymi manipulacjami określonych w regulaminach EKG ONZ nr 9, 41, 63 i 92 w obszarze homologacji w zakresie hałasu, w szczególności w przypadku wielotrybowych układów redukcji hałasu.
- (8) Jednym ze środków zapobiegających nadmiernym emisjom węglowodorów z pojazdów kategorii L jest ograniczenie emisji oparów do poziomu dopuszczalnych wartości masy węglowodorów określonych w części C załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 168/2013. W tym celu należy przeprowadzić badanie typu IV podczas procedury homologacji typu w celu dokonania pomiaru emisji oparów z pojazdu. Jednym z wymogów badania typu IV pojazdu w szczelnej komorze do określenia ilości oparów (SHED) jest zamontowanie szybko postarzonego pochłaniacza z węglem aktywnym lub, zamiennie, zastosowanie addytywnego współczynnika pogorszenia jakości w przypadku zainstalowania używanego pochłaniacza z węglem aktywnym. Na podstawie badania efektywności środowiskowej, o którym mowa w art. 23 ust. 4 rozporządzenia (UE) 168/2013, czy utrzymanie tego współczynnika pogorszenia jakości stanowi opłacalną alternatywę dla instalowania reprezentatywnego i szybko postarzonego pochłaniacza z węglem aktywnym. Jeżeli wynik badania wykaże, że metoda ta nie jest opłacalna, w odpowiednim czasie złożony zostanie wniosek o wykreślenie tej alternatywy, który powinien zacząć obowiązywać po zakończeniu etapu Euro 5.
- (9) Niezbędna jest standardowa metoda pomiaru efektywności energetycznej pojazdów (zużycia paliwa lub energii, emisji dwutlenku węgla oraz zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną), aby w handlu między państwami członkowskimi nie występowały żadne bariery techniczne oraz aby klienci i użytkownicy otrzymywali obiektywne i dokładne informacje. Do czasu uzgodnienia zharmonizowanej procedury badań pojazdów kategorii L1e z pedałami, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i w pkt 1.1.2 załącznika XIX do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 3/2014, te pojazdy kategorii L1e należy wyłączyć z badania dotyczącego zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną.

- (10) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie delegowane (UE) nr 3/2014, rozporządzenie delegowane (UE) nr 44/2014 oraz rozporządzenie delegowane (UE) nr 134/2014.
- (11) Zważywszy, że rozporządzenie (UE) nr 168/2013, rozporządzenie delegowane (UE) nr 3/2014, rozporządzenie delegowane (UE) nr 44/2014 i rozporządzenie delegowane (UE) nr 134/2014 już obowiązują, a zmiany do tych aktów obejmują wiele korekt, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie jak najszybciej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu delegowanym (UE) nr 3/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 ust. 2 wyrażenie „producenci” zastępuje się wyrażeniem „producenci części i wyposażenia”;
- 2) w załącznikach wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

W rozporządzeniu delegowanym (UE) nr 44/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 ust. 2 wyrażenie „producenci” zastępuje się wyrażeniem „producenci części i wyposażenia”;
- 2) w załącznikach wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

W rozporządzeniu delegowanym (UE) nr 134/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) [nie dotyczy polskiej wersji językowej];
 - b) pkt 42 otrzymuje brzmienie:

„42 »maksymalna prędkość pojazdu użytkowanego przez trzydzieści minut« oznacza maksymalną osiągalną prędkość pojazdu mierzoną przez 30 minut, będącą wynikiem maksymalnej mocy po 30 minutach określonej w regulaminie EKG ONZ nr 85 (*);

(*) Dz.U. L 326 z 24.11.2006, s. 55.”;

- 2) w art. 3 ust. 4 wyrażenie „producent” zastępuje się wyrażeniem „producent części i wyposażenia”;
- 3) w załącznikach wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie pierwszego 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 14 lipca 2016 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) nr 3/2014

W załącznikach do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 3/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) załącznik I otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

Wykaz regulaminów EKG ONZ, których stosowanie jest obowiązkowe

Numer regulaminu EKG ONZ	Przedmiot	Seria poprawek	Odniesienie do Dz.U.	Zastosowanie
1	Reflektory pojazdów silnikowych (R2, HS1)	02	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
3	Urządzenia odblaskowe	Suplement 12 do serii poprawek 02	Dz.U. L 323 z 6.12.2011, s. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
6	Kierunkowskazy	Suplement 25 do serii poprawek 01	Dz.U. L 213 z 18.7.2014, s. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
7	Przednie i tylne światła pozycyjne oraz światła hamowania	Suplement 23 do serii poprawek 02	Dz.U. L 285 z 30.9.2014, s. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
8	Reflektory pojazdów silnikowych (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, H11, HIR1, HIR2)	05	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 71	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
16	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące i urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Suplement 5 do serii poprawek 06	Dz.U. L 304 z 20.11.2015, s. 1	L2e, L4e, L5e, L6e i L7e
19	Przednie światła przeciwmgłowe	Suplement 6 do serii poprawek 04	Dz.U. L 250 z 22.8.2014, s. 1	L3e, L4e, L5e i L7e
20	Reflektory pojazdów silnikowych (H4)	03	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 170	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
28	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	Suplement 3 do serii poprawek 00	Dz.U. L 323 z 6.12.2011, s. 33	L3e, L4e i L5e
37	Żarówki	Suplement 42 do serii poprawek 03	Dz.U. L 213 z 18.7.2014, s. 36	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e

Numer regulaminu EKG ONZ	Przedmiot	Seria poprawek	Odniesienie do Dz.U.	Zastosowanie
38	Tyłne światła przeciwmgłowe	Suplement 15 do serii poprawek 00	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 20	L3e, L4e, L5e i L7e
39	Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie zespołu prędkościomierza oraz jego montażu	Suplement 5 do pierwotnej wersji regulaminu	Dz.U. L 120 z 13.5.2010, s. 40	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
43	Bezpieczne oszklenie	Suplement 2 do serii poprawek 01	Dz.U. L 42 z 12.2.2014, s. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
46	Urządzenia widzenia pośredniego (lusterka wsteczne)	Suplement 1 do serii poprawek 04	Dz.U. L 237 z 8.8.2014, s. 24	L2e, L5e, L6e i L7e
50	Części oświetleniowe do pojazdów kategorii L	Suplement 16 do serii poprawek 00	Dz.U. L 97 z 29.3.2014, s. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
53	Montaż oświetlenia (motocykl)	Suplement 14 do serii poprawek 01	Dz.U. L 166 z 18.6.2013, s. 55	L3e
56	Reflektory do motorowerów i pojazdów uznawanych za motorowery	01	Dz.U. L 89 z 25.3.2014, s. 1	L1e, L2e i L6e
57	Reflektory do motocykli i pojazdów uznawanych za motocykle	02	Dz.U. L 130 z 1.5.2014, s. 45	L3e, L4e, L5e i L7e
60	Identyfikacja urządzeń sterujących, sygnałów kontrolnych i wskaźników	Suplement 4 do serii poprawek 00	Dz.U. L 297 z 15.10.2014, s. 23	L1e i L3e
72	Reflektory do motocykli i pojazdów uznawanych za motocykle (HS1)	01	Dz.U. L 75 z 14.3.2014, s. 1	L3e, L4e, L5e i L7e
74	Montaż oświetlenia (motorower)	Suplement 7 do serii poprawek 00	Dz.U. L 166 z 18.6.2013, s. 88	L1e
75	Opony	Suplement 13 do serii poprawek 01	Dz.U. L 84 z 30.3.2011, s. 46	L1e, L2e, L3e, L4e i L5e
78	Układ hamulcowy, łącznie z układami przeciwblokującym i kombinowanym	Sprostowanie 2 do serii poprawek 03	Dz.U. L 24 z 30.1.2015, s. 30	L1e, L2e, L3e, L4e i L5e
81	Lusterka wsteczne	Suplement 2 do serii poprawek 00	Dz.U. L 185 z 13.7.2012, s. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e

Numer regulaminu EKG ONZ	Przedmiot	Seria poprawek	Odniesienie do Dz.U.	Zastosowanie
82	Reflektory do motorowerów i pojazdów uznawanych za motorowery (HS2)	01	Dz.U. L 89 z 25.3.2014, s. 92	L1e, L2e i L6e
87	Światła do jazdy dziennej	Suplement 15 do serii poprawek 00	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 24	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
90	Zamienne zespoły okładzin hamulcowych i zamienne okładziny hamulców bębnowych	02	Dz.U. L 185 z 13.7.2012, s. 24	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
98	Reflektory z wyładowczymi źródłami światła	Suplement 4 do serii poprawek 01	Dz.U. L 176 z 14.6.2014, s. 64	L3e
99	Wyładowcze źródła światła	Suplement 9 do serii poprawek 00	Dz.U. L 285 z 30.9.2014, s. 35	L3e
112	Reflektory emitujące światło asymetryczne	Suplement 4 do serii poprawek 01	Dz.U. L 250 z 22.8.2014, s. 67	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
113	Reflektory emitujące światło symetryczne	Suplement 3 do serii poprawek 01	Dz.U. L 176 z 14.6.2014, s. 128	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e

Nota wyjaśniająca: Uwzględnienie danego komponentu w niniejszym wykazie nie oznacza, że jego montaż jest obowiązkowy. Dla niektórych komponentów wymogi dotyczące obowiązkowego montażu zostały jednak określone w innych załącznikach do niniejszego rozporządzenia.”;

2) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 4.1.4 otrzymuje brzmienie:

„4.1.4. Jeżeli pokładowy REESS może być ładowany zewnętrznie przez kierowcę, to ruch pojazdu za pomocą jego własnego układu napędowego musi być uniemożliwiony, dopóki złącze zewnętrznego źródła zasilania energią elektryczną jest fizycznie podłączone do gniazda pojazdu. W przypadku pojazdów kategorii L1e o masie w stanie gotowym do jazdy ≤ 35 kg ruch pojazdu za pomocą jego własnego układu napędowego musi być uniemożliwiony, dopóki złącze ładowarki akumulatora jest fizycznie podłączone do zewnętrznego źródła zasilania energią elektryczną. Zgodność z tym wymogiem należy wykazać przy użyciu złącza określonego przez producenta pojazdu. W przypadku przewodów ładujących podłączonych na stałe powyższy wymóg uważa się za spełniony, jeżeli użycie przewodu ładującego w sposób oczywisty uniemożliwia użytkowanie pojazdu (np. przewód jest zawsze poprowadzony nad urządzeniami sterującymi operatora, siodełkiem kierowcy, siedzeniem kierowcy, kierownicą typu rowerowego lub kołem kierownicy, lub siedzenie przykrywające miejsce do przechowywania przewodu musi pozostać w położeniu otwartym).”;

b) pkt 4.3 otrzymuje brzmienie:

„4.3 Jazda do tyłu

Należy wykluczyć możliwość uruchomienia funkcji sterowania jazdą do tyłu w sposób niekontrolowany, kiedy pojazd porusza się do przodu, o ile mogłoby ono doprowadzić do gwałtownego i silnego opóźnienia lub zablokowania kół. Możliwe jest jednak uruchomienie funkcji sterowania jazdą do tyłu w sposób umożliwiający stopniowe spowolnienie pojazdu.”;

3) w załączniku VII część 1 pkt 1.1.1 otrzymuje brzmienie:

„1.1.1. Wszelkie bezpieczne oszklenie montowane w pojeździe musi posiadać homologację typu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 43 (*).

(*) Dz.U. L 42 z 12.2.2014, s. 1.”;

4) w załączniku VIII wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.1.1.1 i 1.1.1.2 otrzymują brzmienie:

„1.1.1.1. Należy dopilnować, aby nie występowały odstępstwa dotyczące kształtu i ustawienia umieszczonych symboli, a w szczególności zakazane jest wszelkie dostosowywanie wyglądu umieszczonych symboli.

1.1.1.2. Akceptuje się drobne nieprawidłowości dotyczące grubości linii, stosowania oznakowania i innych odpowiednich tolerancji produkcyjnych, zgodnie z pkt 4 normy ISO 2575:2010/Amd1:2011 (zasady projektowania).”;

b) pkt 2.1.3 otrzymuje brzmienie:

„2.1.3. Należy dopilnować, aby nie występowały odstępstwa dotyczące kształtu i ustawienia umieszczonych symboli, a w szczególności zakazane jest wszelkie dostosowywanie wyglądu umieszczonych symboli.

Akceptuje się drobne nieprawidłowości dotyczące grubości linii, stosowania oznakowania i innych odpowiednich tolerancji produkcyjnych, zgodnie z pkt 4 normy ISO 2575:2010/Amd1:2011 (zasady projektowania).”;

5) w załączniku IX wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.12 otrzymuje brzmienie:

„1.12 Jeżeli uruchomienie automatycznie włączanych reflektorów lub świateł do jazdy dziennej wymaga uruchomienia silnika, to należy uznać, że dla pojazdów z elektrycznym lub innym alternatywnym układem napędowym i pojazdów wyposażonych w automatyczny system włączania/wyłączania jednostki napędowej wymaga to uruchomienia głównego wyłącznika pojazdu w normalnym trybie pracy.”;

b) pkt 2.3.11.8 otrzymuje brzmienie:

„2.3.11.8. Inne wymogi:

— ze względu na brak przepisów dotyczących urządzeń oświetleniowych stanowiących światła cofania, które mogą otrzymać homologację typu dla pojazdów kategorii L, światło cofania musi posiadać homologację typu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 23 (*).

(*) Dz.U. L 237 z 8.8.2014, s. 1.”;

c) pkt 2.3.15.8 otrzymuje brzmienie:

„2.3.15.8. Inne wymogi:

— ze względu na brak przepisów dotyczących urządzeń oświetleniowych stanowiących światła pozycyjne boczne, które mogą otrzymać homologację typu dla pojazdów kategorii L, światła muszą posiadać homologację typu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 91 (*).

(*) Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 27.”;

6) w załączniku XV wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.1 i 1.1.1 otrzymują brzmienie:

„1.1. Z zastrzeżeniem przepisów pkt 1.1.1–1.1.2 wszystkie opony montowane w pojazdach, w tym opony zapasowe, muszą posiadać homologację typu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 75.

1.1.1. Jeżeli pojazd został zaprojektowany do warunków użytkowania niezgodnych z właściwościami opon, które posiadają homologację typu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 75 stosownie do przepisów Unii obowiązujących podczas homologacji typu, i dlatego konieczny jest montaż opon o innych właściwościach, to wymogi pkt 1.1 nie mają zastosowania, pod warunkiem że spełnione są następujące warunki:

— opony posiadają homologację typu zgodnie z dyrektywą Rady 92/23/EWG (*), rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 (**) lub regulaminem EKG ONZ nr 106; oraz

— organ udzielający homologacji oraz służba techniczna uznały, że zamontowane opony są odpowiednie do warunków użytkowania pojazdu. Charakter tego wyjątku oraz przyczyny akceptacji należy określić jednoznacznie w sprawozdaniu z badań.

(*) Dyrektywa Rady 92/23/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnosząca się do opon pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 95).

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).”;

b) skreśla się pkt 1.2;

c) pkt 2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.2. Producent pojazdu może ograniczyć kategorię zastosowania opon oryginalnych i zamiennych, jakie można zamontować w pojeździe. W takim przypadku kategorie stosowania opon, jakie można zamontować w pojeździe należy wyraźnie podać w instrukcji obsługi pojazdu.”;

d) skreśla się pkt 2.2.1;

e) pkt 2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.3. Przestrzeń, w której każde koło się obraca, musi być tak duża, aby przy zastosowaniu największego dopuszczalnego rozmiaru opony i średnicy obręczy ruch koła nie był ograniczony przy uwzględnieniu minimalnego i maksymalnego odsadzenia koła, w stosownych przypadkach, w ramach przewidzianych przez producenta minimalnych i maksymalnych ograniczeń dotyczących zawieszenia i układu kierowniczego. Wymóg ten należy sprawdzić, przeprowadzając dla każdej przestrzeni próby przy użyciu największych i najszerzych opon, z uwzględnieniem odpowiedniego rozmiaru obręczy i maksymalnej dozwolonej szerokości i średnicy zewnętrznej opony stosownie do oznaczenia rozmiaru opony określonego w odpowiednim ustawodawstwie. Próby należy wykonywać poprzez obracanie elementu reprezentującego dopuszczalne całkowite wymiary opony w formie maksymalnej obwiedni opony, a nie tylko rzeczywistą oponę, w przestrzeni przeznaczonej na dane koło.”;

f) dodaje się pkt 2.3.1, 2.3.2 i 2.4 w brzmieniu:

„2.3.1. Przy ustalaniu dopuszczalnych całkowitych wymiarów danej opony (tj. maksymalnej obwiedni) należy uwzględnić wszystkie opony, jakie mogą być zamontowane w danym pojeździe zgodnie z pkt 2.2, zgodnie z przepisami unijnymi obowiązującymi podczas badań do celów homologacji typu pojazdu. W tym celu należy uwzględnić specyfikacje określone w załączniku 5 do regulaminu EKG ONZ nr 75 lub dopuszczalny udział procentowy określony dla rozmiarów nieuwzględnionych w tym załączniku (np. całkowitą szerokość opon uniwersalnych (MST) + 25 %, opon zwykłych i specjalnych opon śniegowych +10 % w przypadku średnicy obręczy o kodzie 13 i powyżej oraz +8 % w przypadku średnicy obręczy o kodzie do 12 włącznie).

2.3.2. Ponadto dopuszczalne powiększenie dynamiczne wysokości opon diagonalnych lub diagonalnych opasanych posiadających homologację typu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 75 zależy od indeksu prędkości oraz kategorii zastosowania. Aby zapewnić użytkownikowi końcowemu pojazdu odpowiedni wybór diagonalnych i diagonalnych opasanych opon zamiennych, producent pojazdu musi uwzględnić zarówno dozwolone kategorie zastosowania, jak i indeks prędkości zgodny z maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu w celu określenia dozwolonej tolerancji podanej w pkt 4.1 załącznika 9 do regulaminu EKG ONZ nr 75 (tj. $H_{dyn} = H \times 1,10$ do $H_{dyn} = H \times 1,18$). Można uwzględnić bardziej rygorystyczne kategorie według uznania producenta pojazdu.

2.4. Służba techniczna może wyrazić zgodę na alternatywną procedurę badawczą (np. badania wirtualne) do celów sprawdzenia, czy spełnione są wymagania pkt 2.3–2.3.2, pod warunkiem że luz między maksymalną obwiednią opony a konstrukcją pojazdu przekracza 10 mm we wszystkich punktach.”;

g) pkt 4.2.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2. W przypadku pojazdów wyposażonych normalnie w zwykłe opony i okazjonalnie w opony śniegowe, gdzie indeks prędkości opony śniegowej odpowiada prędkości większej niż maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu lub prędkości nie mniejszej niż 130 km/h (lub obu). Jeżeli jednak maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest większa niż prędkość odpowiadająca najniższemu indeksowi prędkości założonych opon śniegowych, to na widocznym miejscu we wnętrzu pojazdu lub, jeżeli pojazd nie ma wnętrza, możliwie najbliżej tablicy rozdzielczej należy umieścić w sposób łatwo i stale widoczny dla kierowcy ostrzeżenie o maksymalnej prędkości, informujące o najmniejszej wartości maksymalnego indeksu prędkości założonych opon śniegowych lub zalecanej przez producenta prędkości pojazdu (w zależności od tego, która prędkość jest niższa).”;

7) w załączniku XVI wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. Wszystkie znaki na tabliczce muszą być wykonane z materiału odbłaskowego posiadającego homologację typu jako materiał klasy D, E lub D/E zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 104 (*).

(*) Dz.U. L 75 z 14.3.2014, s. 29.”;

b) pkt 3.3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.3.1. Tablica powinna być prostopadła ($\pm 5^\circ$) do wzdłużnej płaszczyzny pojazdu.”;

c) w pkt 3.6.1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„— dwie płaszczyzny pionowe dotykające dwóch bocznych krawędzi tablicy i tworzące kąt 30° , mierzony na zewnątrz w lewo i w prawo, ze wzdłużną płaszczyzną pojazdu, równoległą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącą przez środek tablicy.”;

d) w pkt 3.6.2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„— dwie płaszczyzny pionowe dotykające dwóch bocznych krawędzi tablicy i tworzące kąt 30° , mierzony na zewnątrz w lewo i w prawo, ze wzdłużną płaszczyzną pojazdu, równoległą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącą przez środek tablicy.”;

8) w załączniku XVII wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 1.1.6.3.1 w brzmieniu:

„1.1.6.3.1. Jeżeli jednak poziom tablicy rozdzielczej znajduje się powyżej płaszczyzny poziomej przechodzącej przez punkt R miejsca siedzącego kierowcy, należy zastosować przyrząd badawczy w kształcie kolana powyżej górnej granicy poziomej strefy wnętrza 2, aby ocenić krawędzie tablicy rozdzielczej umożliwiające dotyk, a także wszelkie elementy zamocowane bezpośrednio do niej znajdujące się

poniżej poziomu tablicy rozdzielczej. W sprawozdaniu z badania służba techniczna musi jasno wskazać, które części wnętrza uznaje się za tablicę rozdzielczą i istotne elementy, w porozumieniu z organem udzielającym homologacji typu. Kierownicy nie bierze się pod uwagę przy określaniu poziomu tablicy rozdzielczej.”;

b) dodaje się pkt 2.1.8 w brzmieniu:

„2.1.8. Uznaje się, że umożliwiające dotyk krawędzie homologowanych wewnętrznych lusterek wstecznych (klasy I) spełniają wymogi niniejszego załącznika.”;

c) pkt 2.2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.2.1. W tej strefie, jak również w strefie objętej pkt 1.1.6.3.1, w kierunku poziomym do przodu należy przemieszczać przyrząd badawczy w kształcie kolana, zaczynając od dowolnego położenia wyjściowego, przy czym można zastosować różne ustawienia osi x urządzenia w określonym zakresie. Wszystkie krawędzie umożliwiające dotyk, oprócz tych wskazanych poniżej, muszą być zaokrąglone, a ich promień krzywizny musi wynosić co najmniej 3,2 mm. Należy pominąć styczność z tylną powierzchnią czołową urządzenia.”;

d) dodaje się pkt 2.4, 2.4.1 i 2.4.2 w brzmieniu:

„2.4. Strefy wnętrza 1, 2 i 3

2.4.1. Promienie krawędzi umożliwiających dotyk, których nie można dokładnie określić przy użyciu konwencjonalnych narzędzi pomiarowych (np. miernika promienia) z powodu ukośnych krawędzi, ograniczonych występów, linii charakterystycznych lub stylizowanych, żeber i wypukłości, a także faktury powierzchni, uznaje się za zgodne z wymogami pod warunkiem że krawędzie takie są co najmniej zaokrąglone.

2.4.2. Producent pojazdu może alternatywnie wybrać pełne stosowanie wszystkich odpowiednich wymogów regulaminu EKG ONZ nr 21 (*) przewidzianych dla kategorii pojazdów M₁, obejmujących całe jego wnętrze, a nie tylko jego części.

(*) Dz.U. L 188 z 16.7.2008, s. 32.”;

9) w załączniku XVIII wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.1.2.1.1 otrzymuje brzmienie:

„1.1.2.1.1. Regulacja właściwości iskry, w tym ustawienia czasowego lub występowania, w celu ograniczenia maksymalnej prędkości konstrukcyjnej lub maksymalnej mocy pojazdu jest dozwolona w przypadku (pod-)kategorii L3e-A2 (tylko jeżeli maksymalna moc netto \geq 20 kW), L3e-A3, L4e-A, L5e, L6eB oraz L7eC. Może ona również być dozwolona w przypadku innych (pod-)kategorii, pod warunkiem że sposób dostosowania nie wpływa negatywnie na poziom emisji zanieczyszczeń gazowych, emisji CO₂ i zużycie paliwa w warunkach maksymalnej prędkości konstrukcyjnej lub mocy pojazdu, co weryfikuje służba techniczna.”;

b) pkt 1.1.2.5 otrzymuje brzmienie:

„1.1.2.5. Co najmniej dwie z zastosowanych metod ograniczenia, o których mowa w pkt 1.1.2.1–1.1.2.4, działają niezależnie od siebie, mają różny charakter i zasadę działania, chociaż mogą wykorzystywać podobne elementy (np. dwie metody oparte na kryterium prędkości obrotowej, z tym że w jednej prędkość mierzona jest wewnątrz silnika, a w drugiej na przekładni układu napędowego). Brak zamierzonego działania jednej z metod (np. wskutek niepowołanej ingerencji) nie ma negatywnego wpływu na funkcję ograniczenia wykonywaną przez pozostałe metody. W takim przypadku maksymalna osiągnięta moc lub prędkość pojazdu mogą być mniejsze niż w normalnych warunkach.

Bez uszczerbku dla tolerancji w zakresie zgodności produkcji określonej w pkt 4.1.4 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 44/2014, maksymalna moc lub prędkość pojazdu nie może być większa niż wykazana podczas homologacji typu, jeżeli wyeliminowano jedną z dwóch nadmiarowych metod ograniczenia.”;

c) dodaje się pkt 1.1.2.6–1.1.2.9 w brzmieniu:

- „1.1.2.6. Producent pojazdu może skorzystać z metod ograniczenia innych niż wymienione w pkt 1.1.2.1–1.1.2.4, jeżeli producent może wykazać służbie technicznej w sposób zadowalający dla organu udzielającego homologacji, że te zastępcze metody ograniczenia są zgodne z zasadami dotyczącymi redundancji określonymi w pkt 1.1.2.5 i pod warunkiem że co najmniej jeden z parametrów wymienionych w pkt 1.1.2.1, 1.1.2.2 lub 1.1.2.3 (np. ograniczenie masy paliwa, masa powietrza, charakterystyka wyładowania iskrowego i ograniczenie obrotów układu napędowego) jest stosowany w jednej z metod ograniczenia.
- 1.1.2.7. Producent ma możliwość połączenia dwóch lub więcej oddzielnych metod ograniczenia określonych w pkt 1.1.2.1–1.1.2.4 w ramach strategii ograniczenia. Takie połączenie metod ograniczenia jest traktowane jako jedna metoda ograniczenia w rozumieniu pkt 1.1.2.5.
- 1.1.2.8. Indywidualne metody ograniczenia lub kombinacje metod ograniczenia, o których mowa w pkt 1.1.2.1–1.1.2.4 można zastosować więcej niż jeden raz, pod warunkiem że ich wielokrotne zastosowania są niezależne od siebie, zgodnie z pkt 1.1.2.5., tak aby brak zamierzonego działania jednej z metod (np. skutek niepowołanej ingerencji) nie miał negatywnego wpływu na funkcjonowanie w innym zastosowaniu tej samej metody ograniczenia lub kombinacji metod.
- 1.1.2.9. Strategia ograniczenia, która w przypadku awarii (np. skutek niepowołanej ingerencji) obejmuje uruchomienie specjalnego trybu działania (np. trybu awaryjnego) ze znacznie zmniejszoną maksymalną prędkością lub maksymalną mocą pojazdu nieodpowiednią do normalnego działania, lub która aktywuje blokadę zapłonu uniemożliwiającą działanie silnika, dopóki nie usunięto awarii, jest uważana za jedną z metod ograniczenia.”;

d) pkt 1.1.4 otrzymuje brzmienie:

- „1.1.4. Dostarczanie i stosowanie wszelkich innych środków umożliwiających obsługującemu pojazd dostosowanie, ustawienie, wybranie lub zmianę maksymalnych osiągnięć jednostki napędowej określonej na podstawie informacji dostarczonych zgodnie z załącznikiem I, część B, pkt 2.8 pozycje 1.8.2–1.8.9 rozporządzenia (UE) nr 901/2014 (np. poprzez przełącznik trybu wysokosprawnego, specjalnie zakodowany transponder rozpoznawczy w kluczyku zapłonu, fizyczne lub elektroniczne ustawienie skokowe, opcję wyboru w menu elektronicznym, programowalną właściwość jednostki sterującej) powodujących przekroczenie tych osiągnięć jest zabronione”;

e) pkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

- „2.1. Producent pojazdu musi wykazać zgodność z wymogami szczególnymi pkt 1.1–1.1.2.9 poprzez udowodnienie, że co najmniej dwie zastosowane metody, poprzez zintegrowanie określonych urządzeń lub funkcji z układem napędowym pojazdu, zapewniają wymagane ograniczenie maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto bądź prędkości maksymalnej pojazdu oraz że każda metoda osiąga to w całkowicie niezależny sposób.”;

10) w załączniku XIX wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.1.1 otrzymuje brzmienie:

- „1.1.1. Pojazdy kategorii L1e-A i rowery z pedałami należące do kategorii pojazdów L1e-B należy projektować i budować w taki sposób, aby spełniały wszystkie przepisy dotyczące wymogów i metod badań określone dla zespołu kierownica-wspornik, wsporników siedzeń, widelców przednich i ram ujętych w normie ISO 4210:2014, niezależnie od rozbieżności zakresu tej normy. Minimalna wartość wymaganych sił badawczych musi być zgodna z tabelą 19-1 w pkt 1.1.1.1.”;

b) dodaje się pkt 1.1.1.1 w brzmieniu:

„1.1.1.1.

Tabela 19-1

Badanie i siły minimalne lub liczba cykli badawczych dla pojazdów kategorii L1e-A i rowerów z pedałami należących do kategorii pojazdów L1e-B

Przedmiot	Nazwa badania	Numer referencyjny badania, które należy stosować	Minimalna wartość wymaganych sił badawczych lub minimalna liczba cykli badawczych
Kierownica typu rowerowego i wspornik	Próba zginania bocznego (badanie statyczne)	ISO 4210-5:2014, metoda badania 4.3	800 N (= Siła, F ₂)
	Badanie zmęczeniowe (etap 1 – obciążenie poza fazą)	ISO 4210-5:2014, metoda badania 4.9	270 N (= Siła, F ₆)
	Badanie zmęczeniowe (etap 2 – obciążenie w fazie)	ISO 4210-5:2014, metoda badania 4.9	2014, Metoda badania 4.9 370 N (= Siła, F ₇)
Rama	Badanie zmęczeniowe przy użyciu sił pedałowania	ISO 4210-6:2014, metoda badania 4.3	1 000 N (= Siła, F ₁)
	Badanie zmęczeniowe przy użyciu sił poziomych	ISO 4210-6:2014, metoda badania 4.4	C1 = 100 000 (= liczba cykli badawczych)
	Badanie zmęczeniowe przy użyciu siły pionowej	ISO 4210-6:2014, metoda badania 4.5	1 100 N (= Siła, F ₄)
Widelec przedni	Próba statyczna zginania	ISO 4210-6:2014, metoda badania 5.3	1 500 N (= Siła, F ₅)
Wspornik siedzenia	Etap 1 – badanie zmęczeniowe	ISO 4210-9:2014, metoda badania 4.5.2	1 100 N (= Siła, F ₃)
	Etap 2 – badanie statyczne wytrzymałości	ISO 4210-9:2014, metoda badania 4.5.3	2 000 N (= Siła, F ₄)”;

c) w pkt 1.2 wyrażenie „układ napędowy” zastępuje się wyrażeniem „mechanizm napędowy”.

ZAŁĄCZNIK II

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) nr 44/2014

W załącznikach do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 44/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) załącznik I otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

Wykaz regulaminów EKG ONZ, których stosowanie jest obowiązkowe

Numer regulaminu EKG ONZ	Przedmiot	Seria poprawek	Odniesienie do Dz.U.	Zastosowanie
10	Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC)	Suplement 1 do serii poprawek 04	Dz.U. L 254 z 20.9.2012, s. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e
62	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użytkowaniem	Suplement 2 do serii poprawek 00	Dz.U. L 89 z 27.3.2013, s. 37	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e

Nota wyjaśniająca: Uwzględnienie danego komponentu w niniejszym wykazie nie oznacza, że jego montaż jest obowiązkowy. Dla niektórych komponentów wymogi dotyczące obowiązkowego montażu zostały jednak określone w innych załącznikach do niniejszego rozporządzenia.”;

- 2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

- a) w pkt 2.3.1.1 wyrażenie „układ cylindry/tłoki” zastępuje się wyrażeniem „cylinder, tłok”;
- b) w pkt 2.3.1.2 wyrażenie „układ cylindry/tłoki” zastępuje się wyrażeniem „cylinder, tłok”;
- c) pkt 3.2.1.3 otrzymuje brzmienie:

„3.2.1.3. Na rurach musi się znajdować czytelne oznakowanie zawierające dane dotyczące (pod-)kategorii pojazdu, jak określono w art. 2 i 4 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i w załączniku I do tego rozporządzenia.”;

- d) dodaje się pkt 3.2.2.5 w brzmieniu:

„3.2.2.5. W przypadku silników dwusuwowych maksymalna grubość uszczelki między podstawą cylindra a skrzynią korbową, jeżeli występuje, nie może przekraczać 0,5 mm po zamontowaniu.”;

- e) dodaje się pkt 3.3, 3.3.1 i 3.3.2 w brzmieniu:

„3.3. Przekładnia bezstopniowa (CVT)

3.3.1. Pokrywy przekładni bezstopniowych, o ile są dostępne, mocuje się za pomocą co najmniej 2 śrub zrywanych albo śrub usuwalnych jedynie przy użyciu specjalnych narzędzi.

3.3.2. Mechanizm przekładni bezstopniowej mający ograniczyć przełożenie przez ograniczenie rzeczywistej odległości między dwoma talerzami musi być ściśle zintegrowany z jednym lub oboma talerzami w taki sposób, aby nie było możliwości zmiany rzeczywistej odległości poza granicę, której przekroczenie spowodowałoby wzrost maksymalnej prędkości pojazdu o ponad 10 % tej maksymalnej dopuszczalnej prędkości pojazdu bez zniszczenia systemu talerzy. Jeżeli producent stosuje w przekładni bezstopniowej wymienne pierścienie rozstawcze do dostosowania maksymalnej prędkości pojazdu, całkowite usunięcie tych pierścieni nie może zwiększyć maksymalnej prędkości pojazdu o więcej niż 10 %.”;

- f) skreśla się pkt 3.5., 3.5.1 i 3.5.2;
- g) pkt 4–4.2.3 otrzymują brzmienie:

„4. **Dodatkowe szczegółowe wymogi dotyczące (pod-)kategorii L3e-A1 i L4e-A1**

- 4.1 Pojazdy podkategorii L3e-A1 i L4e-A1 muszą spełniać wymogi zawarte w pkt 4.2–4.2.3 lub pkt 4.3, 4.3.1 i 4.3.2, lub pkt 4.4, 4.4.1 i 4.4.2, oraz pkt 4.5, 4.6 i 4.7. Ponadto muszą one spełniać wymogi pkt 3.2.2.1, 3.2.2.3, 3.2.2.4, 3.2.2.5, 3.2.3.1 i 3.2.3.3.
- 4.2. W przewodzie wlotowym musi znajdować się nieusuwalna tuleja. Jeżeli tuleja taka znajduje się w rurze ssącej, rura ta musi być przymocowana do bloku cylindrów za pomocą śrub zrywanych albo za pomocą śrub usuwalnych jedynie przy użyciu specjalnych narzędzi.
 - 4.2.1. Tuleja ta musi mieć minimalną twardość 60 HRC. W zwężonym przekroju poprzecznym grubość tulei nie może przekraczać 4 mm.
 - 4.2.2. Każda ingerencja w tuleję, która ma na celu jej usunięcie albo zmianę, musi prowadzić do zniszczenia tulei i jej elementu ustalającego albo do całkowitego i trwałego zakłócenia funkcjonowania silnika do czasu przywrócenia stanu zgodnego z homologacją.
 - 4.2.3. Na powierzchni tulei albo w jej pobliżu musi się znajdować czytelne oznakowanie zawierające dane dotyczące (pod-)kategorii pojazdu, jak określono w art. 2 i 4 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i w załączniku I do tego rozporządzenia.”;
- h) skreśla się pkt 4.2.4–4.2.12;
- i) dodaje się pkt 4.3–4.7 w brzmieniu:
 - „4.3. Każda rura ssąca musi być zamocowana za pomocą śrub zrywanych albo śrub usuwalnych jedynie przy użyciu specjalnych narzędzi. Zwężenie przekroju poprzecznego, wskazane na zewnątrz, musi być umieszczone wewnątrz rur ssących; w tym miejscu grubość ścianki musi wynosić mniej niż 4 mm, a w przypadku materiału rozciągliwego, na przykład gumy, mniej niż 5 mm.
 - 4.3.1. Każda ingerencja w rury ssące, która ma na celu zmianę zwężenia przekroju poprzecznego, musi prowadzić do zniszczenia rur ssących albo do całkowitego i trwałego zakłócenia funkcjonowania silnika do czasu przywrócenia stanu zgodnego z homologacją.
 - 4.3.2. Na rurach musi się znajdować czytelne oznakowanie zawierające dane dotyczące (pod-)kategorii pojazdu, jak określono w art. 2 i 4 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i w załączniku I do tego rozporządzenia.
 - 4.4. Część przewodu wlotowego znajdująca się w głowicy cylindra musi mieć zwężony przekrój poprzeczny. W całym kanale wlotowym nie może znajdować się jeszcze mniejszy przekrój poprzeczny (z wyjątkiem przekroju gniazda zaworu).
 - 4.4.1. Każda ingerencja w instalację wlotową, która ma na celu zmianę zwężenia przekroju poprzecznego, musi prowadzić do zniszczenia rury albo do całkowitego i trwałego zakłócenia funkcjonowania silnika do czasu przywrócenia stanu zgodnego z homologacją.
 - 4.4.2. Na głowicy cylindrów musi się znajdować czytelne oznakowanie zawierające dane dotyczące kategorii pojazdu, jak określono w art. 2 i 4 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i w załączniku I do tego rozporządzenia.
 - 4.5. Średnica zwężeń przekroju poprzecznego, o których mowa w pkt 4.2, może różnić się w zależności od (pod-)kategorii pojazdu.
 - 4.6. Producent musi podać średnicę zwężeń przekroju poprzecznego oraz wykazać organowi udzielającemu homologacji i służbie technicznej, że ten zwężony przekrój jest przekrojem krytycznym dla wielkości przepływu gazów oraz że żaden inny przekrój, jeżeli zostanie zmodyfikowany, nie zwiększy osiągową jednostki napędowej.
 - 4.7. Maksymalna grubość uszczelki głowicy silnika po zamontowaniu nie może przekroczyć 1,6 mm.”;

j) pkt 5.1 otrzymuje brzmienie:

„5.1 Żaden wariant ani wersja w ramach tego samego typu pojazdu podkategorii L3e-A2 lub podkategorii L4e-A2 spełniające wymogi dotyczące konwersji określone w pkt 4 załącznika III, nie mogą pochodzić od typu, wariantu lub wersji L3e-A3 ani L4e-A3, o maksymalnej mocy netto silnika lub maksymalnej ciągłej mocy znamionowej przekraczającej ponad dwukrotnie wartości określone w klasyfikacji podkategorii L3e-A2 lub L4e-A2 w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 (np. 70 kW–35 kW lub niższe, 50 kW–35 kW lub niższe).”;

k) dodaje się pkt 5.2.2 w brzmieniu:

„5.2.2. instalacji paliwowej i układu zasilania paliwem;”;

l) pkt 5.2.3–5.2.6 otrzymują brzmienie:

„5.2.3. układu dolotowego silnika łącznie z filtrem lub filtrami powietrza (modyfikacja lub usunięcie);

5.2.4. mechanizmu napędowego;

5.2.5. jednostek sterowania, które kontrolują osiągi mechanizmu napędowego;

5.2.6. usunięcia jakiegokolwiek komponentu (mechanicznego, elektrycznego, konstrukcyjnego itd.), który ogranicza pełne obciążenie silnika, prowadząc do jakichkolwiek zmian w zakresie osiągniętych jednostki napędowej zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem II(A) do rozporządzenia (UE) nr 168/2013.”;

m) skreśla się pkt 5.2.7;

n) dodaje się pkt 6–6.5.2 w brzmieniu:

„6. **Dodatkowe wymogi dotyczące (pod-)kategorii L1e, L2e, L3e-A1, L4e-A1 i L6e**

6.1. Wymienione poniżej części, wyposażenie i komponenty muszą być wyraźnie i trwale oznaczone numerem(-ami) kodu i symbolami nadanymi do celów identyfikacji przez producenta pojazdu lub przez producenta takich (zastępczych) części, wyposażenia lub komponentów. Takie oznakowanie może mieć formę etykiety, pod warunkiem że pozostaje ono widoczne w normalnych warunkach eksploatacyjnych i nie można go usunąć bez zniszczenia.

6.2. Oznakowanie, o którym mowa w pkt 6.1, musi co do zasady być widoczne bez konieczności demontażu danej części lub innych części pojazdu. Jeśli nadwozie lub inne części pojazdu zasłaniają oznakowanie, producent pojazdu musi podać właściwym organom informacje dotyczące otworzenia lub zdemontowania określonych części karoserii i umiejscowienia oznakowania.

6.3. Litery, cyfry lub symbole muszą mieć wysokość przynajmniej 2,5 mm i być łatwo czytelne.

6.4. Części, wyposażenie i komponenty, o których mowa w pkt 6.1, są następujące dla wszystkich (pod-)kategorii:

6.4.1. elektryczne/elektroniczne urządzenie sterujące silnika spalinowego lub elektrycznego silnika napędowego (moduł zapłonu ECU, wtryskiwacze, temperatura powietrza dolotowego itp.),

6.4.2. gaźnik albo urządzenie równoważne,

6.4.3. katalizator(-y) (wyłącznie jeżeli nie jest (nie są) zintegrowany(-e) z tłumikiem),

6.4.4. skrzynia korbowa,

6.4.5. cylinder,

6.4.6. głowica cylindra,

- 6.4.7. rura(-ry) wydechowa(-chowe) (o ile występują osobno od tłumika),
 - 6.4.8. rura ssąca (o ile występuje osobno od gaźnika, cylindrów albo skrzyni korbowej),
 - 6.4.9. tłumik hałasu ssania (filtr powietrza),
 - 6.4.10. zwężenie przekroju poprzecznego (tuleja albo inne),
 - 6.4.11. urządzenie zmniejszające hałas (tłumik),
 - 6.4.12. część napędzająca przeniesienia napędu (tylne koło zębate (zębnik) albo koło pasowe),
 - 6.4.13. część napędzająca przeniesienia napędu (przednie koło zębate (zębnik) albo koło pasowe).
- 6.5. Ponadto w przypadku kategorii L1e, L2e i L6e, następujące części, wyposażenie i komponenty muszą być oznaczone zgodnie z pkt 6.1:
- 6.5.1. przekładnia bezstopniowa,
 - 6.5.2. sterownik przekładni.”;

3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 4.2.5, 4.2.6 i 4.2.7 otrzymują brzmienie:

- „4.2.5. Wszystkie wymogi w zakresie homologacji typu inne niż te wymienione w pkt 4.2.2, 4.2.3 i 4.2.4, które są określone w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 168/2013, uważa się za wspólne i równe między konfiguracjami motocykla (L3e/L4e)-A2 i (L3e/L4e)-A3, a w związku z tym są badane i podawane tylko raz dla obu konfiguracji osiągnięć. Ponadto sprawozdania z badań dotyczące układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych i części lub wyposażenia pojazdu, spełniających te same wymogi w zakresie homologacji typu w obu konfiguracjach są akceptowane do celów homologacji typu dowolnej z tych konfiguracji.”;
- 4.2.6. Dla konfiguracji motocykla kategorii (L3e/L4e)-A2 posiadającego niepowtarzalny numer homologacji typu wydaje się jedną homologację typu całego pojazdu.
- 4.2.7. Dla motocykla o konfiguracji kategorii (L3e/L4e)-A3 posiadającego niepowtarzalny numer homologacji typu wydaje się jedną homologację typu całego pojazdu. Oba numery homologacji typu, o których mowa w pkt 4.2.6 i w niniejszym punkcie są umieszczane na tabliczce znamionowej, zgodnie z art. 39 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 oraz z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) nr 901/2014. Aby ułatwić konwersję motocykla podkategorii (L3e/L4e)-A2 do motocykla (L3e/L4e)-A3 i odwrotnie, do folderu informacyjnego załącza się wzór odpowiedniego oświadczenia producenta pojazdu zgodnie z dodatkiem 24 części B załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 901/2014. Ponadto producent pojazdu umieszcza na świadectwie zgodności specjalne wpisy zarówno dla konfiguracji L3e-A2, jak i L3e-A3, zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 901/2014.”;

b) pkt 4.2.10 i 4.2.11 otrzymują brzmienie:

- „4.2.10. Świadectwo zgodności wypełnia się zgodnie z wymogami określonymi w pkt 1.7 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 901/2014.
- 4.2.11. Motocykłem, które mogą być konwertowane z podkategorii (L3e/L4e)-A2 do (L3e/L4e)-A3 lub odwrotnie nadaje się tylko jeden numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) konfiguracji motocykla (L3e/L4e)-A2 i A3. Tabliczka znamionowa zamontowana na pojeździe musi zawierać ten numer VIN i wyraźne wskazanie poziomów hałasu stacjonarnego w obu konfiguracjach oraz maksymalnej mocy netto lub maksymalnej ciągłej mocy znamionowej w konfiguracji (L3e/L4e)-A2.”;

c) skreśla się pkt 4.4.2;

- d) w pkt 6.1 wiersz odnoszący się do wymogu wymienionego w części (A2) w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 otrzymuje brzmienie:

„Załącznik II część (A2)	Samotestowanie	Procedury badań w zakresie maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu	Tylko dla podkategorii L3e, L4e oraz L5e i nie obejmuje żadnych innych badań osiągnięć jednostki napędowej.”;
--------------------------	----------------	---	---

- 4) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

- a) w pkt 4.1.1.3.1 wyrażenie „emisji z rury wydechowej i emisji CO₂” zastępuje się wyrażeniem „emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej i emisji CO₂”;
- b) w pkt 4.1.1.3.1.1 wyrażenie „emisji z rury wydechowej i emisji CO₂” zastępuje się wyrażeniem „emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej i emisji CO₂”;
- c) pkt 4.1.1.3.1.1.1.1 otrzymuje brzmienie:

„jeśli stosuje się metodę badania trwałości określoną w art. 23 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 168/2013, współczynniki pogorszenia jakości oblicza się na podstawie wyników badań emisji typu I, przed osiągnięciem pełnego kilometrażu i przy pełnym kilometrażu, o którym mowa w części A załącznika VII do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i zgodnie z metodą obliczeń liniowych, o której mowa w pkt 4.1.1.3.1.1.1.2, umożliwiającą uzyskanie wartości nachylenia i przesunięcia dla poszczególnych składników emisji. Wyniki emisji zanieczyszczeń w odniesieniu do zgodności produkcji oblicza się zgodnie ze wzorem:

Równanie 4-1:

$$\text{jeżeli } x \leq b \text{ to } y = a \cdot x + b;$$

$$\text{jeżeli } x > b \text{ to } y = x;$$

gdzie:

- a = wartość nachylenia ustalona w oparciu o badanie typu V zgodnie z częścią A załącznika V do rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- b = wartość przesunięcia ustalona w oparciu o badanie typu V zgodnie z częścią A załącznika V do rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- x = wynik badania emisji zanieczyszczeń (HC, CO, NO_x, NMHC i cząstek stałych w stosownych przypadkach) dla każdego składnika emisji częściowo dotartego pojazdu (maksymalny skumulowany przebieg 100 km od pierwszego uruchomienia na linii produkcyjnej) w mg/km;
- y = wynik badania emisji w odniesieniu do zgodności produkcji dla danego składnika emisji zanieczyszczeń w mg/km. Średni wynik w odniesieniu do zgodności produkcji musi być niższy niż wartości graniczne emisji zanieczyszczeń określone w części A załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 168/2013.”;
- d) w pkt 4.1.1.3.1.1.1.3 wyrażenie „emisji z rury wydechowej i emisji CO₂” zastępuje się wyrażeniem „emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej i emisji CO₂”;
- e) w pkt 4.1.1.3.1.1.2.2 wyrażenie „emisji z rury wydechowej i emisji CO₂” zastępuje się wyrażeniem „emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej i emisji CO₂”;
- f) w pkt 4.1.1.3.1.1.2.3 wyrażenie „emisji z rury wydechowej i emisji CO₂” zastępuje się wyrażeniem „emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej i emisji CO₂”;
- g) w pkt 4.1.1.3.2.1 wyrażenie „emisji z rury wydechowej i emisji CO₂” zastępuje się wyrażeniem „emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej i emisji CO₂”;
- h) w pkt 4.1.1.3.2.3 wyrażenie „dopuszczalnych wartości emisji z rury wydechowej” zastępuje się wyrażeniem „dopuszczalnych wartości emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej”;

- i) w pkt 4.1.1.3.2.4 wyrażenie „Równanie 4-2:” zastępuje się wyrażeniem „Równanie 4-3:”;
 - j) w pkt 4.1.1.3.3.1 wyrażenie „emisji z rury wydechowej i emisji CO₂” zastępuje się wyrażeniem „emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej i emisji CO₂”;
 - k) w pkt 4.1.1.3.3.3 wyrażenie „emisji z rury wydechowej i emisji CO₂” zastępuje się wyrażeniem „emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej i emisji CO₂”;
 - l) w pkt 4.1.1.3.3.4 wyrażenie „Równania 4-3:” zastępuje się wyrażeniem „Równania 4-4:”;
 - m) w pkt 4.1.1.3.3.6 wyrażenie „Równania 4-4:” zastępuje się wyrażeniem „Równania 4-5:”;
 - n) w pkt 4.1.1.4 akapit drugi, trzeci i piąty wyrażenie „emisji z rury wydechowej i emisji CO₂” zastępuje się wyrażeniem „emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej i emisji CO₂”;
- 5) w załączniku VIII wprowadza się następujące zmiany:

- a) wprowadza się pkt 1.1.1, 1.1.1.1 i 1.1.1.2 w brzmieniu:

„1.1.1. Pojazdy kategorii L1e, L3e i L4e muszą spełniać następujące wymagania ogólne:

1.1.1.1. Pojazdy nie mogą posiadać żadnych szpiczastych lub ostrych części ani elementów wystających, skierowanych na zewnątrz, które z uwagi na swój kształt, rozmiary, ustawienie lub twardość mogłyby zwiększyć ryzyko powstania lub zakres obrażeń u osoby, uderzonej lub dotkniętej przez pojazd w przypadku kolizji. Pojazdy muszą być tak zaprojektowane, aby części i krawędzie, z którymi w razie wypadku mogą się zetknąć niechronieni użytkownicy dróg, np. piesi, były zgodne z wymogami określonymi w pkt 1–1.3.8.

1.1.1.2. Uważa się, że wszystkie występy lub krawędzie, które są wykonane z materiału takiego jak miękka guma lub miękkie tworzywo sztuczne o twardości mniejszej niż 60 w skali Shore'a (A) lub pokryte takim materiałem, spełniają wymagania zawarte w pkt 1.3–1.3.8. Pomiaru twardości dokonuje się z materiałami zamontowanymi w pojeździe zgodnie z przeznaczeniem.”;

- b) pkt 1.1.2–1.1.3.2 otrzymują brzmienie:

„1.1.2. Przepisy szczegółowe dotyczące pojazdów kategorii L1e, L3e i L4e

1.1.2.1. Pojazdy ocenia się zgodnie z przepisami zawartymi w pkt 1.2–1.2.4.1.

1.1.2.2. W przypadku pojazdów wyposażonych w strukturę lub panele służące częściowemu lub całkowitemu osłonięciu kierowcy, pasażerów lub bagażu lub pokryciu niektórych komponentów pojazdu, producent pojazdu może alternatywnie wybrać stosowanie odpowiednich wymogów regulaminu EKG ONZ nr 26 (*) przewidzianych dla kategorii pojazdów M1 obejmujących określone wystające elementy zewnętrzne lub pełną powierzchnię zewnętrzną pojazdu. W takich przypadkach należy zwrócić szczególną uwagę na wymagane promienie, natomiast nie musi być sprawdzany stopień wystawiania klamek, zawiasów, przycisków i anten.

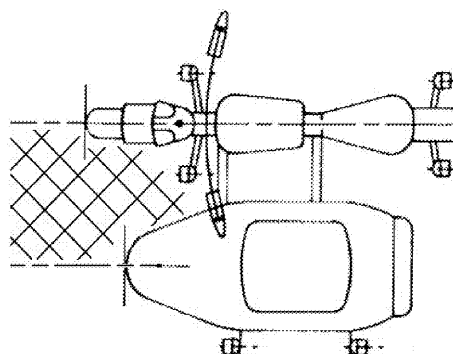
Odpowiednie wystające elementy zewnętrzne oceniane zgodnie z tym punktem muszą być wyraźnie określone w dokumencie informacyjnym, a cała pozostała powierzchnia zewnętrzna musi być zgodna z wymogami pkt 1–1.3.8.

(*) Dz.U. L 215 z 14.8.2010, s. 27.

1.1.3. Przepisy szczegółowe dotyczące pojazdów kategorii L4e

1.1.3.1. Jeśli motocykl połączony jest z wózkiem bocznym, w sposób trwały lub umożliwiający odłączenie, przestrzeń pomiędzy motocyklem i wózkiem bocznym jest zwolniona z oceny (zob. rysunek 8-1).

Rysunek 8-1

Widok z góry motocykla kategorii L4e z wózkiem bocznym

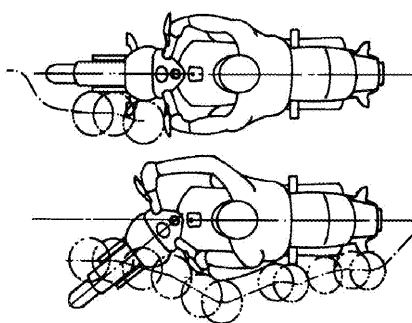
1.1.3.2. Jeżeli wózek boczny można odłączyć od motocykla w taki sposób, że motocykl może być używany bez niego, motocykl musi sam spełniać wymagania dotyczące samodzielnych motocykli zawarte w pkt 1–1.3.8.”;

c) skreśla się pkt 1.1.4–1.1.4.2;

d) pkt 1.2.3–1.2.3.2 otrzymują brzmienie:

„1.2.3. Urządzenie badawcze przesuwa się płynnym ruchem od przodu do tyłu pojazdu, po obu jego stronach. Jeżeli urządzenie badawcze dotyka kierownicy lub jakiegokolwiek zamontowanej na niej części, należy je oddalić, przekręcając do całkowitego zablokowania, nie przerywając przy tym badania. Podczas badania urządzenie badawcze musi się stykać z pojazdem lub kierowcą (zob. rysunek 8-2).

Rysunek 8-2

Strefy ruchu urządzenia badawczego

1.2.3.1. Przód pojazdu jest pierwszym punktem kontaktu i urządzenie badawcze przemieszcza się na bok w kierunku zewnętrznym wzdłuż obrysu pojazdu i kierowcy, w stosownym wypadku. Urządzenie badawcze musi mieć również możliwość ruchu do wewnątrz z prędkością nieprzekraczającą prędkości ruchu do tyłu (tj. pod kątem 45° w stosunku do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu).

1.2.3.2. W przypadku bezpośredniego zetknięcia z dłońmi lub stopami kierowcy urządzenie badawcze odpycha je, a wszelkie odpowiednie podparcia (np. podparcia stóp) swobodnie się obracają, zginają lub odkształcają w wyniku zetknięcia z urządzeniem badawczym i ocenia się je we wszystkich położeniach pośrednich.”;

e) pkt 1.3.3.2 otrzymuje brzmienie:

„1.3.3.2. Jeżeli promień stosuje się do górnej krawędzi, nie może być on większy niż 0,70 grubości szyby przedniej lub owiewki mierzonej na górnej krawędzi.”;

f) pkt 1.3.5.2 otrzymuje brzmienie:

„1.3.5.2. Promień stosowany do przedniej krawędzi przedniego błotnika nie może być większy niż 0,70 grubości błotnika mierzonej na przedniej krawędzi (np. w przypadku okrągłej kulki na krawędzi blachy, jako odpowiednią grubość przyjmuje się średnicę kulki).”;

g) w pkt 2.1.2.1.1 dodaje się akapit drugi w brzmieniu:

„Zgodnie z akapitem pierwszym, niektóre fragmenty danego rodzaju pojazdu można ocenić, stosując urządzenie do badania wystających elementów zewnętrznych (zob. dodatek 1), a pozostałe fragmenty należy ocenić za pomocą kuli o średnicy 100 mm (zob. regulamin EKG ONZ nr 26). W takich przypadkach należy zwrócić szczególną uwagę na wymagane promienie, natomiast nie musi być sprawdzany stopień wystawiania klamek, zawiasów, przycisków i anten.”;

6) w załączniku IX wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2.2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.2.1. Zbiornik poddaje się badaniu na działanie wewnętrznego ciśnienia hydraulicznego; badaniu temu poddaje się samodzielny zespół razem z wszystkimi akcesoriami. Zbiornik całkowicie napełnia się niepalną cieczą o gęstości i lepkości zbliżonej do normalnie używanego paliwa lub wodą. Po odcięciu wszelkich połączeń z otoczeniem ciśnienie jest stopniowo zwiększane przez przewód, przez który paliwo jest podawane do silnika, do wartości ciśnienia wewnętrznego określonej w pkt 1.2.9, które utrzymuje się przez co najmniej 60 sekund.”;

b) pkt 3.2.1 otrzymuje brzmienie:

„3.2.1. Badanie przepuszczalności w ramach badania typu IV, o którym mowa w części A załącznika V do rozporządzenia (UE) nr 168/2013, bez konieczności uwzględnienia pomiarów rozproszenia na potrzeby badania zgodnie z niniejszym załącznikiem, przeprowadza się na wystarczającej liczbie zbiorników do celów badania zgodnie z pkt 3.3–3.7.5.1. Całkowity czas trwania procedury wstępnego kondycjonowania składa się z okresu przechowywania wstępnego trwającego co najmniej cztery tygodnie, po którym następuje ośmiotygodniowy okres składowania w ustabilizowanej temperaturze.”;

c) pkt 3.3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.3.1. Zbiornik paliwa napełnia się do jego całkowitej pojemności znamionowej mieszaniną składającą się w 50 % z wody i 50 % z glikolu etylenowego albo innej cieczy chłodzącej, która nie niszczy materiału, z którego jest zbudowany zbiornik paliwa i której punkt zamarzania jest niższy niż 243 ± 2 K (-30 ± 2 °C).

Temperatura substancji znajdujących się w zbiorniku paliwa podczas badania wynosi 253 ± 2 K (-20 ± 2 °C). Zbiornik jest schładzany do odpowiedniej temperatury otoczenia. Zbiornik paliwa może być również napełniony dostatecznie zmrożoną cieczą, pod warunkiem że jest on pozostawiony w temperaturze badania przez co najmniej jedną godzinę.

Do badania stosuje się przyrząd wahadłowy. Jego głowica uderowa musi mieć kształt równobocznej piramidy o podstawie trójkąta, przy czym wierzchołki i krawędzie mają zaokrąglenia o promieniu 3,0 mm. Swobodnie poruszająca się masa wahadła wynosi $15 \text{ kg} \pm 0,5 \text{ kg}$, a energia każdego jego uderzenia w zbiornik paliwa nie może być mniejsza niż 30,0 J.

Służba techniczna może wybrać do badania dowolną liczbę punktów na zbiorniku paliwa, które odzwierciedlają miejsca uważane za zagrożone w wyniku sposobu montażu zbiornika i jego umiejscowienia w pojeździe. Przy ocenie ryzyka osłony niemetalowe nie są brane pod uwagę, natomiast można uwzględnić elementy ramy lub podwozia.

Do przeprowadzenia wszystkich badań odporności na uderzenia można wykorzystać więcej zbiorników paliwa, pod warunkiem że wszystkie te zbiorniki zostały poddane badaniu przepuszczalności.

Nie mogą wystąpić żadne wycieki płynu w wyniku jednego uderzenia w dowolnym z badanych punktów.”;

d) pkt 3.4.1 otrzymuje brzmienie:

„3.4.1. Zbiornik paliwa napełnia się do jego całkowitej pojemności znamionowej, przy czym jako płyn przeznaczony do przeprowadzania badania stosuje się wodę o temperaturze 326 ± 2 K (53 ± 2 °C). Następnie zbiornik poddaje się działaniu ciśnienia wewnętrznego dwukrotnie większego od względnego ciśnienia roboczego (ciśnienia konstrukcyjnego) lub działaniu nadciśnienia 30 kPa, w zależności od tego, która wartość jest wyższa. Zbiornik musi pozostać zamknięty i pod ciśnieniem przez okres nie krótszy niż pięć godzin w temperaturze otoczenia 326 ± 2 K (53 ± 2 °C).

Zbiornik paliwa nie może wykazywać objawów nieszczelności, a wszelkie ewentualne tymczasowe lub trwałe odkształcenia nie mogą uniemożliwiać jego wykorzystania. Podczas oceny odkształcenia zbiornika należy uwzględnić szczególne warunki montażowe.”

e) pkt 3.5.1 otrzymuje brzmienie:

„3.5.1. Z płaskich lub prawie płaskich powierzchni zupełnie nowego zbiornika paliwa należy pobrać sześć próbek o podobnej grubości do badania rozciągania. Wytrzymałość na rozciąganie i granicę elastyczności tych próbek określa się w temperaturze 296 ± 2 K (23 ± 2 °C) przy prędkości rozciągania 50 mm/min. Uzyskane wartości porównuje się następnie z wartościami wytrzymałości na rozciąganie i elastyczności otrzymanymi w wyniku podobnych badań przeprowadzonych z użyciem zbiornika paliwa, który przeszedł badanie przepuszczalności. Materiał uznaje się za akceptowalny, jeśli wytrzymałość na rozciąganie nie różni się o więcej niż 25 %.”;

f) pkt 3.6.1 otrzymuje brzmienie:

„3.6.1. Zbiornik paliwa musi być zamontowany na reprezentatywnej części pojazdu i napełniony do 50 % całkowitej pojemności znamionowej wodą o temperaturze 293 ± 2 K (20 ± 2 °C). Następnie stanowisko badawcze wraz ze zbiornikiem paliwa umieszcza się w temperaturze otoczenia 343 ± 2 K (70 ± 2 °C) na okres 60 minut, po którym zbiornik paliwa nie może wykazywać żadnego trwałego odkształcenia ani przecieków i musi być w pełni przydatny do użytkowania.”;

g) pkt 3.7.4.3 otrzymuje brzmienie:

„3.7.4.3. Jeżeli żadna z dziesięciu próbek nie spaliła się do oznaczenia 100 mm albo nie więcej niż jedna z 20 próbek spaliła się do tego oznaczenia, należy obliczyć średni czas spalania (ACT) i średnią długość spalania (ACL).

Równanie 9-1:

$$ACT (s) = \sum_{i=1}^n \cdot ((t_i - 30) / (n))$$

(uwaga: n = liczba próbek)

Wynik zaokrągla się w górę lub w dół do najbliższej wielokrotności pięciu sekund. Nie stosuje się jednak ACT wynoszącego 0 sekund. (tzn. jeżeli spalanie trwa od mniej niż 2 do 7 sekund ACT wynosi 5 sekund; jeżeli spalanie trwa od 8 do 12 sekund ACT wynosi 10 sekund; jeżeli spalanie trwa od 13 do 17 sekund ACT wynosi 15 sekund itd.).

Równanie 9-2:

$$ACL (mm) = \sum_{i=1}^n \cdot ((100 - \text{długość niespalona}_i) / (n))$$

(uwaga: n = liczba próbek)

Wynik wyraża się w odniesieniu do najbliższej wielokrotności 5 mm (tzn. jeżeli długość spalania wynosi mniej niż 2 mm należy podać »mniej niż 5 mm«, a zatem w żadnym wypadku nie można podawać wartości ACL wynoszącej 0 mm).

Jeżeli jedna próbka na 20 spala się do oznaczenia 100 mm albo dalej, długość spalania (tj. dla tej próbki wartość (100 – długość niespalona_n)) przyjmuje się jako 100 mm.

Równanie 9-3:

$$n_{\text{średnia_prędkość_spalania}} = \frac{ACL}{ACT} \text{ w } \frac{mm}{s}$$

Wartość tę porównuje się z wymogami ustanowionymi w pkt 3.7.5-3.7.5.1.”;

7) w załączniku XI w dodatku 1 pkt 1.6 otrzymuje brzmienie:

„1.6. Prześwit

1.6.1. Do celów pomiaru prześwitu pojazdu kategorii L badany pojazd jest obciążany do masy rzeczywistej.

1.6.2. W drodze wyjątku od pkt 1.6.1 do celów pomiaru prześwitu pojazdu podkategorii L3e-AxE (x = 1, 2 lub 3, dwukołowy motocykl enduro) lub pojazdu podkategorii L3e- AxT (x = 1, 2 lub 3, dwukołowy motocykl trialowy), badany motocykl enduro lub motocykl trialowy obciąża się do masy w stanie gotowym do jazdy.

1.6.3. Wszelkie zamontowane w pojeździe regulowane ręcznie lub automatycznie układy zawieszenia, które mogą powodować zmiany prześwitu, ustawia się na minimum zapewniające najkrótszą odległość między pojazdem i płaszczyzną podłoża.

1.6.4. Najkrótszą odległość między płaszczyzną podłoża i najniższym położonym stałym punktem pojazdu mierzy się między osiami i pod osiami, w odpowiednich przypadkach, zgodnie z dodatkiem 1 do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*). Tę minimalną zmierzoną odległość uznaje się za prześwit pojazdu.

(*) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa), (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).”;

8) w załączniku XII wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 2.2.2 tabela 12-1 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 12-1

Funkcje OBD etap II i związane z nimi wymogi w punktach niniejszego załącznika i dodatku 1

Przedmiot	Punkty w niniejszym załączniku i w dodatku 1
Ogólne kryterium dezaktywowania dla typu degradacji diagnostyki w OBD etap II	3.2.1.1
Monitorowanie reaktora katalitycznego	3.3.2.1; 3.3.3.1
Monitorowanie efektywności/przepływu układu recyrkulacji spalin (EGR)	3.3.3.4
Monitorowanie rzeczywistego działania	pkt 3.3 ppkt 2 dodatku 1 i pkt 4 dodatku 1
Ogólny wymóg dla OBD etapu II	pkt 3.3 dodatku 1

Przedmiot	Punkty w niniejszym załączniku i w dodatku 1
Wykrywanie przerw w zapłonie	3.2.2; 3.3.2.2; 3.5.3; 3.6.2; 3.7.1; 3.1.2 dodatku 1
Monitorowanie układu oczyszczania NOx	3.3.3.5; 3.3.3.6
Monitorowanie pogorszenia działania czujnika tlenu	3.3.2.3
Monitorowanie filtra cząstek stałych	3.3.3.2
Monitorowanie emisji pyłów	3.3.2.5”;

b) pkt 3.2.2.1 i 3.2.2.1 otrzymują brzmienie:

„3.2.2.1. Producenci mogą przyjąć kryteria przewidujące wyższy odsetek przerw w zapłonie w porównaniu z kryteriami zgłoszonymi organowi udzielającemu homologacji, przy określonej prędkości obrotowej silnika i warunkach obciążenia, jeśli można wykazać organowi udzielającemu homologacji, że wykrywanie niższego poziomu przerw w zapłonie byłoby niewiarygodne. W przypadku monitorowania diagnostyki pokładowej jest to odsetek przerw w zapłonie względem całkowitej liczby zapłonów (podane przez producenta), który mógłby spowodować emisję zanieczyszczeń przekraczającą wartości progowe OBD określone w części B załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 lub odsetek, który mógłby prowadzić do przegrzania katalizatora lub katalizatorów spalin, powodując nieodwracalne uszkodzenia.

3.2.2.2. Jeżeli producent jest w stanie udowodnić organowi udzielającemu homologacji, że wykrycie wyższego odsetka liczby przerw w zapłonie jest niemożliwe lub że nie można odróżnić przerw w zapłonie od innych przyczyn (np. droga o nierównej nawierzchni, zmiany biegów, opóźniony rozruch silnika itp.), układ monitorowania przerw w zapłonie może zostać dezaktywowany w przypadku wystąpienia takich warunków.”;

c) w pkt 3.6 zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„Kod błędu musi być także przechowywany w przypadkach, o których mowa w pkt 3.3.5 i 3.3.6.”;

d) pkt 3.6.1 otrzymuje brzmienie:

„Dane o przebiegu pojazdu od momentu włączenia się wskaźnika nieprawidłowego działania muszą być dostępne w każdej chwili poprzez port szeregowy znormalizowanego złącza diagnostycznego. W drodze odstępstwa w przypadku pojazdów wyposażonych w drogomierz mechaniczny, który nie umożliwia przekazywania informacji do elektronicznej jednostki sterującej, w tym pojazdów wyposażonych w przekładnię bezstopniową, która nie umożliwia przekazywania dokładnych informacji do elektronicznej jednostki sterującej, »drogę przebytą« może zastąpić »czas pracy silnika« dostępny w każdej chwili za pośrednictwem portu szeregowego na znormalizowanym złączu diagnostycznym.”;

e) pkt 4.3 i 4.4 otrzymują brzmienie:

„4.3. Przy określaniu ustalonej kolejności nieprawidłowości w pierwszej kolejności należy wymienić nieprawidłowości odnoszące się do pkt 3.3.2.1, 3.3.2.2 i 3.3.2.3 dla silników z zapłonem iskrowym oraz do pkt 3.3.3.1, 3.3.3.2 i 3.3.3.3 dla silników wysokoprężnych.

4.4. Przed homologacją typu lub w trakcie tej homologacji nie wolno wydać zgody w przypadku nieprawidłowości związanych z wymogami określonymi w pkt 3 dodatku 1, z wyjątkiem wymogów określonych w pkt 3.11 dodatku 1.”;

f) dodaje się pkt 4.7 w brzmieniu:

„Kryteria rodziny pojazdów określone w tabeli 11-1 w pkt 3.1 załącznika XI do rozporządzenia (UE) nr 134/2014 w odniesieniu do badania typu VIII mają również zastosowanie do wymogów w zakresie funkcjonalnej diagnostyki pokładowej określonych w niniejszym załączniku.”;

g) w dodatku 1 pkt 3.13 otrzymuje brzmienie:

„Do czasu przyjęcia i opublikowania na szczeblu ISO lub CEN znormalizowanego interfejsu połączeniowego dla pojazdów kategorii L i włączenia odniesienia do tej normy technicznej do niniejszego rozporządzenia, na wniosek producenta pojazdu można zastosować alternatywny interfejs połączeniowy. W przypadku zamontowania takiego alternatywnego interfejsu połączeniowego producent pojazdu nieodpłatnie udostępnia producentom wyposażenia badawczego szczegółowe informacje na temat konfiguracji wtyków złącza pojazdu. Producent pojazdu ma obowiązek dostarczyć adapter umożliwiający połączenie ze standardowym narzędziem skanującym. Taki adapter musi posiadać odpowiednią jakość umożliwiającą jego użytkowanie w warsztatach profesjonalnych. Należy go dostarczać na odpowiedni wniosek wszystkim niezależnym operatorom na niedyskryminacyjnych zasadach. Producenci mogą pobierać za ten adapter uzasadnioną i proporcjonalną opłatę, biorąc pod uwagę dodatkowe koszty dla klienta spowodowane wyborem producenta. Interfejs połączeniowy i adapter nie mogą zawierać żadnych szczególnych elementów konstrukcyjnych, które wymagałyby zatwierdzenia lub certyfikacji przed użyciem lub które ograniczałyby wymianę danych dotyczących pojazdu przy użyciu standardowego narzędzia skanującego.”;

h) w dodatku 2 pkt 2.1 tabela Ap2-1, wyrażenie „Urządzenie gotowe/urządzenie obecne” zastępuje się wyrażeniem „Urządzenie niegotowe/urządzenie nieobecne”;

i) w dodatku 2 pkt 2.6.2 otrzymuje brzmienie:

„2.6.2. monitorowanie niektórych pozycji wymienionych w tabeli Ap2-1 jest fizycznie niemożliwe i zezwolono na istnienie nieprawidłowości w odniesieniu do tego niekompletnego monitora. Do folderu informacyjnego należy dodać wyczerpujące uzasadnienie techniczne braku możliwości zastosowania danego monitora OBD.”;

9) w załączniku XIII dodaje się pkt 1.4 w brzmieniu:

„1.4. Maksymalne ciśnienie, o którym mowa w pkt 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3 i 1.3.1, może zostać przekroczone podczas badania w porozumieniu z producentem pojazdu.”;

10) w załączniku XIV pkt 1.5.1.5.1 otrzymuje brzmienie:

„1.5.1.5.1. tablica musi być widoczna w całej przestrzeni ograniczonej czterema następującymi płaszczyznami:

- dwie płaszczyzny pionowe dotykające dwóch bocznych krawędzi tablicy i tworzące kąt 30°, mierzony na zewnątrz w lewo i w prawo, ze wzdłużną płaszczyzną pojazdu, równoległą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącą przez środek tablicy;
- płaszczyzna dotykająca górnej krawędzi tablicy i odchylona o kąt 15° w górę od poziomu;
- płaszczyzna pozioma przebiegająca przez dolną krawędź tablicy.”;

11) w załączniku XVI dodaje się pkt 2.3.5.1 w brzmieniu:

„2.3.5.1. Jednak w drodze odstępstwa od pkt 1.2.1 i 2.3.5 podpórka boczna zamontowana w pojeździe kategorii L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E, L3e-A1T, L3e-A2T lub L3e-A3T może powracać automatycznie do pozycji złożonej, jeżeli nie jest trzymana lub podpierana przez osobę.”;

ZAŁĄCZNIK III

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) nr 134/2014

W załącznikach do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 134/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 4.5.5.2.1.1 i 4.5.5.2.1.2 otrzymują brzmienie:

„4.5.5.2.1.1. Krok 1 – Obliczanie prędkości przy zmianie biegu

Prędkości w km/h, przy których należy zmienić bieg na wyższy, ($v_{1 \rightarrow 2}$ i $v_{i \rightarrow i+1}$) podczas etapów przyspieszania, obliczane są za pomocą następujących wzorów:

Równanie 2-3:

$$v_{1 \rightarrow 2} = \left[\left(0,5753 \times e^{\left(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k} \right)} - 0,1 \right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Równanie 2-4:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[\left(0,5753 \times e^{\left(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k} \right)} \right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 2 \text{ do } ng - 1$$

gdzie:

„i“ oznacza liczbę biegów (≥ 2)

„ng“ oznacza całkowitą liczbę biegów do jazdy do przodu

„ P_n “ oznacza moc znamionową w kW

„ m_k “ oznacza masę odniesienia w kg

„ n_{idle} “ oznacza prędkość obrotową na biegu jałowym w min^{-1}

„s“ oznacza znamionową prędkość obrotową silnika w min^{-1}

„ ndv_i “ oznacza stosunek prędkości obrotowej silnika w min^{-1} do prędkości pojazdu w km/h na biegu „i“

4.5.5.2.1.2. Prędkości, przy których należy zmienić bieg na niższy ($v_{i \rightarrow i-1}$), mierzone w km/h podczas fazy jazdy lub zmniejszania prędkości z biegu 4 (czwartego biegu) na kolejne niższe oblicza się za pomocą następującego wzoru:

Równanie 2-5:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[\left(0,5753 \times e^{\left(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k} \right)} \right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 4 \text{ do } ng$$

gdzie:

i oznacza liczbę biegów (≥ 4)

ng oznacza całkowitą liczbę biegów jazdy do przodu

P_n oznacza moc znamionową w kW

m_k oznacza masę odniesienia w kg

n_{idle} oznacza prędkość obrotową na biegu jałowym w min^{-1}

s oznacza znamionową prędkość obrotową silnika w min^{-1}

ndv_{i-2} oznacza stosunek prędkości obrotowej silnika w min^{-1} do prędkości pojazdu w km/h na biegu i-2

Prędkość, przy której należy zmienić bieg na niższy z biegu 3 na bieg 2 ($v_{3 \rightarrow 2}$) oblicza się za pomocą następującego równania:

Równanie 2-6:

$$v_{3 \rightarrow 2} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

gdzie:

P_n oznacza moc znamionową w kW

m_k oznacza masę odniesienia w kg

n_{idle} oznacza prędkość obrotową na biegu jałowym w min^{-1}

s oznacza znamionową prędkość obrotową silnika w min^{-1}

ndv_1 oznacza stosunek prędkości obrotowej silnika w min^{-1} do prędkości pojazdu w km/h na biegu 1

Prędkość, przy której należy zmienić bieg na niższy z biegu 2 na bieg 1 ($v_{2 \rightarrow 1}$) oblicza się za pomocą następującego równania:

Równanie 2-7:

$$v_{2 \rightarrow 1} = \left[0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_2}$$

gdzie:

ndv_2 oznacza stosunek prędkości obrotowej silnika w min^{-1} do prędkości pojazdu w km/h na biegu 2

Z uwagi na fakt, że fazy jazdy są określane przez wskaźnik fazy, może wystąpić nieznaczne zwiększenie prędkości i może zająć potrzeba zmiany biegu na wyższy. Prędkości, przy których należy zmienić bieg na wyższy ($v_{1 \rightarrow 2}$, $v_{2 \rightarrow 3}$ i $v_{i \rightarrow i+1}$) wyrażone w km/h podczas faz jazdy, oblicza się za pomocą następujących równań:

Równanie 2-7a:

$$v_{1 \rightarrow 2} = \left[0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_2}$$

Równanie 2-8:

$$v_{2 \rightarrow 3} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Równanie 2-9:

$$v_{i \rightarrow i+1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-1}}, = 3 \text{ to ng}'';$$

b) pkt 6.1.1.4.2–6.1.1.4.7 otrzymują brzmienie:

„6.1.1.4.2. Węglowodory (HC)

Masę niespalonych węglowodorów wyemitowanych podczas badania z układu wydechowego pojazdu oblicza się za pomocą następującego wzoru:

Równanie 2-33:

$$HC_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_C}{10^6}$$

gdzie:

HC_m oznacza masę węglowodorów wyemitowanych podczas części badania w mg/km;

S oznacza odległość zdefiniowaną w pkt 6.1.1.3;

V oznacza całkowitą objętość zdefiniowaną w pkt 6.1.1.4.1;

d_{HC} oznacza gęstość węglowodorów w temperaturze i pod ciśnieniem odniesienia (273,2 K i 101,3 kPa);

$$\begin{aligned} d_{HC} &= 0,631 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ dla benzyny (E5) (C}_1\text{H}_{1,89}\text{O}_{0,016}); \\ &= 932 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ dla etanolu (E85) (C}_1\text{H}_{2,74}\text{O}_{0,385}); \\ &= 622 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ dla oleju napędowego (B5)(C}_1\text{H}_{1,86}\text{O}_{0,005}); \\ &= 649 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ dla LPG (C}_1\text{H}_{2,525}); \\ &= 714 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ dla NG/biogazu (C}_1\text{H}_4); \\ &= \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583 \cdot A} \cdot 10^6 \text{ mg/m}^3 \text{ dla H}_2\text{NG (przy A = ilość NG/biometanu w mieszaninie} \\ &\quad \text{H}_2\text{NG w (\% objętości)).} \end{aligned}$$

HC_c oznacza stężenie rozcieńczonych gazów wyrażone w cząsteczkach na milion (ppm) ekwiwalentu węgla (np. stężenie propanu pomnożone przez trzy), skorygowane w celu uwzględnienia powietrza rozcieńczającego za pomocą następującego równania:

Równanie 2-34:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

gdzie:

HC_e oznacza stężenie węglowodorów wyrażone w cząsteczkach na milion (ppm) ekwiwalentu węgla w próbce rozcieńczonych gazów zebranych w worku(-ach) A;

HC_d oznacza stężenie węglowodorów wyrażone w cząsteczkach na milion (ppm) ekwiwalentu węgla w próbce powietrza rozcieńczającego zebranego w worku(-ach) B;

DiF oznacza współczynnik zdefiniowany w pkt 6.1.1.4.7.

Stężenie niemetanowych węglowodorów (NMHC) oblicza się w następujący sposób:

Równanie 2-35:

$$C_{NMHC} = C_{THC} - (Rf_{CH_4} \cdot C_{CH_4})$$

gdzie:

C_{NMHC} = skorygowane stężenie NMHC w rozcieńczonych spalinach wyrażone w ppm ekwiwalentu węgla;

C_{THC} = stężenie węglowodorów ogółem (THC) w rozcieńczonych spalinach wyrażone w ppm ekwiwalentu węgla i skorygowane o ilość THC zawartą w powietrzu rozcieńczającym;

C_{CH_4} = stężenie metanu (CH_4) w rozcieńczonych spalinach wyrażone w ppm ekwiwalentu węgla i skorygowane o ilość CH_4 zawartą w powietrzu rozcieńczającym;

Rf_{CH_4} oznacza współczynnik odpowiedzi FID na metan, jak określono w pkt 5.2.3.4.1.

6.1.1.4.3. Tlenek węgla (CO)

Masę tlenku węgla wyemitowanego podczas badania z układu wydechowego pojazdu oblicza się za pomocą następującego wzoru:

równanie 2-36:

$$CO_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$

gdzie:

CO_m oznacza masę tlenku węgla wyemitowanego podczas części badania w mg/km;

S oznacza odległość zdefiniowaną w pkt 6.1.1.3;

V oznacza całkowitą objętość zdefiniowaną w pkt 6.1.1.4.1;

d_{CO} oznacza gęstość tlenku węgla, $d_{CO} = 1,25 \cdot 10^6$ mg/m³ w temperaturze i pod ciśnieniem odniesienia (273,2 K i 101,3 kPa);

CO_c oznacza stężenie rozcieńczonych gazów wyrażone w cząsteczkach na milion (ppm) tlenku węgla, skorygowane w celu uwzględnienia powietrza rozcieńczającego za pomocą następującego równania:

Równanie 2-37:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

gdzie:

CO_e oznacza stężenie tlenku węgla wyrażone w cząsteczkach na milion (ppm) w próbce rozcieńczonych gazów zebranych w worku(-ach) A;

CO_d oznacza stężenie tlenku węgla wyrażone w cząsteczkach na milion (ppm) w próbce powietrza rozcieńczającego zebranego w worku(-ach) B;

DiF oznacza współczynnik zdefiniowany w pkt 6.1.1.4.7;

6.1.1.4.4. Tlenki azotu (NO_x)

Masę tlenków azotu wyemitowanych podczas badania z układu wydechowego pojazdu oblicza się za pomocą następującego wzoru:

Równanie 2-38:

$$NO_{xm} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_x \cdot K_h}{10^6}$$

gdzie:

NO_{xm} oznacza masę tlenków azotu wyemitowanych podczas części badania w mg/km;

S oznacza odległość zdefiniowaną w pkt 6.1.1.3;

V oznacza całkowitą objętość zdefiniowaną w pkt 6.1.1.4.1;

d_{NO_2} oznacza gęstość tlenków azotu w spalinach przy założeniu, że będą one miały postać tlenku azotu (II), $d_{NO_2} = 2,05 \cdot 10^6$ mg/m³ w temperaturze i pod ciśnieniem odniesienia (273,2 K i 101,3 kPa);

NO_{xc} oznacza stężenie rozcieńczonych gazów wyrażone w cząsteczkach na milion (ppm), skorygowane w celu uwzględnienia powietrza rozcieńczającego za pomocą następującego równania:

Równanie 2-39:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

gdzie:

NO_{xe} oznacza stężenie tlenków azotu wyrażone w cząsteczkach na milion (ppm) tlenków azotu w próbce rozcieńczonych gazów zebranych w worku(-ach) A;

NO_{xd} oznacza stężenie tlenków azotu wyrażone w cząsteczkach na milion (ppm) tlenków azotu w próbce powietrza rozcieńczającego zebranego w worku(-ach) B;

DiF oznacza współczynnik zdefiniowany w pkt 6.1.1.4.7;

K_h oznacza współczynnik korygujący wilgotności obliczany za pomocą następującego wzoru:

Równanie 2-40:

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

gdzie:

H oznacza wilgotność bezwzględną wyrażoną w g wody na kg suchego powietrza:

Równanie 2-41:

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

gdzie:

U oznacza wilgotność wyrażoną procentowo;

P_d oznacza ciśnienie nasycenia wodą w temperaturze badania w kPa;

P_a oznacza ciśnienie atmosferyczne w kPa.

6.1.1.4.5. Masa pyłów

Emisję cząstek stałych M_p (mg/km) oblicza się za pomocą następującego równania:

Równanie 2-42:

$$M_p = \frac{(V_{mix} + V_{ep}) \cdot P_e}{V_{ep} \cdot d}$$

w przypadku gdy spaliny są odprowadzane poza tunel;

Równanie 2-43:

$$M_p = \frac{V_{mix} \cdot P_e}{V_{ep} \cdot S}$$

w przypadku gdy spaliny są zawracane do tunelu;

gdzie:

V_{mix} = objętość V rozcieńczonych spalin w warunkach standardowych;

V_{ep} = objętość spalin przepływających przez filtr cząstek stałych w warunkach standardowych;

P_e = masa cząstek stałych zatrzymanych na filtrze(-ach) w mg;

S = odległość zdefiniowana w pkt 6.1.1.3;

M_p = emisja cząstek stałych w mg/km.

W przypadku zastosowania korekty w odniesieniu do poziomu tła cząstek stałych z układu rozcieńczenia określa się ją zgodnie z pkt 5.2.1.5. W takim przypadku masę cząstek stałych (mg/km) oblicza się w następujący sposób:

Równanie 2-44:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left(\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}} \right) \right) \right] \cdot \frac{(V_{\text{mix}} + V_{\text{ep}})}{d}$$

w przypadku gdy spaliny są odprowadzane poza tunel;

Równanie 2-45:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left(\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}} \right) \right) \right] \cdot \frac{V_{\text{mix}}}{d}$$

w przypadku gdy spaliny są zawracane do tunelu;

gdzie:

V_{ap} = objętość powietrza w tunelu przepływającego przez filtr cząstek stałych tła w warunkach standardowych;

P_a = masa cząstek stałych zatrzymanych na filtrze tła;

DiF oznacza współczynnik zdefiniowany w pkt 6.1.1.4.7.

W przypadku gdy zastosowanie korekty ze względu na tło daje wartość ujemną masy cząstek stałych (w mg/km), przyjmuje się, że masa cząstek stałych wynosi zero mg/km.

6.1.1.4.6. Dwutlenek węgla (CO₂)

Masę dwutlenku węgla wyemitowanego podczas badania z układu wydechowego pojazdu oblicza się za pomocą następującego wzoru:

Równanie 2-46:

$$\text{CO}_{2m} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{CO}_{2c}}{10^2}$$

gdzie:

CO_{2m} oznacza masę dwutlenku węgla wyemitowanego podczas części badania w g/km;

S oznacza odległość zdefiniowaną w pkt 6.1.1.3;

V oznacza całkowitą objętość zdefiniowaną w pkt 6.1.1.4.1;

d_{CO_2} oznacza gęstość tlenku węgla, $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$ w temperaturze i pod ciśnieniem odniesienia (273,2 K i 101,3 kPa);

CO_{2c} oznacza stężenie rozcieńczonych gazów wyrażone w procentach ekwiwalentu dwutlenku węgla, skorygowane w celu uwzględnienia powietrza rozcieńczającego za pomocą następującego równania:

Równanie 2-47:

$$CO_{2c} = CO_{2e} - CO_{2d} \times \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

gdzie:

CO_{2e} oznacza stężenie dwutlenku węgla wyrażone w procentach próbki rozcieńczonych gazów zebranych w worku(-ach) A;

CO_{2d} oznacza stężenie dwutlenku węgla wyrażone w procentach próbki powietrza rozcieńczającego zebranego w worku(-ach) B;

DiF oznacza współczynnik zdefiniowany w pkt 6.1.1.4.7.

6.1.1.4.7. Współczynnik rozcieńczania (DiF)

Współczynnik rozcieńczania oblicza się w następujący sposób:

w przypadku każdego paliwa wzorcowego, z wyjątkiem wodoru:

Równanie 2-48:

$$DiF = \frac{X}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}}$$

w przypadku paliwa o składzie $C_xH_yO_z$ wzór ogólny jest następujący:

Równanie 2-49:

$$X = 100 \cdot \frac{x}{x + \frac{y}{2} + 3,76 \cdot \left(x + \frac{y}{4} - \frac{z}{2}\right)}$$

w przypadku H_2 NG wzór jest następujący:

Równanie 2-50:

$$X = \frac{65,4 \cdot A}{4,922 \cdot A + 195,84}$$

w przypadku wodoru współczynnik rozcieńczenia obliczany jest w następujący sposób:

Równanie 2-51:

$$DiF = \frac{X}{C_{H_2O} - C_{H_2O-DA} + C_{H_2} \cdot 10^{-4}}$$

w przypadku paliw wzorcowych ujętych w dodatku X wartości „X” są następujące:

Tabela 1-8

Współczynnik „X” we wzorach wykorzystywanych do obliczania DiF

Paliwo	X
Benzyna (E5)	13,4
Olej napędowy (B5)	13,5
LPG	11,9
NG/biometan	9,5
Etanol (E85)	12,5
Wodór	35,03

W tych równaniach:

C_{CO_2} = stężenie CO_2 w rozcieńczonych spalinach zawartych w worku do pobierania próbek, wyrażone w % objętości;

C_{HC} = stężenie HC w rozcieńczonych spalinach zawartych w worku do pobierania próbek, wyrażone w ppm ekwiwalentu węgla;

C_{CO} = stężenie CO w rozcieńczonych spalinach zawartych w worku do pobierania próbek, wyrażone w ppm;

C_{H_2O} = stężenie H_2O w rozcieńczonych spalinach zawartych w worku do pobierania próbek, wyrażone w % objętości;

C_{H_2O-DA} = stężenie H_2O w powietrzu stosowanym do rozcieńczania, wyrażone w % objętości;

C_{H_2} = stężenie wodoru w rozcieńczonych spalinach zawartych w worku do pobierania próbek, wyrażone w ppm;

A = ilość NG/biometanu w mieszaninie H_2NG , wyrażona w % objętości.”;

c) w pkt 6.1.1.5.1.1 wyrażenie „Ważenie wyników z cykli badań na podstawie regulaminu nr 40 i regulaminu EKG ONZ nr 47” zastępuje się wyrażeniem „Ważenie wyników z cykli badań na podstawie cykli badań ECE R40 i ECE R47”;

d) w dodatku 1 w tabeli Ap 1– 1 wiersz odnoszący się do symbolu „DF” otrzymuje brzmienie:

„DiF	Współczynnik rozcieńczania	—”;
------	----------------------------	-----

e) w dodatku 2 pkt 1.1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Specyfikacje paliw przedstawione w niniejszym dodatku są zgodne ze specyfikacjami paliw wzorcowych zawartymi w załączniku 10 do regulaminu EKG ONZ nr 83 wersja 4 (*).

(*) Dz.U. L 42 z 12.2.2014, s. 1.”;

f) w dodatku 11 pkt 3.2.1.3 otrzymuje brzmienie:

„3.2.1.3. Przełącznik trybu pracy należy ustawić we właściwym położeniu, zgodnie z tabelą Ap11-2:

Tabela Ap 11-2

Tabela przeglądowa do celów określania warunku A lub B w zależności od różnych koncepcji pojazdów hybrydowych oraz położenia przełącznika wyboru trybu hybrydowego

	Tryby pracy hybrydowej ->	— Wyłącznie zasilanie elektryczne — Hybrydowy	— Wyłącznie zasilanie paliwem — Hybrydowy	— Wyłącznie zasilanie elektryczne — Wyłącznie zasilanie paliwem — Hybrydowy	— Tryb hybrydowy n ⁽¹⁾ — Tryb hybrydowy m ⁽¹⁾
Stan naładowania akumulatora		Przełącznik w położeniu	Przełącznik w położeniu	Przełącznik w położeniu	Przełącznik w położeniu
Warunek A W pełni naładowany		Hybrydowy	Hybrydowy	Hybrydowy	Tryb hybrydowy z maksymalnym wykorzystaniem energii elektrycznej ⁽²⁾
Warunek B Minimalny stan naładowania		Hybrydowy	Zasilanie paliwem	Zasilanie paliwem	Tryb z maksymalnym zużyciem paliwa ⁽³⁾

⁽¹⁾ Na przykład: tryb jazdy sportowej, ekonomicznej, miejskiej, pozamiejskiej itd.

⁽²⁾ Tryb hybrydowy z maksymalnym wykorzystaniem energii elektrycznej: tryb hybrydowy, w którym można wykazać najwyższe zużycie energii elektrycznej wśród wszystkich możliwych do wyboru trybów podczas badania zgodnie z warunkiem A określonym w pkt 4 załącznika 10 do regulaminu EKG ONZ nr 101; tryb ten należy ustalić w porozumieniu ze służbą techniczną na podstawie informacji dostarczonych przez producenta.

⁽³⁾ Tryb z maksymalnym zużyciem paliwa: tryb hybrydowy, w którym można wykazać najwyższe zużycie paliwa wśród wszystkich możliwych do wyboru trybów podczas badania zgodnie z warunkiem B określonym w pkt 4 załącznika 10 do regulaminu EKG ONZ nr 101; tryb ten należy ustalić w porozumieniu ze służbą techniczną na podstawie informacji dostarczonych przez producenta.”;

2) w załączniku V wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w pkt 1.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W celu spełnienia wymogów dotyczących badań emisji oparów określonych w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013, bada się jedynie pojazdy (pod)kategorii L3e, L4e, L5e-A, L6e-A i L7e-A.”;

(ii) w pkt 4.4 „301,2 ± 2 K (28 ± 5 °C)” zastępuje się „301,2 ± 5 K (28 ± 5 °C)”;

b) w dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w pkt 4.4.1. zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Układ ogrzewania zbiornika paliwa musi składać się z co najmniej dwóch niezależnych źródeł ciepła wyposażonych w dwa regulatory temperatury.”;

(ii) w pkt 4.7.2 wyrażenie „dodatku 1” zastępuje się wyrażeniem „dodatku 4”

(iii) pkt 5.2.3 otrzymuje brzmienie:

„5.2.3. Pojazd pozostaje zaparkowany w strefie badań przez minimalny okres wskazany w tabeli Ap3– 1.

Tabela Ap3-1

Badanie SHED – minimalny i maksymalny okres wyrównywania temperatury

Pojemność silnika	Minimalny okres (godziny)	Maksymalny okres (godziny)
< 170 cm ³	6	36
170 cm ³ ≤ pojemność silnika < 280 cm ³	8	36
≥ 280 cm ³	12	36”;

(iv) pkt 5.3.1.5 i 5.3.1.6 otrzymują brzmienie:

„5.3.1.5. Paliwo i opary można sztucznie podgrzać do temperatury wyjściowej wynoszącej odpowiednio 288,7 K (15,5 °C) oraz 294,2 K (21,0 °C) ± 1 K. Początkowa temperatura oparów może wynosić do 5 °C powyżej 21,0 °C. Aby uzyskać takie warunki oparów nie należy ogrzewać na początku badania dobowego. Po podniesieniu temperatury paliwa do 5,5 °C poniżej temperatury oparów za pomocą funkcji T_p , należy się stosować do pozostałej części profilu ogrzewaniu oparów.

5.3.1.6. Gdy temperatura paliwa osiągnie 14,0 °C:

- 1) zakręcić korek (korki) wlewu paliwa;
- 2) wyłączyć wentylatory odpowietrzające, jeśli nie zostały jeszcze wyłączone;
- 3) zamknąć i uszczelnić drzwi komory.

Gdy temperatura paliwa osiągnie 15,5 °C ± 1 °C procedurę badania należy kontynuować w następujący sposób:

- a) dokonać pomiaru stężenia węglowodorów, ciśnienia barometrycznego i temperatury w celu uzyskania odczytów początkowych C_{HC} , p_i oraz T_i do celów badania przyrostu ciepła w zbiorniku;
- b) rozpoczyna się liniowy przyrost ciepła o 13,8 °C lub 20 °C ± 0,5 °C w ciągu 60 ± 2 minut. Temperatura paliwa i oparów paliwa w trakcie podgrzewania musi być zgodna z poniższą funkcją z dokładnością do ± 1,7 °C lub z najbardziej zbliżoną funkcją, jak opisano w pkt 4.4:

w odniesieniu do odkrytych zbiorników do przechowywania paliwa:

równania B.3.3– 1

$$T_f = 0,3333 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,3333 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

w odniesieniu do zbiorników do przechowywania paliwa innych niż odkryte:

równania B.3.3-2

$$T_f = 0,2222 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,2222 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

gdzie:

T_f = wymagana temperatura paliwa (°C);

T_v = wymagana temperatura oparów (°C);

t = czas od początku przyrostu ciepła w zbiorniku, w minutach.”;

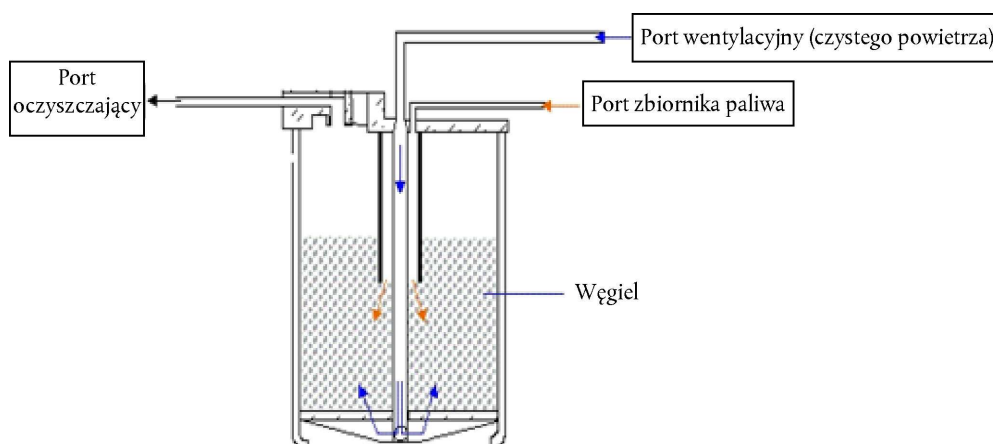
c) w dodatku 3.2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Starzenie pochłaniacza z węglem aktywnym

Rysunek Ap3.2- 1

Schemat przepływu gazu i otworów w pochłaniaczu z węglem aktywnym



Pochłaniacz z węglem aktywnym reprezentatywny dla rodziny napędów danego pojazdu, jak wskazano w załączniku XI, musi zostać wybrany jako pochłaniacz do celów badania i musi zostać oznaczony w porozumieniu z organem udzielającym homologacji i służbą techniczną.”;

(ii) pkt 3.1 otrzymuje brzmienie:

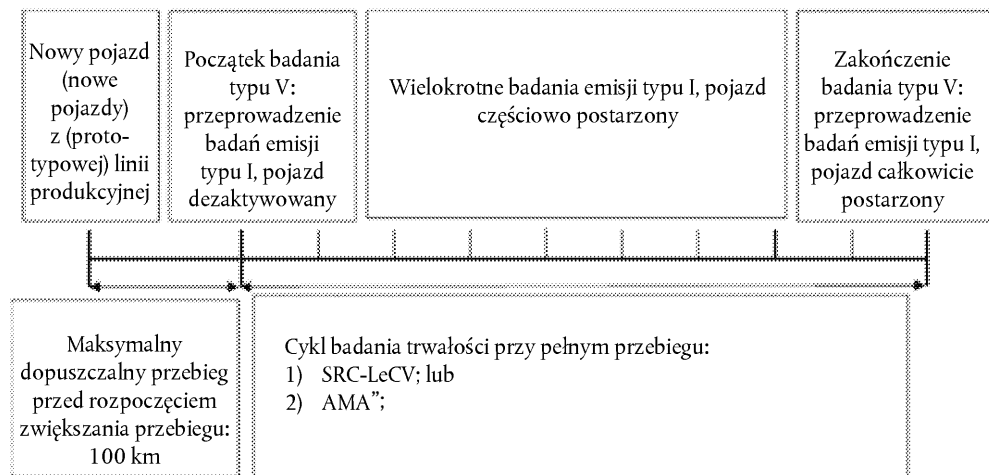
„3.1 W ramach badania trwałości należy uruchomić zawory, okablowanie i połączenia kontrolne, w stosownych przypadkach, i musi być ono reprezentatywne dla warunków eksploatacji tych części przez cały okres użytkowania pojazdu, w normalnych warunkach użytkowania i jeżeli jest on serwisowany zgodnie z zaleceniami producenta. Skumulowaną odległość i warunki funkcjonowania w ramach badania trwałości typu V, można uznać za reprezentatywne dla całego okresu użytkowania pojazdu.”;

3) w załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3.1.2 otrzymuje brzmienie:

„3.1.2. W fazie pełnego przebiegu należy przeprowadzić szereg badań emisji typu I, przy czym częstotliwość i liczbę procedur badania typu I określa producent w sposób zadowalający dla służby technicznej i organu udzielającego homologacji. Wyniki badania emisji typu I muszą zapewniać dostateczny poziom istotności statystycznej, aby określić przebieg pogorszenia emisji, który musi być reprezentatywny dla wprowadzanego do obrotu typu pojazdu w zakresie efektywności środowiskowej (zob. rys. 5- 1).

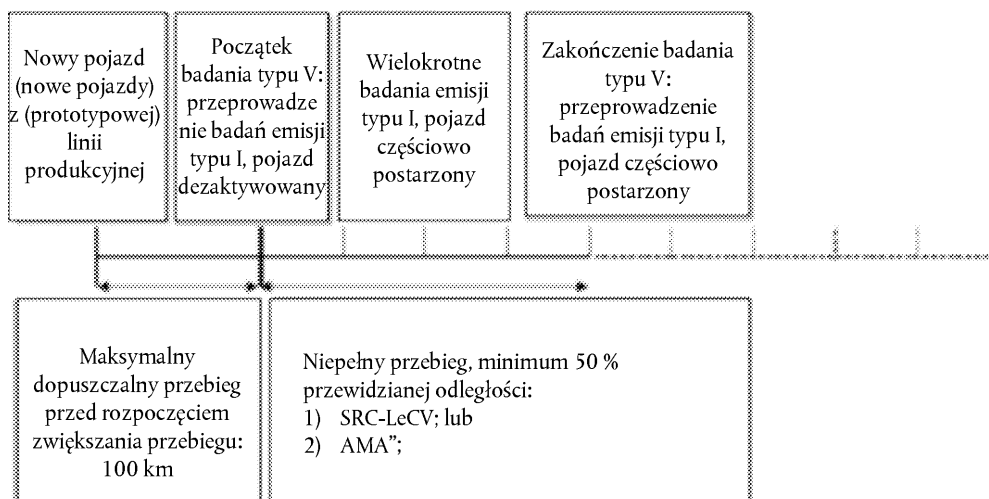
Rysunek 5- 1

Badanie typu V – procedura badania trwałości przy pełnym przebiegu

b) pkt 3.2.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2.2. W fazie niepełnego przebiegu należy przeprowadzić szereg badań emisji typu I, przy czym częstotliwość i liczbę procedur badania typu I określa producent. Wyniki badania emisji typu I muszą zapewniać dostateczny poziom istotności statystycznej, aby umożliwić określenie przebiegu pogorszenia emisji, który musi być reprezentatywny dla wprowadzanego do obrotu typu pojazdu w zakresie efektywności środowiskowej (zob. rys. 5-2).

Rysunek 5-2

Badanie typu V – przyspieszona procedura badania trwałości przy niepełnym przebiegu

c) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 2.6 otrzymuje brzmienie:

„2.6. Klasyfikacja pojazdów do badania typu V

2.6.1. Do celów zwiększania przebiegu w ramach SRC-LeCV pojazdy kategorii L należy pogrupować zgodnie z tabelą Ap1- 1.

Tabela Ap1-1

Grupy pojazdów kategorii L w odniesieniu do SRC-LeCV

Cykl	Klasa WMTC	1) Maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu (w km/h)	2) maksymalna moc netto lub ciągła moc znamionowa (kW)
1	1	$v_{\max} \leq 50 \text{ km/h}$	$\leq 6 \text{ kW}$
2		$50 \text{ km/h} < v_{\max} < 100 \text{ km/h}$	$< 14 \text{ kW}$
3	2	$100 \text{ km/h} \leq v_{\max} < 130 \text{ km/h}$	$\geq 14 \text{ kW}$
4	3	$130 \text{ km/h} \leq v_{\max}$	—

gdzie:

V_d = objętość skokowa silnika w cm^3

v_{\max} = maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu w km/h

2.6.2. Kryteria klasyfikacji pojazdów w tabeli Ap1- 1 stosuje się, wykorzystując następującą hierarchię kryteriów klasyfikacji:

- 1) maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu (km/h)
- 2) maksymalna moc netto lub ciągła moc znamionowa (kW)

2.6.3. Jeżeli

- a) zdolność pojazdu kategorii L do przyspieszania jest niewystarczająca, aby przeprowadzić fazy przyspieszania z zachowaniem przewidzianych odległości; lub
- b) nie można osiągnąć przewidzianej maksymalnej prędkości pojazdu w poszczególnych cyklach ze względu na brak mocy napędu; lub
- c) maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest ograniczona do prędkości pojazdu niższej niż przewidziana prędkość pojazdu SRC-LeCV,

pojazd należy prowadzić z całkowicie otwartą przepustnicą aż do osiągnięcia prędkości przewidzianej dla danego cyklu lub do osiągnięcia ograniczonej maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu. Następnie cykl badania przeprowadza się, jak określono dla poszczególnych kategorii pojazdów. Istotne lub częste odchylenia od przewidzianej tolerancji prędkości pojazdu oraz ich uzasadnienie zgłasza się organowi udzielającemu homologacji i uwzględnia w sprawozdaniu z badania typu V.”;

(ii) pkt 2.7.3.4 otrzymuje brzmienie:

„2.7.3.4. zmniejszanie prędkości na wybiegu: pełne zwolnienie przepustnicy, sprzęgło włączone i na biegu, bez uruchamiania ręcznych lub nożnych urządzeń sterujących, bez hamowania. Jeżeli prędkość docelowa wynosi 0 km/h (bieg jałowy), a faktyczna prędkość pojazdu wynosi ≤ 5 km/h, sprzęgło można wyłączyć, skrzynię biegów przełączyć w pozycję neutralną oraz skorzystać z hamulców, aby zapobiec zgaśnięciu silnika i całkowicie zatrzymać pojazd. W trakcie zmniejszania prędkości na wybiegu przejście na wyższy bieg jest niedozwolone. Kierowca może zredukować bieg w celu zwiększenia efektu hamowania silnika. Podczas zmiany biegów należy zachować szczególną uwagę, tak aby zapewnić natychmiastową zmianę biegów przy wybiegu ograniczonym do minimum (tj. < 2 sekundy) ze skrzynią biegów w pozycji neutralnej, przy całkowicie lub częściowo włączonym sprzęgle. Producent pojazdu może wnioskować o wydłużenie tego czasu za zgodą organu udzielającego homologacji, jeżeli jest to absolutnie konieczne.”;

4) w załączniku VII wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Wymogi w zakresie badania typu VII w odniesieniu do efektywności energetycznej: emisje CO₂, zużycie paliwa, zużycie energii elektrycznej oraz zasięg przy zasilaniu energią elektryczną”;

b) w dodatku 1 pkt 1.4.3.1 i 1.4.3.2 otrzymują brzmienie:

„1.4.3.1. dla pojazdów z silnikiem z zapłonem iskrowym zasilanych benzyną (E5):

Równanie Ap1-1:

$$FC = (0,118/D) \cdot ((0,848 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2));$$

gdzie HC, CO i CO₂ oznaczają emisje z rury wydechowej w g/km.

1.4.3.2. dla pojazdów z silnikiem z zapłonem iskrowym, zasilanych LPG:

Równanie Ap1-2:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot ((0,825 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2))$$

gdzie HC, CO i CO₂ oznaczają emisje z rury wydechowej w g/km.

Jeżeli skład paliwa zastosowanego do badania różni się od składu przyjętego do obliczenia znormalizowanego zużycia, na wniosek producenta, zastosowany może być współczynnik korygujący (cf), jak poniżej:

Równanie Ap1-3:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot (cf) \cdot ((0,825 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2))$$

gdzie HC, CO i CO₂ oznaczają emisje z rury wydechowej w g/km.

Współczynnik korygujący wyznacza się w następujący sposób:

Równanie Ap1-4:

$$cf = 0,825 + 0,0693 \cdot n_{\text{actual}};$$

gdzie:

n_{actual} = faktyczny współczynnik H/C zastosowanego paliwa”;

c) w dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 3.4.1 otrzymuje brzmienie:

„3.4.1. Wartości CO₂ wynoszą:

Równanie Ap3-5:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test1}} \text{ (g/km) i}$$

Równanie Ap3-6:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test2}} \text{ (g/km)}$$

gdzie

D_{test1} i D_{test2} = odległości faktycznie przejechane w czasie badań prowadzonych odpowiednio w warunkach A (pkt 3.2) i B (pkt 3.3), a

m_1 i m_2 = wyniki badań określone odpowiednio w pkt 3.2.3.5 i 3.3.2.5.”;

(ii) pkt 4.4.1 otrzymuje brzmienie:

„Wartości CO₂ wynoszą:

Równanie Ap3-20:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test1}} \text{ (g/km)} \text{ i}$$

Równanie Ap3-21:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test2}} \text{ (g/km)}$$

gdzie:

D_{test1} i D_{test2} = odległości faktycznie przejechane w czasie badań prowadzonych odpowiednio w warunkach A (pkt 4.2) i B (pkt 4.3), a

m_1 i m_2 = wyniki badań określone odpowiednio w pkt 4.2.4.5 i 4.3.2.5.”;

d) w dodatku 3.3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pomiar zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną

1.1. Następującą metodę badania opisaną w pkt 4 stosuje się do pomiaru zasięgu, wyrażonego w km, przy zasilaniu energią elektryczną pojazdów wyposażonych wyłącznie w elektryczny mechanizm napędowy albo zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną i przy doładowaniu zewnętrznym pojazdów wyposażonych w hybrydowy elektryczny mechanizm napędowy z doładowaniem zewnętrznym (OVC-HEV), jak określono w dodatku 3.

1.2. Pojazdy kategorii L1e z pedałami, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i w pkt 1.1.2 załącznika XIX do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 3/2014, są wyłączone z badania dotyczącego zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną.”;

5) w załączniku IX wprowadza się następujące zmiany:

a) wprowadza się następujące pkt 2.3–2.4.3:

„2.3. Wielotrybowy układ redukcji hałasu

2.3.1. Pojazdy kategorii L wyposażone w ręcznie lub elektronicznie sterowany wielotrybowy regulowany układ tłumika wydechowego należy badać we wszystkich trybach.

2.3.2. W przypadku pojazdów wyposażonych w układ redukcji hałasu, o których mowa w pkt 2.9.1, zgłasza się poziom ciśnienia akustycznego dla trybu o najwyższym średnim poziomie ciśnienia akustycznego.

2.4. Wymogi dotyczące zabezpieczenia przed nieuprawnionymi manipulacjami w zakresie ręcznie lub elektronicznie regulowanych wielotrybowych układów wydechowych lub tłumiących

2.4.1. Wszystkie układy wydechowe lub tłumiące są skonstruowane w taki sposób, aby nie można było w łatwy sposób usunąć przegród, stożków wylotowych i pozostałych części, których podstawowym przeznaczeniem jest tworzenie komór tłumiących/rozprężeniowych. Jeżeli włączenie takiej części jest nieuniknione, sposób jej mocowania musi być taki, aby usuwanie nie było ułatwione (np. za pomocą tradycyjnych mocowań gwintowanych); część taka musi również być umocowana w taki sposób, aby jej usunięcie prowadziło do trwałego/nieodwracalnego uszkodzenia zespołu tłumika wydechowego.

2.4.2. Układy wydechowe lub tłumiące z ręcznie lub elektronicznie sterowanymi wieloma regulowanymi trybami działania muszą spełniać wszystkie wymogi we wszystkich trybach działania. Podczas homologacji typu należy zgłaszać poziomy hałasu dotyczące trybu działania, w odniesieniu do którego odnotowano najwyższe poziomy hałasu.

2.4.3. Producent nie może w sposób zamierzony zmienić, dostosować lub wprowadzić jakiegokolwiek urządzenia lub procedury wyłącznie w celu spełnienia wymogów w zakresie hałasu, aby uzyskać homologację typu, jeśli nie będą one funkcjonować podczas normalnego użytkowania na drodze.”;

b) w dodatku 3 pkt 2.4.1.1 otrzymuje brzmienie:

„2.4.1.1. Materiały włókniste tłumiące hałas nie mogą zawierać azbestu i mogą być stosowane do budowy tłumików tylko wówczas, gdy przez cały czas eksploatacji tłumika pozostaną w swoim pierwotnym położeniu i spełniają wymogi określone w pkt 2.4.1.2, 2.4.1.3 albo 2.4.1.4.”;

6) w załączniku X wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 2.1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 2.1.2 otrzymuje brzmienie:

„2.1.2.

Tabela Ap2.1-1

Osprzęt niezbędny do przeprowadzenia badania osiąarów jednostki napędowej w celu określenia momentu obrotowego i mocy silnika netto

Nr	Osprzęt	Instalowanie do badania momentu obrotowego i mocy netto
1	Układ dolotowy powietrza — Przewód wlotowy rozgałęziony — Filtr powietrza — Tłumik wlotowy — Układ kontroli emisji ze skrzyni korbowej — Kontrolka elektryczna (jeśli zainstalowana)	Jeśli instalowany seryjnie: tak
2	Układ wydechowy — Przewód — Układ rur ⁽¹⁾ — Tłumik ⁽¹⁾ — Rura wydechowa ⁽¹⁾ — Kontrolka elektryczna (jeśli zainstalowana)	Jeśli instalowany seryjnie: tak
3	Gaźnik	Jeśli instalowany seryjnie: tak
4	Układ wtrysku paliwa — Filtr górny — Filtr — Pompa paliwowa zasilająca i pompa wysokociśnieniowa, jeśli dotyczy — Powietrzny podnośnik cieczy w przypadku wtrysku bezpośredniego wspomaganego sprężonym powietrzem — Układ rur — Wtryskiwacz — Zawór wlotu powietrza ⁽²⁾ , jeśli zainstalowany — Regulator ciśnienia/przepływu paliwa, jeśli zainstalowany	Jeśli instalowany seryjnie: tak

Nr	Osprzęt	Instalowanie do badania momentu obrotowego i mocy netto
5	Regulator maksymalnej prędkości obrotowej lub mocy	Jeśli instalowany seryjnie: tak
6	Urządzenie do chłodzenia płynem — Chłodnica — Wentylator ⁽³⁾ — Pompa wodna — Termostat ⁽⁴⁾	Jeśli instalowany seryjnie: tak ⁽⁵⁾
7	Układ chłodzenia powietrzem — Osłona — Dmuchawa ⁽³⁾ — Regulator(y) temperatury chłodzenia — Dmuchawa pomocnicza stanowiska	Jeśli instalowany seryjnie: tak
8	Wyposażenie elektryczne	Jeśli instalowane seryjnie: tak ⁽⁶⁾
9	Urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń ⁽⁷⁾	Jeśli instalowane seryjnie: tak
9	Układ smarowania — Dozownik oleju	Jeśli instalowany seryjnie: tak

(1) Jeżeli występują trudności z użyciem standardowego układu wydechowego, wówczas za zgodą producenta można zastosować na użytek badania inny układ wydechowy, obniżający w tym samym stopniu ciśnienie. Podczas pracy silnika w laboratorium do celów przeprowadzania badania układ wydalania gazów nie może powodować w kanale spalinowym, w miejscu jego połączenia z układem wydechowym pojazdu, ciśnienia różniącego się od ciśnienia atmosferycznego o ± 740 Pa (7,40 mbara), chyba że przed badaniem producent zgodził się na wyższe ciśnienie wsteczne.

(2) Zawór wlotu powietrza musi kontrolować regulator pompy wtrysku pneumatycznego.

(3) Jeżeli wentylator lub dmuchawa mogą zostać wyłączone, moc silnika netto należy najpierw określić przy wentylatorze (lub dmuchawie) wyłączonym (wyłączonej), a następnie przy wentylatorze (lub dmuchawie) włączonym (wyłączonej). Jeżeli wentylator elektryczny lub mechaniczny nie może zostać zamontowany na stanowisku pomiarowym, moc zaabsorbowaną przez ten wentylator należy określić przy tych samych prędkościach obrotowych, jakie występują podczas pomiaru mocy silnika. Moc tę odejmuje się od mocy skorygowanej w celu uzyskania mocy netto.

(4) Termostat może być całkowicie otwarty.

(5) Na stanowisku pomiarowym chłodnica, wentylator, dysza wentylatora, pompa wody i termostat muszą wzajemnie wobec siebie zajmować, w miarę możliwości, taką samą pozycję, jaką miałyby w pojeździe. Jeżeli chłodnica, wentylator, dysza wentylatora, pompa wody lub termostat zajmują na stanowisku pomiarowym pozycję inną niż w pojeździe, pozycję na stanowisku opisuje się i zapisuje w sprawozdaniu z badań. Cyrkulacja chłodziwa może się odbywać wyłącznie za pomocą pompy wodnej silnika. Chłodziwo może być chłodzone w chłodnicy silnika lub w obiegu zewnętrznym, pod warunkiem że spadki ciśnienia w tym obiegu są takie same, jak w układzie chłodzenia silnika. Maski silnika, o ile taka jest zamontowana, musi być otwarta.

(6) Minimalna wydajność prądnicy: prądnica wytwarza prąd konieczny do użycia osprzętu, który jest niezbędny podczas pracy silnika. Podczas badania nie należy ładować baterii.

(7) Urządzenia chroniące przed zanieczyszczeniem mogą obejmować na przykład układ recyrkulacji spalin (EGR), reaktor katalityczny, reaktor termiczny, wtórny układ dostarczania powietrza i układ zabezpieczenia przed parowaniem paliwa.”;

(ii) pkt 3.4 otrzymuje brzmienie:

„3.4. Wyznaczanie współczynnika korygującego mechanicznej wydajności przekładni α_2

gdzie:

— w przypadku gdy punktem pomiaru jest wyjście wału korbowego, współczynnik ten jest równy 1;

- w przypadku gdy punktem pomiaru nie jest wyjście wału korbowego, współczynnik ten oblicza się według wzoru:

Równanie Ap2.1-3:

$$\alpha_2 = \frac{1}{n_t}$$

gdzie n_t oznacza wydajność przekładni umieszczonej między wałem korbowym a punktem pomiaru.

Wydajność przekładni n_t wyznacza iloczyn (wielokrotność) wydajności n_j każdego elementu składowego przekładni:

Równanie Ap2.1-4:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \dots \cdot n_j$$

- b) w dodatku 4 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) pkt 3.3 otrzymuje brzmienie:

„3.3. Procedura badania mającego na celu pomiar odległości, po której następuje wyłączenie silnika

Po zaprzestaniu pedałowania wspomaganie silnika wyłącza się po przejechaniu odległości ≤ 3 m. Prędkość badanego pojazdu wynosi 90 % maksymalnej prędkości, do której występuje wspomaganie. Pomiarów dokonuje się zgodnie z normą EN 15194:2009. W przypadku pojazdów wyposażonych w modulator wspomagania nie można go włączać podczas badania.”;

- (ii) skreśla się pkt 3.3.1–3.3.5.10;

- (iii) pkt 3.4–3.4.3 otrzymują brzmienie:

„3.4. Procedura badania mającego na celu pomiar maksymalnego współczynnika wspomagania

3.4.1. Temperatura otoczenia musi wynosić od 278,2 K do 318,2 K.

3.4.2. Badany pojazd jest napędzany przez odpowiadający mu akumulator napędowy. W ramach przedmiotowej procedury badania korzysta się z akumulatora napędowego o największej pojemności.

3.4.3. Akumulator musi zostać w pełni naładowany za pomocą ładowarki określonej przez producenta pojazdu.”;

- (iv) dodaje się pkt 3.4.4–3.4.9 w brzmieniu:

„3.4.4. Jeden silnik stanowiska pomiarowego mocuje się do korby lub osi korbowej badanego pojazdu. Przedmiotowy rozrusznik stanowiska pomiarowego symuluje prowadzenie pojazdu przez kierowcę i musi być w stanie działać przy zmiennych prędkościach obrotowych i momentach obrotowych. Musi osiągać częstotliwość obrotów wynoszącą 90 rpm i maksymalny ciągły moment obrotowy wynoszący 50 Nm.

3.4.5. Hamulec lub silnik symulujące straty i bezwładność pojazdu są przymocowane do bębna pod tylnym kołem badanego pojazdu.

3.4.6. W przypadku pojazdów wyposażonych w silnik napędzający przednie koło dodatkowy hamulec lub dodatkowy silnik symulujący straty i bezwładność pojazdu należy przymocować do bębna pod przednim kołem.

3.4.7. Jeżeli poziom wspomagania pojazdu jest zmienny, trzeba ustawić go na maksymalne wspomaganie.

3.4.8. Bada się następujące punkty działania:

Tabela Ap4-1

Punkty działania służące do badania maksymalnego współczynnika wspomagania

Punkt działania	Symulowana moc wejściowa kierowcy (+/- 10 %) w (W)	Docelowa prędkość pojazdu ⁽¹⁾ (+/- 10 %) w (km/h)	Pożądane tempo pedałowania ⁽²⁾ w (rpm)
A	80	20	60
B	120	35	70
C	160	40	80

⁽¹⁾ Jeżeli nie można osiągnąć docelowej prędkości pojazdu, pomiaru dokonuje się przy maksymalnej osiągniętej prędkości pojazdu.

⁽²⁾ Należy wybrać bieg najbardziej zbliżony do wymaganego współczynnika rpm w odniesieniu do danego punktu działania.

3.4.9. Maksymalny współczynnik wspomagania oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

Równanie Ap4- 1:

$$\text{Współczynnik wspomagania} = \frac{\text{moc mechaniczna silnika badanego pojazdu}}{\text{symulowana moc wejściowa kierowcy}}$$

gdzie:

maksymalną moc silnika badanego pojazdu oblicza się, odejmując mechaniczną moc wejściową rozrusznika stanowiska pomiarowego (w W) od sumy mocy mechanicznej silnika samohamującego.”;

(v) skreśla się pkt 3.5–3.5.9;

7) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.1. Badania typu I, II, V, VII i VIII („X“ w tabeli 11- 1 oznacza „mający zastosowanie“)

Tabela 11-1

Kryteria klasyfikacji rodziny napędów w odniesieniu do badań typu I, II, V, VII i VIII

#	Opis kryteriów klasyfikacji	Badanie typu I	Badanie typu II	Badanie typu V	Badanie typu VII	Badanie typu VIII ⁽¹⁾	
						Etap I	Etap II
1.	Pojazd						
1.1.	kategoria;	X	X	X	X	X	X
1.2.	podkategoria;	X	X	X	X	X	X

#	Opis kryteriów klasyfikacji	Badanie typu I	Badanie typu II	Badanie typu V	Badanie typu VII	Badanie typu VIII (1)	
						Etap I	Etap II
1.3.	bezwładność wariantów lub wersji pojazdu w dwóch kategoriach bezwładności powyżej lub poniżej nominalnej kategorii bezwładności;	X		X	X	X	X
1.4.	całkowite przełożenie przekładni (+/- 8 %);	X		X	X	X	X
2.	Cechy charakterystyczne rodziny napędów						
2.1.	liczba silników lub silników elektrycznych;	X	X	X	X	X	X
2.2.	tryby pracy hybrydowej (równoległy/sekwencyjny/inny);	X	X	X	X	X	X
2.3.	liczba cylindrów silnika spalinowego;	X	X	X	X	X	X
2.4.	pojemność (+/- 2 %) (2) silnika spalinowego;	X	X	X	X	X	X
2.5.	liczba i regulowanie (zmiennie fazy lub wzniosy krzywki) zaworów silnika spalinowego;	X	X	X	X	X	X
2.6.	jednopaliwowy/dwupaliwowy/flex fuel na H ₂ NG/wielopaliwowy;	X	X	X	X	X	X
2.7.	układ paliwowy (gaźnik/pompa przedmuchiująca/pompa wtryskująca paliwo/bezpośredni wtrysk paliwa/wspólna szyna/pompowtryskiwacz/inny);	X	X	X	X	X	X
2.8.	zbiornik przechowywania paliwa (3);					X	X
2.9.	typ układu chłodzenia silnika spalinowego;	X	X	X	X	X	X
2.10.	cykl spalania (zapłon iskrowy/zapłon samoczynny/dwusuwowy/czterosuwowy/inny);	X	X	X	X	X	X
2.11.	układ dolotowy powietrza (wolnossący/z doładowaniem (turbosprężarka/sprężarka)/chłodnica międzystopniowa/regulator ciśnienia ładowania) i regulator doładowania powietrza (przepustnica mechaniczna/elektroniczny układ sterowania przepustnicą/brak przepustnicy).	X	X	X	X	X	X
3.	Właściwości układu kontroli emisji zanieczyszczeń						
3.1.	wylot napędu (nie)wyposażony w reaktor katalityczny lub reaktory katalityczne;	X	X	X	X		X
3.2.	typ reaktora lub reaktorów katalitycznych;	X	X	X	X		X
3.2.1.	liczba i elementy reaktorów katalitycznych;	X	X	X	X		X
3.2.2.	rozmiar reaktorów katalitycznych (pojemność monolitu lub monolitów +/- 15 %);	X	X	X	X		X

#	Opis kryteriów klasyfikacji	Badanie typu I	Badanie typu II	Badanie typu V	Badanie typu VII	Badanie typu VIII (1)	
						Etap I	Etap II
3.2.3.	zasada działania katalitycznego (utleniające, trójdrożne, podgrzane, SCR, inne);	X	X	X	X		X
3.2.4.	zawartość metali szlachetnych (identyczna lub większa);	X	X	X	X		X
3.2.5.	stosunek metali szlachetnych (+/- 15 %);	X	X	X	X		X
3.2.6.	nośnik (budowa i materiał);	X	X	X	X		X
3.2.7.	gęstość komórek;	X	X	X	X		X
3.2.8.	typ obudowy reaktora lub reaktorów katalitycznych;	X	X	X	X		X
3.3.	wylot napędu (nie)wyposażony w filtr cząstek stałych (PF);	X	X	X	X		X
3.3.1.	typy filtra cząstek stałych;	X	X	X	X		X
3.3.2.	liczba i elementy filtrów cząstek stałych;	X	X	X	X		X
3.3.3.	rozmiar filtra cząstek stałych (objętość wkładu filtra +/- 10 %);	X	X	X	X		X
3.3.4.	zasada działania filtra cząstek stałych (częściowy/wysoko-prężny/inny);	X	X	X	X		X
3.3.5.	powierzchnia czynna filtra cząstek stałych;	X	X	X	X		X
3.4.	napęd (nie)wyposażony w układ wymagający okresowej regeneracji;	X	X	X	X		X
3.4.1.	typ układu wymagającego okresowej regeneracji;	X	X	X	X		X
3.4.2.	zasada działania układu wymagającego okresowej regeneracji;	X	X	X	X		X
3.5.	napęd (nie)wyposażony w układ selektywnej redukcji katalitycznej (SCR);	X	X	X	X		X
3.5.1.	typ układu SCR;	X	X	X	X		X
3.5.2.	zasada działania układu wymagającego okresowej regeneracji;	X	X	X	X		X
3.6.	napęd (nie)wyposażony w pochłaniacz/adsorber NO _x z mieszanki ubogiej;	X	X	X	X		X
3.6.1.	typ pochłaniacza/adsorbera NO _x z mieszanki ubogiej;	X	X	X	X		X
3.6.2.	zasada działania pochłaniacza/adsorbera NO _x z mieszanki ubogiej;	X	X	X	X		X

#	Opis kryteriów klasyfikacji	Badanie typu I	Badanie typu II	Badanie typu V	Badanie typu VII	Badanie typu VIII ⁽¹⁾	
						Etap I	Etap II
3.7.	napęd (nie) wyposażony w układ rozruchu w stanie zimnym lub urządzenie wspomagające rozruch;	X	X	X	X		X
3.7.1.	typ układu rozruchu w stanie zimnym lub urządzenia wspomagającego rozruch;	X	X	X	X		X
3.7.2.	zasada działania układu rozruchu w stanie zimnym lub urządzenia wspomagającego rozruch;	X	X	X	X	X	X
3.7.3.	czas aktywacji zimnego rozruchu lub urządzeń wspomagających rozruch lub cykl funkcjonowania (jedynie przez ograniczony czas po zimnym rozruchu/ciągłe działanie);	X	X	X	X	X	X
3.8.	napęd (nie) wyposażony w sondę lambda do celów kontroli paliwa;	X	X	X	X	X	X
3.8.1.	typ sondy lambda;	X	X	X	X	X	X
3.8.2.	zasada działania sondy lambda (dwuskładnikowa/o szerokim zakresie działania/inna);	X	X	X	X	X	X
3.8.3.	interakcja sondy lambda z zamkniętym układem paliwowym (mieszanka stechiometryczna/działanie na mieszance ubogiej lub wzbogaconej);	X	X	X	X	X	X
3.9.	napęd (nie) wyposażony w układ recyrkulacji spalin (EGR);	X	X	X	X		X
3.9.1.	typy układów EGR;	X	X	X	X		X
3.9.2.	zasada działania układu EGR (wewnętrzny/zewnętrzny);	X	X	X	X		X
3.9.3.	maksymalny poziom EGR (+/- 5 %);	X	X	X	X		X

Objaśnienia:

⁽¹⁾ Te same kryteria rodziny stosuje się również do funkcjonalnej diagnostyki pokładowej określonej w załączniku XII do rozporządzenia (UE) nr 44/2014.

⁽²⁾ Dla badania typu VIII dopuszcza się maksymalnie 30 %.

⁽³⁾ Wyłącznie dla pojazdów wyposażonych w zbiornik do przechowywania paliwa gazowego.”;

b) w pkt 3.2 tytuł tabeli 11-2 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 11-2

Kryteria klasyfikacji rodziny napędów w odniesieniu do badań typu III i IV”.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2016/1825**z dnia 6 września 2016 r.****w sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 901/2014 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców⁽¹⁾, w szczególności jego art. 27 ust. 4, art. 29 ust. 4, art. 30 ust. 2, i 3, art. 32 ust. 1, art. 38 ust. 2, art. 39 ust. 3, art. 40 ust. 4 oraz art. 72,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu umożliwienia homologacji typu zbiorników paliwa jako oddzielnego zespołu technicznego specjalny dokument informacyjny zawierający odpowiednie informacje należy wprowadzić jako nowy dodatek do załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 901/2014⁽²⁾.
- (2) W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych dla producentów, zwłaszcza w odniesieniu do pojazdów kategorii L6e i L7e, dodatkowy system homologacji typu powinien być dozwolony.
- (3) W celu zagwarantowania przekazywania wszystkich właściwych informacji w przypadku pojazdów wyposażonych w przekładnię bezstopniową należy wprowadzić zmiany w tabeli określającej informacje dotyczące przełożeń, jakie należy podać w dokumencie informacyjnym.
- (4) W celu ustanowienia wyraźnego powiązania pomiędzy dwiema konfiguracjami pojazdów, w przypadku których istnieje możliwość konwertowania ich poziomu osiągow z podkategorii (L3e/L4e)-A2 do (L3e/L4e)-A3 i odwrotnie, oraz w celu ułatwienia posiadaczom pojazdów dostępu do tego typu informacji należy dodać pozycję dotyczącą numeru homologacji typu UE pierwotnej konfiguracji do wzoru określonego w dodatku 24 do załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 901/2014 oraz do wzoru świadectwa zgodności określonego w załączniku IV do wspomnianego rozporządzenia wykonawczego.
- (5) W celu zapewnienia dodatkowych informacji w przypadku nowych technologii i nowych koncepcji, dodatkowe zapisy należy wprowadzić do wzorów świadectw homologacji typu układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.
- (6) Do celów jasności i spójności niektóre objaśnienia należy zmienić lub usunąć.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 901/2014.
- (8) Aby dać producentom i organom krajowym więcej czasu w celu terminowego zastosowania zmian przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że rozporządzenie (UE) nr 168/2013 weszło w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. i że związane z tym wymogi administracyjne staną się obowiązkowe w odniesieniu do wszystkich nowych pojazdów rejestrowanych lub wprowadzanych do obrotu, począwszy od dnia 1 stycznia 2018 r.
- (9) Rozpoczęcie stosowania zmian wzorów świadectw zgodności powinno zostać odroczone do dnia 1 września 2017 r., aby dać producentom i organom krajowym dodatkowy okres dostosowawczy na potrzeby dostosowania mechanizmów administracyjnych dotyczących rejestracji pojazdów, a w szczególności ich systemów informatycznych do przedmiotowych zmian.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 73 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 168/2013,

⁽¹⁾ Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52.⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 901/2014 z dnia 18 lipca 2014 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 249 z 22.8.2014, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załącznikach I i IV–VIII do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 901/2014 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Punkt 2 załącznika stosuje się od dnia 1 września 2017 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 6 września 2016 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 901/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w wykazie dodatków, dodaje się następujące wiersze w porządku numerycznym:

„5a	Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) największego momentu obrotowego i maksymalnej mocy netto jednostki napędowej	
8a	Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) układu montażu dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych	
9a	Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) układu montażu szyb, wycieraczek i urządzeń odszraniających i odmgławiających	
9b	Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) układu identyfikacji urządzeń sterujących, sygnałów kontrolnych i wskaźników	
11a	Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) układu kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	
11b	Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) sterowności, właściwości przy pokonywaniu zakrętów i zwrotności	
13a	Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) układu zabezpieczenia osób znajdujących się w pojeździe, w tym wyposażenia wnętrza, zagłówków i drzwi pojazdu	
20a	Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE zbiornika paliwa jako oddzielnego zespołu technicznego”	

b) w części B w pkt 2.2 w tabeli 1, w WYKAZIE I dodaje się następujący wiersz w porządku numerycznym:

„5a	Układ: maksymalny moment obrotowy i maksymalna moc netto jednostki napędowej	X Dodatek 2”	
-----	--	-----------------	--

c) w części B w pkt 2.2 w tabeli 1, w WYKAZIE II każdy następujący wiersz dodaje się w porządku numerycznym:

„8a	Układ: montaż dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych	II	
9a	Układ: montaż szyb, wycieraczek i urządzeń odszraniających i odmgławiających	VII	
9b	Układ: identyfikacja urządzeń sterujących, sygnałów kontrolnych i wskaźników	VIII	
11a	Układ: kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	XII	
11b	Układ: sterowność, właściwości przy pokonywaniu zakrętów i zwrotność	XIV	
13a	Układ: zabezpieczenie osób znajdujących się w pojeździe, w tym wyposażenie wnętrza, zagłówki i drzwi pojazdu	XVII”	

- d) w części B w pkt 2.2 w tabeli 1, w WYKAZIE III każdy następujący wiersz dodaje się w porządku numerycznym:

„20a	Oddzielny zespół techniczny: zbiornik paliwa	IX”	
------	--	-----	--

- e) w części B w pkt 2.8 w tabeli dotyczącej danych w dokumencie informacyjnym wprowadza się następujące zmiany:

- (i) dodaje się pozycję 3.3.3.4 dokumentu informacyjnego w brzmieniu:

„3.3.3.4.	L1e — L7e	moc przez 15/30 ⁽⁴⁾ minut ⁽²⁷⁾ : kW”;
-----------	-----------	---

- (ii) pozycja 3.5.4 dokumentu informacyjnego otrzymuje brzmienie:

„3.5.4. Przełożenia przekładni

L1e – L7e

Przegląd przełożeń przekładni

Bieg ⁽²⁴⁾	Przełożenia w przekładni (stosunek obrotów silnika do obrotów wałka wyjściowego przekładni)	Przełożenie(-a) przekładni głównej (stosunek obrotów wałka wyjściowego przekładni do obrotów kół napędzanych)	Przełożenia całkowite	Przełożenie (prędkość obrotowa silnika/prędkość pojazdu) wyłącznie w odniesieniu do ręcznej skrzyni biegów
1				
2				
3				
...				
Bieg wsteczny”				

- (iii) pozycja 4.0.1 dokumentu informacyjnego otrzymuje brzmienie:

„4.0.1.	L1e — L7e	Etap normy środowiskowej: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ ”;
---------	-----------	--

- (iv) dodaje się pozycje 4.0.2 i 4.0.5 dokumentu informacyjnego w brzmieniu:

„4.0.2.	L1e — L7e	Zużycie paliwa (podać szczegółowe informacje dla każdego badanego paliwa odniesienia) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
4.0.3.	L1e — L7e	Emisje CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Zużycie energii ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną ⁽²⁵⁾ : km”;

- f) w dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) pozycja 4.0.1 dokumentu informacyjnego otrzymuje brzmienie:

„4.0.1.	L1e — L7e	Etap normy środowiskowej: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ ”;
---------	-----------	--

- (ii) dodaje się pozycje 4.0.2–4.0.5 dokumentu informacyjnego w brzmieniu:

„4.0.2.	L1e — L7e	Zużycie paliwa (podać szczegółowe informacje dla każdego badanego paliwa odniesienia) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
---------	-----------	---

4.0.3.	L1e — L7e	Emisje CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Zużycie energii ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną ⁽²⁵⁾ : km ² ;

g) w dodatku 4 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) usuwa się pozycje 4.0.2, 4.0.2.1 i 4.0.2.2 dokumentu informacyjnego;
- (ii) dodaje się pozycje 4.0.6 i 4.0.6.1 dokumentu informacyjnego w brzmieniu:

„4.0.6.	Poziom hałas	
4.0.6.1.	L3e	Wartość graniczna dla L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)”;

h) dodaje się dodatek 5a w brzmieniu:

„Dodatek 5a

Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) największego momentu obrotowego i maksymalnej mocy netto jednostki napędowej

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
B.		Ogólne informacje dotyczące układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.7.	L1e — L7e	Marki (nazwy handlowe producenta):
0.8.	L1e — L7e	Typ:
0.8.1.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.8.2.	L1e — L7e	Numer(-y) homologacji typu (jeżeli występuje(-ą)):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologacja(-e) typu wydana(-e) dnia (data, jeżeli jest dostępna):
0.9.		Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:
0.9.1.	L1e — L7e	Nazwy i adresy zakładów montażowych:
0.9.2.	L1e — L7e	Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):
0.10.		Pojazd(-y), do którego(-ych) oddzielny zespół techniczny jest przeznaczony⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Typ ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Wariant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Wersja ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.10.5.	L1e — L7e	Kategoria, podkategoria i dalsza podkategoria pojazdu ⁽²⁾ :

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
C.		Ogólne informacje dotyczące pojazdu, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.12.		Zgodność produkcji
0.12.1.	L1e — L7e	Opis systemów ogólnego zarządzania zapewnieniem jakości
1.		OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE
1.8.		Osiągi jednostki napędowej
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Deklarowana maksymalna prędkość pojazdu: km/h
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu ⁽²²⁾ : km/h oraz bieg, na którym jest osiągnięta:
1.8.3.	L1e — L7e	Maksymalna moc netto silnika spalinowego: kW przy min ⁻¹ i stosunku powietrze/paliwo:
1.8.4.	L1e — L7e	Maksymalny moment obrotowy netto silnika spalinowego: Nm przy min ⁻¹ i stosunku powietrze/paliwo:
1.8.5.	L1e — L7e	Maksymalna ciągła moc znamionowa silnika elektrycznego (moc ⁽²⁷⁾ przez 15/30 ⁽⁴⁾ minut): kW przy min ⁻¹
1.8.6.	L1e — L7e	Maksymalny ciągły moment obrotowy silnika elektrycznego: Nm przy min ⁻¹
1.8.7.	L1e — L7e	Maksymalna ciągła całkowita moc napędu(-ów): kW przy min ⁻¹ i stosunku powietrze/paliwo:
1.8.8.	L1e — L7e	Maksymalny ciągły całkowity moment obrotowy napędu(-ów): Nm przy min ⁻¹ i stosunku powietrze/paliwo:
1.8.9.	L1e — L7e	Maksymalna moc szczytowa napędu(-ów): kW przy min ⁻¹ i stosunku powietrze/paliwo:
3.		OGÓLNE WŁAŚCIWOŚCI MECHANIZMU NAPĘDOWEGO
3.2.		Silnik spalinowy
3.2.1.		<i>Dokładny opis silnika</i>
3.2.1.1.	L1e — L7e	Liczba silników spalinowych:
3.2.1.2.	L1e — L7e	Zasada działania: silnik spalania wewnętrznego/zapłon iskrowy/zapłon samoczynny/silnik spalinowy o spalaniu zewnętrznym/turbina/sprężone powietrze ⁽⁴⁾ :
3.2.1.3.	L1e — L7e	Cykl: czterosuwowy / dwusuwowy / o tłoku obrotowym / inny ⁽⁴⁾ :
3.2.1.4.	L1e — L7e	Cylindry
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Liczba:
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Układ ⁽²⁶⁾ :

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
3.2.1.4.3.	L1e — L7e	Średnica cylindra ⁽¹²⁾ : mm
3.2.1.4.4.	L1e — L7e	Skok ⁽¹²⁾ : mm
3.2.1.4.5.	L1e — L7e	Liczba i umiejscowienie stojanów w przypadku silnika z tłokiem obrotowym:
3.2.1.4.6.	L1e — L7e	Objętość komór spalania w przypadku silnika z tłokiem obrotowym: cm ³
3.2.1.4.7.	L1e — L7e	Kolejność zapłonu:
3.2.1.5.	L1e — L7e	Pojemność silnika ⁽⁶⁾ : cm ³
3.2.1.6.	L1e — L7e	Objętościowy stopień sprężenia ⁽⁷⁾ :
3.3.		Napęd elektryczny i hybrydowy elektryczny oraz ich układy sterowania
3.3.3.4.	L1e — L7e	moc przez 15/30 ⁽⁴⁾ minut ⁽²⁷⁾ : kW ⁷ ;

i) w dodatku 6 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pozycja 4.0.1 dokumentu informacyjnego otrzymuje brzmienie:

„4.0.1.	L1e — L7e	Etap normy środowiskowej: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ ;
---------	-----------	---

(ii) dodaje się pozycje 4.0.2–4.0.5 dokumentu informacyjnego w brzmieniu:

„4.0.2.	L1e — L7e	Zużycie paliwa (podać szczegółowe informacje dla każdego badanego paliwa odniesienia) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km
4.0.3.	L1e — L7e	Emisje CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Zużycie energii ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną ⁽²⁵⁾ : km ⁷ ;

j) w dodatku 7 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pozycje 4.0.1 i 4.0.2 dokumentu informacyjnego otrzymują brzmienie:

„4.0.1.	L1e — L7e	Etap normy środowiskowej: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾
4.0.2.	L1e — L7e	Zużycie paliwa (podać szczegółowe informacje dla każdego badanego paliwa odniesienia) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km ⁷ ;

(ii) usuwa się pozycje 4.0.2.1 i 4.0.2.2 dokumentu informacyjnego;

(iii) dodaje się pozycje 4.0.3–4.0.6.1 dokumentu informacyjnego w brzmieniu:

„4.0.3.	L1e — L7e	Emisje CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Zużycie energii ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną ⁽²⁵⁾ : km;
4.0.6.		Poziom hałasu
4.0.6.1.	L3e	Wartość graniczna dla L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)”;

k) w dodatku 8 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pozycje 4.0.1 i 4.0.2 dokumentu informacyjnego otrzymują brzmienie:

„4.0.1.	L1e — L7e	Etap normy środowiskowej: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾
4.0.2.	L1e — L7e	Zużycie paliwa (podać szczegółowe informacje dla każdego badanego paliwa odniesienia) l/kg ⁽⁴⁾ /100 km”;

(ii) usuwa się pozycje 4.0.2.1 i 4.0.2.2 dokumentu informacyjnego;

(iii) dodaje się pozycje 4.0.3–4.0.6.1 dokumentu informacyjnego w brzmieniu:

„4.0.3.	L1e — L7e	Emisje CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Zużycie energii ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną ⁽²⁵⁾ : km;
4.0.6.		Poziom hałasu
4.0.6.1.	L3e	Wartość graniczna dla L _{urban} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)”;

l) dodaje się dodatek 8a w brzmieniu:

„Dodatek 8a

Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) układu montażu dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
B.		Ogólne informacje dotyczące układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.7.	L1e — L7e	Marki (nazwy handlowe producenta):
0.8.	L1e — L7e	Typ:
0.8.1.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.8.2.	L1e — L7e	Numer(-y) homologacji typu (jeżeli występuje(-ą)):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologacja(-e) typu wydana(-e) dnia (data, jeżeli jest dostępna):.....

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
0.9.		Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:
0.9.1.	L1e — L7e	Nazwy i adresy zakładów montażowych:
0.9.2.	L1e — L7e	Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):.....
0.10.		Pojazd(-y), do którego(-ych) oddzielny zespół techniczny jest przeznaczony⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Typ ⁽¹⁷⁾ :.....
0.10.2.	L1e — L7e	Wariant ⁽¹⁷⁾ :.....
0.10.3.	L1e — L7e	Wersja ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.10.5.	L1e — L7e	Kategoria, podkategoria i dalsza podkategoria pojazdu ⁽²⁾ :
C.		Ogólne informacje dotyczące pojazdu, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.12.		Zgodność produkcji
0.12.1.	L1e — L7e	Opis systemów ogólnego zarządzania zapewnieniem jakości
6.		INFORMACJE NA TEMAT BEZPIECZEŃSTWA FUNKCJONALNEGO
6.1.		Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze
6.1.1.	L1e — L7e	Krótki opis zastosowanych urządzeń i ich przeznaczenia:
6.1.2.	L1e — L7e	Rysunek lub rysunki przedstawiające umiejscowienie dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych w odniesieniu do konstrukcji pojazdu:.....
6.1.3.	L1e — L7e	Informacje szczegółowe na temat sposobu mocowania, z uwzględnieniem części konstrukcji pojazdu, w której umieszczone są dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze:
6.1.4.	L1e — L7e	Schemat obwodu elektrycznego/pneumatycznego:
6.1.4.1.	L1e — L7e	Napięcie: prąd przemienny/prąd stały ⁽⁴⁾
6.1.4.2.	L1e — L7e	Napięcie lub ciśnienie znamionowe:.....
6.1.5.	L1e — L7e	Rysunek urządzenia mocującego:.....”

m) dodaje się dodatek 9a w brzmieniu:

„Dodatek 9a

Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) układu montażu szyb, wycieraczek i urządzeń odszraniających i odmgławiających

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
B.		Ogólne informacje dotyczące układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.7.	L1e — L7e	Marki (nazwy handlowe producenta):
0.8.	L1e — L7e	Typ:
0.8.1.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.8.2.	L1e — L7e	Numer(-y) homologacji typu (jeżeli występuje(-ą)):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologacja(-e) typu wydana(-e) dnia (data, jeżeli jest dostępna):
0.9.		Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:
0.9.1.	L1e — L7e	Nazwy i adresy zakładów montażowych:
0.9.2.	L1e — L7e	Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):
0.10.		Pojazd(-y), do którego(-ych) oddzielny zespół techniczny jest przeznaczony⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Typ ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Wariant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Wersja ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.10.5.	L1e — L7e	Kategoria, podkategoria i dalsza podkategoria pojazdu ⁽²⁾ :
C.		Ogólne informacje dotyczące pojazdu, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.12.		Zgodność produkcji
0.12.1.	L1e — L7e	Opis systemów ogólnego zarządzania zapewnieniem jakości
1.		OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Układ kierowniczy: lewostronny/prawostronny/środkowy ⁽⁴⁾ :
1.7.1.	L1e — L7e	Pojazd jest wyposażony w układ kierowniczy przystosowany do ruchu prawostronnego/lewostronnego oraz jest przystosowany do eksploatacji w państwach, w których stosuje się jednostki metryczne/jednostki metryczne i jednostki obowiązujące w Brytyjskiej Wspólnocie Narodów ⁽⁴⁾ :

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
3.		OGÓLNE WŁAŚCIWOŚCI MECHANIZMU NAPĘDOWEGO
3.1		Producent jednostki napędowej
3.1.1.		<i>Silnik spalinowy</i>
3.1.1.1.	L1e — L7e	Producent:
3.1.1.2.	L1e — L7e	Kod silnika (oznaczony na silniku lub identyfikowalny w inny sposób):
3.1.2.		<i>Silnik elektryczny</i>
3.1.2.1.	L1e — L7e	Producent:
3.1.2.2.	L1e — L7e	Kod silnika elektrycznego (oznaczony na silniku lub identyfikowalny w inny sposób):
3.1.3.		<i>Instalacja hybrydowa</i>
3.1.3.1.	L1e — L7e	Producent:
3.1.3.2.	L1e — L7e	Kod instalacji (oznaczony na silniku lub identyfikowalny w inny sposób):
3.2.		Silnik spalinowy
3.2.1.		<i>Dokładny opis silnika</i>
3.2.1.2.	L1e — L7e	Zasada działania: silnik spalania wewnętrznego/zapłon iskrowy/zapłon samoczynny/silnik spalinowy o spalaniu zewnętrznym/turbina/sprężone powietrze ⁽⁴⁾ :
3.2.1.3.	L1e — L7e	Cykl: czterosuwowy / dwusuwowy / o tłoku obrotowym / inny ⁽⁴⁾ :
3.2.1.4.	L1e — L7e	Cylindry
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Liczba:
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Układ ⁽²⁶⁾ :
3.2.1.5.	L1e — L7e	Pojemność silnika ⁽⁶⁾ : cm ³
3.2.1.9.	L1e — L7e	Prędkość obrotowa rozgrzanego silnika na biegu jałowym: min ⁻¹
3.2.3.		<i>Paliwo</i>
3.2.3.1.	L1e — L7e	Rodzaj paliwa: ⁽⁹⁾
3.2.3.2.	L1e — L7e	Konfiguracja paliwowa pojazdu: jednopaliwowy/dwupaliwowy/flex fuel ⁽⁴⁾

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
3.2.10.		<i>Układ chłodzenia mechanizmu napędowego oraz jego układ sterowania</i>
3.2.10.2.	L1e — L7e	Układ chłodzenia: ciecz: tak/nie ⁽⁴⁾
3.2.10.2.2.	L1e — L7e	Znamionowe nastawy urządzenia sterowania temperaturą silnika:
3.2.10.2.3.	L1e — L7e	Własności fizyczne cieczy:
3.2.10.2.4.	L1e — L7e	Pompa(-y) cyrkulacyjna(-e): tak/nie ⁽⁴⁾
3.2.10.2.4.1.	L1e — L7e	Właściwości:
3.2.10.2.5.	L1e — L7e	Przełożenie(-a):
3.2.10.2.6.	L1e — L7e	Opis wentylatora i jego napędu:
3.2.10.3.	L1e — L7e	Chłodzenie powietrzem: tak/nie ⁽⁴⁾
3.2.10.3.3.	L1e — L7e	Wentylator: tak/nie ⁽⁴⁾
3.2.10.3.3.1.	L1e — L7e	Właściwości:
3.2.13.		<i>Układy elektryczne inne niż układy przeznaczone do elektrycznego napędu oraz ich układy sterowania</i>
3.2.13.1.	L1e — L7e	Napięcie znamionowe: V, plus/minus na masie ⁽⁴⁾
3.2.13.2.	L1e — L7e	Prądnicza: tak/nie ⁽⁴⁾ :
3.2.13.2.1.	L1e — L7e	Moc znamionowa: VA
3.3.		Napęd elektryczny i hybrydowy elektryczny oraz ich układy sterowania
3.3.3.		<i>Elektryczny silnik napędowy</i>
3.3.3.2.	L1e — L7e	Typ (uzwojenie, wzbudzenie):
3.3.3.3.	L1e — L7e	Napięcie robocze: V
3.3.4.		<i>Akumulatory napędowe</i>
3.3.4.1.	L1e — L7e	Główny akumulator napędowy
3.3.4.1.1.	L1e — L7e	Liczba ogniw:
3.3.4.1.2.	L1e — L7e	Masa: kg
3.3.4.1.3.	L1e — L7e	Pojemność: Ah (amperogodzin) / V
3.3.4.1.5.	L1e — L7e	Umieszczenie w pojeździe:
3.3.4.2.	L1e — L7e	Pomocniczy akumulator napędowy
3.3.4.2.1.	L1e — L7e	Liczba ogniw:

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
3.3.4.2.2.	L1e — L7e	Masa: kg
3.3.4.2.3.	L1e — L7e	Pojemność: Ah (amperogodzin) / V
3.3.4.2.5.	L1e — L7e	Umieszczenie w pojeździe:
3.3.5.		<i>Hybrydowy pojazd elektryczny</i>
3.3.5.1.	L1e — L7e	Silnik lub zespół silników (liczba silników elektrycznych lub silników spalinowych / inne ⁽⁴⁾):
3.3.5.2.	L1e — L7e	Kategoria pojazdu hybrydowego z napędem elektrycznym: pojazd doładowywany zewnątrz/niedoładowywany zewnątrz:
3.3.5.3.	L1e — L7e	Przełącznik trybu działania: z/bez ⁽⁴⁾
3.3.5.4.	L1e — L7e	Wybierane tryby pracy: tak/nie ⁽⁴⁾
3.3.5.5.	L1e — L7e	Wyłącznie zasilanie paliwem: tak/nie ⁽⁴⁾
3.3.5.6.	L1e — L7e	Pojazd zasilany ogniwami paliwowymi: tak/nie ⁽⁴⁾
3.3.5.7.	L1e — L7e	Tryby pracy hybrydowej: tak/nie ⁽⁴⁾ (jeżeli tak, podać krótki opis):
3.3.6.		<i>Urządzenie do magazynowania energii</i>
3.3.6.1.	L1e — L7e	Opis: (akumulator, kondensator, koło zamachowe/prądnica) ⁽⁴⁾
3.3.6.2.	L1e — L7e	Numer identyfikacyjny:
* 3.3.6.3.	L1e — L7e	Rodzaj ogniwa elektrochemicznego:
3.3.6.4.	L1e — L7e	Energia (w przypadku akumulatora: napięcie i pojemność Ah w ciągu 2 godz., w przypadku kondensatora: J,..., dla koła zamachowego/prądnicy: J,...):
3.3.6.5.	L1e — L7e	Urządzenie doładowujące: pokładowe/zewnętrzne/brak ⁽⁴⁾
3.4.		Inne silniki, silniki elektryczne lub zespoły (szczegółowe informacje dotyczące części tych silników)
3.4.1.		<i>Układ chłodzący (temperatury pracy dopuszczalne przez producenta)</i>
3.4.1.1.	L1e — L7e	Chłodzenie cieczą:
3.4.1.1.1.	L1e — L7e	Maksymalna temperatura przy wylocie: K
3.4.1.2.	L1e — L7e	Chłodzenie powietrzem:
3.4.1.2.1.	L1e — L7e	Punkt odniesienia:
3.4.1.2.2.	L1e — L7e	Maksymalna temperatura w punkcie odniesienia: K

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
6.		INFORMACJE NA TEMAT BEZPIECZEŃSTWA FUNKcjONALNEGO
6.5.		Szyby, wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej oraz instalacje odszraniające i odmgławiające
6.5.1.		<i>Szyba przednia</i>
6.5.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Zastosowane materiały:
6.5.1.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Sposób mocowania:
6.5.1.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	Kąt nachylenia:
6.5.1.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Akcesoria do szyby przedniej oraz położenie, w którym są montowane, wraz z krótkim opisem komponentów elektrycznych/elektronicznych:
6.5.1.5.	L2e, L5e, L6e, L7e	Rysunek szyby przedniej wraz z jej wymiarami:
6.5.2.		<i>Pozostałe okna</i>
6.5.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Zastosowane materiały:
6.5.2.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Krótki opis komponentów elektrycznych/elektronicznych (jeżeli występują) mechanizmu podnoszenia szyb:
6.5.3.		<i>Oszklenie dachu otwieranego</i>
6.5.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Zastosowane materiały:
6.5.4.		<i>Pozostałe elementy oszklenia</i>
6.5.4.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Zastosowane materiały:
6.6.		Wycieraczka(-i) szyby przedniej
6.6.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Szczegółowy opis techniczny (w tym fotografie lub rysunki):
6.7.		Spryskiwacz szyby przedniej
6.7.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Szczegółowy opis techniczny (w tym fotografie lub rysunki):
6.7.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Pojemność zbiornika: l
6.8.		Odszranianie i odmgławianie
6.8.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Szczegółowy opis techniczny (w tym fotografie lub rysunki):
6.16.		Miejsca siedzące (siodełka i siedzenia)
6.16.1.	L1e — L7e	Liczba miejsc siedzących:
6.16.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Umieszczenie i rozmieszczenie ⁽⁸⁾ :

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Współrzędne lub rysunek punktu(-ów) R wszystkich miejsc siedzących:
6.16.4.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Siedzenie kierowcy:
6.16.5.	L1e — L7e	Konstrukcyjny kąt tułowia:
6.16.5.1.	L1e — L7e	Siedzenie kierowcy:
6.20.		Zabezpieczenie osób znajdujących się w pojeździe, w tym wyposażenie wnętrza i drzwi pojazdu
6.20.1.		<i>Nadwozie</i>
6.20.1.1.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Zastosowane materiały i metody konstrukcyjne:
6.20.2.		<i>Drzwi osób znajdujących się w pojeździe, zamki i zawiasy</i>
6.20.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Liczba drzwi i ich konfiguracja, wymiary oraz maksymalny kąt otwarcia ⁽⁵⁾ :
6.20.3.		<i>Wewnętrzne zabezpieczenie osób znajdujących się w pojeździe)</i>
6.20.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Fotografie, rysunki lub widok w rozłożeniu na części wyposażenia wnętrza, przedstawiające części przedziału pasażerskiego i zastosowane materiały (z wyjątkiem wewnętrznych lusterek wstecznych, rozmieszczenia urządzeń sterujących, siedzeń i tylnych części siedzeń), dach i dach otwierany, oparcia siedzenia: ”;

n) dodaje się dodatek 9b w brzmieniu:

„Dodatek 9b

Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) układu identyfikacji urządzeń sterujących, sygnałów kontrolnych i wskaźników

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
B.		Ogólne informacje dotyczące układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.7.	L1e — L7e	Marki (nazwy handlowe producenta):
0.8.	L1e — L7e	Typ:
0.8.1.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
0.8.2.	L1e — L7e	Numer(-y) homologacji typu (jeżeli występuje(-ą)):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologacja(-e) typu wydana(-e) dnia (data, jeżeli jest dostępna):
0.9.		Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:
0.9.1.	L1e — L7e	Nazwy i adresy zakładów montażowych:
0.9.2.	L1e — L7e	Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):
0.10.		Pojazd(-y), do którego(-ych) oddzielny zespół techniczny jest przeznaczony⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Typ ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Wariant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Wersja ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.10.5.	L1e — L7e	Kategoria, podkategoria i dalsza podkategoria pojazdu ⁽²⁾ :
C.		Ogólne informacje dotyczące pojazdu, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.12.		Zgodność produkcji
0.12.1.	L1e — L7e	Opis systemów ogólnego zarządzania zapewnieniem jakości
1.		OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Układ kierowniczy: lewostronny/prawostronny/środkowy ⁽⁴⁾ :
6.9.		Urządzenia sterujące uruchamiane przez kierowcę, w tym identyfikacja urządzeń sterujących, sygnałów kontrolnych i wskaźników
6.9.1.	L1e — L7e	Rozmieszczenie i oznaczenia urządzeń sterujących, sygnałów kontrolnych i wskaźników:
6.9.2.	L1e — L7e	Fotografie lub rysunki rozmieszczenia symboli oraz urządzeń sterujących, sygnałów kontrolnych i wskaźników:
6.9.3.	L1e — L7e	Urządzenia sterujące, sygnały kontrolne i wskaźniki, dla których, o ile są zamontowane, identyfikacja oraz stosowane w tym celu symbole identyfikacji są obowiązkowe:

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe																																																																																																																																																																																																								
6.9.4.	L1e — L7e	<p>Tabela zbiorcza: pojazd jest wyposażony w następujące urządzenia sterujące uruchamiane przez kierowcę, w tym wskaźniki i sygnały kontrolne⁽⁴⁾</p> <p>Urządzenia sterujące, sygnały kontrolne i wskaźniki, dla których, o ile są zamontowane, identyfikacja oraz stosowane w tym celu symbole identyfikacji są obowiązkowe</p> <table border="1" data-bbox="395 439 1473 1809"> <thead> <tr> <th data-bbox="395 439 480 539">Nr symbolu</th> <th data-bbox="480 439 756 539">Urządzenie</th> <th data-bbox="756 439 874 539">Dostępne urządzenie sterujące / wskaźnik (*)</th> <th data-bbox="874 439 994 539">Określone symbolem (*)</th> <th data-bbox="994 439 1114 539">Gdzie (**)</th> <th data-bbox="1114 439 1233 539">Dostępne sygnały kontrolne (*)</th> <th data-bbox="1233 439 1353 539">Określone symbolem (*)</th> <th data-bbox="1353 439 1473 539">Gdzie (**)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Główny wyłącznik świateł</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>Światła mijania</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>Światła drogowe</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>Światła postojowe (boczne)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>Przednie światła przeciwmgłowe</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>Tylne światła przeciwmgłowe</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>Urządzenie do poziomowania reflektorów</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>Światła postojowe</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>Kierunkowskazy</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>Światła awaryjne</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>Wycieraczka szyby przedniej</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>Spryskiwacz szyby przedniej</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>Wycieraczka i spryskiwacz szyby przedniej</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td>Urządzenie czyszczące reflektory</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td>Odszranianie i odmgławianie szyby przedniej</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td>Odszranianie i odmgławianie szyby tylnej</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>17</td><td>Dmuchawa</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>18</td><td>Świece żarowe</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>19</td><td>Ssanie</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>20</td><td>Uszkodzenie hamulców</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>21</td><td>Poziom paliwa</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>22</td><td>Stan naładowania akumulatora</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>23</td><td>Temperatura czynnika chłodzącego silnika</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>24</td><td>Wskaźnik nieprawidłowego działania (MI)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p data-bbox="395 1809 1473 1971"> (*) x = tak - = nie lub nie jest dostępny oddzielnie o = w opcji. (**) d = bezpośrednio na urządzeniu sterującym, wskaźniku lub sygnale kontrolnym c = w pobliżu </p>	Nr symbolu	Urządzenie	Dostępne urządzenie sterujące / wskaźnik (*)	Określone symbolem (*)	Gdzie (**)	Dostępne sygnały kontrolne (*)	Określone symbolem (*)	Gdzie (**)	1	Główny wyłącznik świateł							2	Światła mijania							3	Światła drogowe							4	Światła postojowe (boczne)							5	Przednie światła przeciwmgłowe							6	Tylne światła przeciwmgłowe							7	Urządzenie do poziomowania reflektorów							8	Światła postojowe							9	Kierunkowskazy							10	Światła awaryjne							11	Wycieraczka szyby przedniej							12	Spryskiwacz szyby przedniej							13	Wycieraczka i spryskiwacz szyby przedniej							14	Urządzenie czyszczące reflektory							15	Odszranianie i odmgławianie szyby przedniej							16	Odszranianie i odmgławianie szyby tylnej							17	Dmuchawa							18	Świece żarowe							19	Ssanie							20	Uszkodzenie hamulców							21	Poziom paliwa							22	Stan naładowania akumulatora							23	Temperatura czynnika chłodzącego silnika							24	Wskaźnik nieprawidłowego działania (MI)						
Nr symbolu	Urządzenie	Dostępne urządzenie sterujące / wskaźnik (*)	Określone symbolem (*)	Gdzie (**)	Dostępne sygnały kontrolne (*)	Określone symbolem (*)	Gdzie (**)																																																																																																																																																																																																			
1	Główny wyłącznik świateł																																																																																																																																																																																																									
2	Światła mijania																																																																																																																																																																																																									
3	Światła drogowe																																																																																																																																																																																																									
4	Światła postojowe (boczne)																																																																																																																																																																																																									
5	Przednie światła przeciwmgłowe																																																																																																																																																																																																									
6	Tylne światła przeciwmgłowe																																																																																																																																																																																																									
7	Urządzenie do poziomowania reflektorów																																																																																																																																																																																																									
8	Światła postojowe																																																																																																																																																																																																									
9	Kierunkowskazy																																																																																																																																																																																																									
10	Światła awaryjne																																																																																																																																																																																																									
11	Wycieraczka szyby przedniej																																																																																																																																																																																																									
12	Spryskiwacz szyby przedniej																																																																																																																																																																																																									
13	Wycieraczka i spryskiwacz szyby przedniej																																																																																																																																																																																																									
14	Urządzenie czyszczące reflektory																																																																																																																																																																																																									
15	Odszranianie i odmgławianie szyby przedniej																																																																																																																																																																																																									
16	Odszranianie i odmgławianie szyby tylnej																																																																																																																																																																																																									
17	Dmuchawa																																																																																																																																																																																																									
18	Świece żarowe																																																																																																																																																																																																									
19	Ssanie																																																																																																																																																																																																									
20	Uszkodzenie hamulców																																																																																																																																																																																																									
21	Poziom paliwa																																																																																																																																																																																																									
22	Stan naładowania akumulatora																																																																																																																																																																																																									
23	Temperatura czynnika chłodzącego silnika																																																																																																																																																																																																									
24	Wskaźnik nieprawidłowego działania (MI)																																																																																																																																																																																																									

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe																																																																																																																
6.9.5.	L1e — L7e	<p>Urządzenia sterujące, sygnały kontrolne i wskaźniki, w stosunku do których, o ile są zamontowane, identyfikacja jest nieobowiązkowa oraz symbole, które muszą być zastosowane, jeżeli mają być zidentyfikowane</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nr symbolu</th> <th>Urządzenie</th> <th>Dostępne urządzenie sterujące / wskaźnik (*)</th> <th>Określone symbole (*)</th> <th>Gdzie (**)</th> <th>Dostępne sygnały kontrolne (*)</th> <th>Określone symbole (*)</th> <th>Gdzie (**)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Hamulec postojowy</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>Wycieraczka szyby tylnej</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>Spryskiwacz szyby tylnej</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>Wycieraczka i spryskiwacz szyby tylnej</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>Wycieraczka szyby przedniej z regulacją pracy</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze (klakson)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>Pokrywa przedniej komory silnikowej</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>Tyłna pokrywa (bagażnika)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>Pas bezpieczeństwa</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>Ciśnienie oleju silnikowego</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>Benzyna bezołowiowa</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>...</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>....</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>(*) x = tak - = nie lub nie jest dostępny oddzielnie o = w opcji. (**) d = bezpośrednio na urządzeniu sterującym, wskaźniku lub sygnale kontrolnym c = w pobliżu.”;</p>	Nr symbolu	Urządzenie	Dostępne urządzenie sterujące / wskaźnik (*)	Określone symbole (*)	Gdzie (**)	Dostępne sygnały kontrolne (*)	Określone symbole (*)	Gdzie (**)	1	Hamulec postojowy							2	Wycieraczka szyby tylnej							3	Spryskiwacz szyby tylnej							4	Wycieraczka i spryskiwacz szyby tylnej							5	Wycieraczka szyby przedniej z regulacją pracy							6	Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze (klakson)							7	Pokrywa przedniej komory silnikowej							8	Tyłna pokrywa (bagażnika)							9	Pas bezpieczeństwa							10	Ciśnienie oleju silnikowego							11	Benzyna bezołowiowa							12	...							13						
Nr symbolu	Urządzenie	Dostępne urządzenie sterujące / wskaźnik (*)	Określone symbole (*)	Gdzie (**)	Dostępne sygnały kontrolne (*)	Określone symbole (*)	Gdzie (**)																																																																																																											
1	Hamulec postojowy																																																																																																																	
2	Wycieraczka szyby tylnej																																																																																																																	
3	Spryskiwacz szyby tylnej																																																																																																																	
4	Wycieraczka i spryskiwacz szyby tylnej																																																																																																																	
5	Wycieraczka szyby przedniej z regulacją pracy																																																																																																																	
6	Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze (klakson)																																																																																																																	
7	Pokrywa przedniej komory silnikowej																																																																																																																	
8	Tyłna pokrywa (bagażnika)																																																																																																																	
9	Pas bezpieczeństwa																																																																																																																	
10	Ciśnienie oleju silnikowego																																																																																																																	
11	Benzyna bezołowiowa																																																																																																																	
12	...																																																																																																																	
13																																																																																																																	

o) dodaje się dodatek 11a w brzmieniu:

„Dodatek 11 a

Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) układu kotwiczenia pasów bezpieczeństwa

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
B.		Ogólne informacje dotyczące układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.7.	L1e — L7e	Marki (nazwy handlowe producenta):
0.8.	L1e — L7e	Typ:
0.8.1.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.8.2.	L1e — L7e	Numer(-y) homologacji typu (jeżeli występuje(-ą)):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologacja(-e) typu wydana(-e) dnia (data, jeżeli jest dostępna):

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe																																								
0.9.		Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:																																								
0.9.1.	L1e — L7e	Nazwy i adresy zakładów montażowych:																																								
0.9.2.	L1e — L7e	Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):																																								
0.10.		Pojazd(-y), do którego(-ych) oddzielny zespół techniczny jest przeznaczony⁽²¹⁾:																																								
0.10.1.	L1e — L7e	Typ ⁽¹⁷⁾ :																																								
0.10.2.	L1e — L7e	Wariant ⁽¹⁷⁾ :																																								
0.10.3.	L1e — L7e	Wersja ⁽¹⁷⁾ :																																								
0.10.4.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):																																								
0.10.5.	L1e — L7e	Kategoria, podkategoria i dalsza podkategoria pojazdu ⁽²⁾ :																																								
C.		Ogólne informacje dotyczące pojazdu, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych																																								
0.12.		Zgodność produkcji																																								
0.12.1.	L1e — L7e	Opis systemów ogólnego zarządzania zapewnieniem jakości																																								
1.		OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE																																								
1.4.	L1e — L7e	Podwozie (jeżeli występuje) (rysunek ogólny):																																								
1.5.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Materiał, z którego wykonane jest nadwozie:																																								
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Układ kierowniczy: lewostronny/prawostronny/środkowy ⁽⁴⁾ :																																								
6.		INFORMACJE NA TEMAT BEZPIECZEŃSTWA FUNKCJONALNEGO																																								
6.14.		Pasy bezpieczeństwa lub inne urządzenia przytrzymujące																																								
6.14.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Liczba i umiejscowienie pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących oraz siedzeń, na których mogą być stosowane, należy wypełnić poniższą tabelę: (L = lewa strona, R = prawa strona, C = środek)																																								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Konfiguracja pasów bezpieczeństwa i powiązane informacje</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> <th>Kompletny znak homologacji typu UE</th> <th>Wariant, w stosowanych przypadkach</th> <th>Urządzenie regulacji wysokości pasa (zaznaczyć tak/nie/opcjonalne)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Pierwszy rząd siedzeń</td> <td rowspan="3">}</td> <td>L</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>R</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Drugi rząd siedzeń</td> <td rowspan="3">}</td> <td>L</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>R</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Konfiguracja pasów bezpieczeństwa i powiązane informacje									Kompletny znak homologacji typu UE	Wariant, w stosowanych przypadkach	Urządzenie regulacji wysokości pasa (zaznaczyć tak/nie/opcjonalne)	Pierwszy rząd siedzeń	}	L				C				R				Drugi rząd siedzeń	}	L				C				R			
Konfiguracja pasów bezpieczeństwa i powiązane informacje																																										
			Kompletny znak homologacji typu UE	Wariant, w stosowanych przypadkach	Urządzenie regulacji wysokości pasa (zaznaczyć tak/nie/opcjonalne)																																					
Pierwszy rząd siedzeń	}	L																																								
		C																																								
		R																																								
Drugi rząd siedzeń	}	L																																								
		C																																								
		R																																								
		L = lewa strona, C = środek, R = prawa strona																																								

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe																																																												
6.14.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Opis określonego rodzaju pasa z jednym kotwiczeniem przymocowanym do oparcia siedzenia lub wyposażonego w urządzenie rozpraszające energię:																																																												
6.14.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Liczba i umiejscowienie kotwiczeń:																																																												
6.14.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Krótki opis komponentów elektrycznych/elektronicznych:																																																												
6.15.		Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa																																																												
6.15.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Fotografie lub rysunki nadwozia przedstawiające faktyczne i skuteczne umiejscowienie oraz wymiary punktów kotwiczenia wraz ze wskazaniem punktu R:																																																												
6.15.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Rysunki punktów kotwiczenia i części konstrukcji pojazdu, do których są przymocowane (wraz z opisem rodzaju zastosowanych materiałów):																																																												
6.15.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Wskazanie rodzajów pasów(14), których mocowanie w punktach kotwiczenia w pojeździe jest dozwolone:																																																												
		<p>Konfiguracja kotwiczeń pasów bezpieczeństwa i powiązane informacje</p> <table border="1" data-bbox="395 913 1477 1944"> <thead> <tr> <th colspan="4" data-bbox="395 913 1098 1025"></th> <th colspan="2" data-bbox="1098 913 1477 947">Umiejscowienie punktów kotwiczenia</th> </tr> <tr> <th colspan="4" data-bbox="395 1025 1098 1081"></th> <th data-bbox="1098 947 1289 1025">Konstrukcja pojazdu</th> <th data-bbox="1289 947 1477 1025">Konstrukcja siedzenia</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6" data-bbox="395 1081 1477 1115">Pierwszy rząd siedzeń</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1115 587 1216">Siedzenie prawe</td> <td data-bbox="587 1115 651 1216">{</td> <td data-bbox="651 1115 842 1216">Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia</td> <td data-bbox="842 1115 906 1216">{</td> <td data-bbox="906 1115 1098 1216">zewnątrzne wew- nętrzne</td> <td data-bbox="1098 1115 1477 1216"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1216 587 1350">Siedzenie środkowe</td> <td data-bbox="587 1216 651 1350">{</td> <td data-bbox="651 1216 842 1350">Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia</td> <td data-bbox="842 1216 906 1350">{</td> <td data-bbox="906 1216 1098 1350">prawe lewe</td> <td data-bbox="1098 1216 1477 1350"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1350 587 1485">Siedzenie lewe</td> <td data-bbox="587 1350 651 1485">{</td> <td data-bbox="651 1350 842 1485">Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia</td> <td data-bbox="842 1350 906 1485">{</td> <td data-bbox="906 1350 1098 1485">zewnątrzne wew- nętrzne</td> <td data-bbox="1098 1350 1477 1485"></td> </tr> <tr> <td colspan="6" data-bbox="395 1485 1477 1518">Drugi rząd siedzeń</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1518 587 1664">Siedzenie prawe</td> <td data-bbox="587 1518 651 1664">{</td> <td data-bbox="651 1518 842 1664">Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia</td> <td data-bbox="842 1518 906 1664">{</td> <td data-bbox="906 1518 1098 1664">zewnątrzne wew- nętrzne</td> <td data-bbox="1098 1518 1477 1664"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1664 587 1798">Siedzenie środkowe</td> <td data-bbox="587 1664 651 1798">{</td> <td data-bbox="651 1664 842 1798">Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia</td> <td data-bbox="842 1664 906 1798">{</td> <td data-bbox="906 1664 1098 1798">prawe lewe</td> <td data-bbox="1098 1664 1477 1798"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1798 587 1933">Siedzenie lewe</td> <td data-bbox="587 1798 651 1933">{</td> <td data-bbox="651 1798 842 1933">Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia</td> <td data-bbox="842 1798 906 1933">{</td> <td data-bbox="906 1798 1098 1933">zewnątrzne wew- nętrzne</td> <td data-bbox="1098 1798 1477 1933"></td> </tr> </tbody> </table>					Umiejscowienie punktów kotwiczenia						Konstrukcja pojazdu	Konstrukcja siedzenia	Pierwszy rząd siedzeń						Siedzenie prawe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	zewnątrzne wew- nętrzne		Siedzenie środkowe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	prawe lewe		Siedzenie lewe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	zewnątrzne wew- nętrzne		Drugi rząd siedzeń						Siedzenie prawe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	zewnątrzne wew- nętrzne		Siedzenie środkowe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	prawe lewe		Siedzenie lewe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	zewnątrzne wew- nętrzne	
				Umiejscowienie punktów kotwiczenia																																																										
				Konstrukcja pojazdu	Konstrukcja siedzenia																																																									
Pierwszy rząd siedzeń																																																														
Siedzenie prawe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	zewnątrzne wew- nętrzne																																																										
Siedzenie środkowe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	prawe lewe																																																										
Siedzenie lewe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	zewnątrzne wew- nętrzne																																																										
Drugi rząd siedzeń																																																														
Siedzenie prawe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	zewnątrzne wew- nętrzne																																																										
Siedzenie środkowe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	prawe lewe																																																										
Siedzenie lewe	{	Dolne punkty kotwiczenia Górne punkty kotwiczenia	{	zewnątrzne wew- nętrzne																																																										
6.15.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Znak homologacji typu w odniesieniu do każdego umiejscowienia:																																																												
6.15.5.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Urządzenia specjalne (na przykład: urządzenie regulujące wysokość siedzenia, napinacz pasa itp.):																																																												

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
6.15.6.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Fotografie lub rysunki nadwozia przedstawiające faktyczne i skuteczne umiejscowienie oraz wymiary punktów kotwiczenia wraz ze wskazaniem punktu R:
6.15.7.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Uwagi:

p) dodaje się dodatek 11b w brzmieniu:

„Dodatek 11b

Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) sterowności, właściwości przy pokonywaniu zakrętów i zwrotności

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
B.		Ogólne informacje dotyczące układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.7.	L1e — L7e	Marki (nazwy handlowe producenta):
0.8.	L1e — L7e	Typ:
0.8.1.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.8.2.	L1e — L7e	Numer(-y) homologacji typu (jeżeli występuje(-ą)):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologacja(-e) typu wydana(-e) dnia (data, jeżeli jest dostępna):.....
0.9.		Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:
0.9.1.	L1e — L7e	Nazwy i adresy zakładów montażowych:
0.9.2.	L1e — L7e	Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):
0.10.		Pojazd(-y), do którego(-ych) oddzielny zespół techniczny jest przeznaczony⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Typ ⁽¹⁷⁾ :.....
0.10.2.	L1e — L7e	Wariant ⁽¹⁷⁾ :.....
0.10.3.	L1e — L7e	Wersja ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.10.5.	L1e — L7e	Kategoria, podkategoria i dalsza podkategoria pojazdu ⁽²⁾ :
C.		Ogólne informacje dotyczące pojazdu, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.12.		Zgodność produkcji
0.12.1.	L1e — L7e	Opis systemów ogólnego zarządzania zapewnieniem jakości

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
1.		OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE
1.1.	L1e — L7e	Fotografie lub rysunki reprezentatywnego pojazdu:
1.3.	L1e — L7e	Liczba osi i kół:
1.3.1.	L1e — L7e	Osie z kołami bliźniaczymi ⁽²³⁾ :
1.3.2.	L1e — L7e	Osie napędzane ⁽²³⁾ :
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Układ kierowniczy: lewostronny/prawostronny/środkowy ⁽⁴⁾ :
1.8.		Osiągi jednostki napędowej
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Deklarowana maksymalna prędkość pojazdu: km/h
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu ⁽²²⁾ : km/h oraz bieg, na którym jest osiągnięta:
2.		MASY I WYMIARY (w kg i mm) w stosownych przypadkach należy odnieść się do rysunków
2.1		Zakres masy pojazdu (całkowitej)
2.1.3.	L1e — L7e	Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita: kg
2.1.3.1.	L1e — L7e	Technicznie dopuszczalny maksymalny nacisk na oś przednią: kg
2.1.3.2.	L1e — L7e	Technicznie dopuszczalny maksymalny nacisk na oś tylną: kg
2.1.3.3.	L4e	Technicznie dopuszczalny maksymalny nacisk na oś wózka bocznego: kg
2.2.		Zakres wymiarów pojazdu (gabarytowych):
2.2.1.	L1e — L7e	Długość: mm
2.2.2.	L1e — L7e	Szerokość: mm
2.2.3.	L1e — L7e	Wysokość: mm
2.2.4.	L1e — L7e	Rozstaw osi: mm
2.2.4.1.	L4e	Rozstaw osi wózka bocznego ⁽²⁸⁾ : mm
2.2.5.		Rozstaw kół
2.2.5.1.	L1e — L7e, jeżeli są wyposażone w koła bliźniacze L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Rozstaw kół przednich: mm.
2.2.5.2.	L1e — L7e, jeżeli są wyposażone w koła bliźniacze	Rozstaw kół tylnych: mm.

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
2.2.5.3.	L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Rozstaw kół wózka bocznego: mm.
2.2.6.	L7e-B	Zwis przedni: mm.
2.2.7.	L7e-B	Zwis tylny: mm.
3.		OGÓLNE WŁAŚCIWOŚCI MECHANIZMU NAPĘDOWEGO
3.5.		Układ napędowy oraz jego układ sterowania⁽¹³⁾
3.5.1.	L1e — L7e	Krótki opis i schematyczny rysunek układu napędowego pojazdu oraz jego układu sterowania (mechanizm zmiany biegów, mechanizm sterowania sprzęgła lub każdy inny element układu napędowego):
3.6.		Urządzenie do bezpiecznego pokonywania zakrętów
3.6.1.	L1e — L7e wyposażone w koła bliźniacze, L2e, L5e, L6e, L7e	Urządzenie do bezpiecznego pokonywania zakrętów (załącznik VIII do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 tak/nie ⁽⁴⁾ ; mechanizm różnicowy / inny ⁽⁴⁾)
3.6.2.	L1e — L7e wyposażone w koła bliźniacze, L2e, L5e, L6e, L7e	Blokada mechanizmu różnicowego: tak/nie/opcjonalnie ⁽⁴⁾
3.6.3.	L1e — L7e	Krótki opis i schematyczny rysunek urządzenia do bezpiecznego pokonywania zakrętów, blokady mechanizmu różnicowego oraz ich układów sterowania:
3.7.		Zawieszenie i układ sterowania
3.7.1.	L1e — L7e	Krótki opis i schematyczny rysunek zawieszenie oraz jego układu sterowania:
6.		INFORMACJE NA TEMAT BEZPIECZEŃSTWA FUNKCJONALNEGO
6.17.		Sterowność, właściwości przy pokonywaniu zakrętów i zwrotność
6.17.1.	L1e — L7e	Schematyczny rysunek osi kierowanej(-ych) przedstawiający geometrię układu kierowniczego:
6.17.2.		<i>Przekładnia kierownicza i kierownica</i>
6.17.2.1.	L1e — L7e	Konfiguracja przekładni kierowniczej (wyszczególnić dla części przedniej i tylnej):
6.17.2.2.	L1e — L7e	Połączenie z kołami (w tym środki inne niż mechaniczne; wyszczególnić dla części przedniej i tylnej):
6.17.2.2.1.	L1e — L7e	Krótki opis komponentów elektrycznych/elektronicznych:
6.17.2.3.	L1e — L7e	Schemat przekładni kierowniczej:
6.17.2.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Schematyczne rysunki kierownic(-y):
6.17.2.5.	L2e, L5e, L6e, L7e	Zakres i sposób regulacji kierownic(-y):
6.17.2.6.	L2e, L5e, L6e, L7e	Sposób wspomagania:

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
6.17.3.		Maksymalny kąt skrętu kół
6.17.3.1.	L1e — L7e	W prawo: ... stopni; liczba obrotów koła kierownicy (lub dane równoważne):
6.17.3.2.	L1e — L7e	W lewo: stopni; liczba obrotów koła kierownicy (lub dane równoważne):
6.18.		Zespół opon/kół
6.18.1.		Opony:
6.18.1.1.		Oznaczenie rozmiaru
6.18.1.1.1.	L1e — L7e	Oś nr 1:
6.18.1.1.2.	L1e — L7e	Oś nr 2:
6.18.1.1.3.	L4e	Koło wózka bocznego:
6.18.1.4.	L1e — L7e	Wartości ciśnienia w oponach zalecane przez producenta pojazdu: kPa”;

q) dodaje się dodatek 13a w brzmieniu:

„Dodatek 13a

Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE typu (lub typu pojazdu w odniesieniu do) układu zabezpieczenia osób znajdujących się w pojeździe, w tym wyposażenia wnętrza, zagłówków i drzwi pojazdu

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
B.		Ogólne informacje dotyczące układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.7.	L1e — L7e	Marki (nazwy handlowe producenta):
0.8.	L1e — L7e	Typ:
0.8.1.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.8.2.	L1e — L7e	Numer(-y) homologacji typu (jeżeli występuje(-ą)):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologacja(-e) typu wydana(-e) dnia (data, jeżeli jest dostępna):
0.9.		Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:
0.9.1.	L1e — L7e	Nazwy i adresy zakładów montażowych:
0.9.2.	L1e — L7e	Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
0.10.		Pojazd(-y), do którego(-ych) oddzielny zespół techniczny jest przeznaczony⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Typ ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Wariant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Wersja ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.10.5.	L1e — L7e	Kategoria, podkategoria i dalsza podkategoria pojazdu ⁽²⁾ :
C.		Ogólne informacje dotyczące pojazdu, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.12.		Zgodność produkcji
0.12.1.	L1e — L7e	Opis systemów ogólnego zarządzania zapewnieniem jakości
1.		OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Układ kierowniczy: lewostronny/prawostronny/środkowy ⁽⁴⁾ :
6.		INFORMACJE NA TEMAT BEZPIECZEŃSTWA FUNKCJONALNEGO
6.16.		Miejsca siedzące (siodełka i siedzenia)
6.16.1.	L1e — L7e	Liczba miejsc siedzących:
6.16.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Umieszczenie i rozmieszczenie ⁽⁸⁾ :
6.16.2.	L1e — L7e	Konfiguracja miejsc siedzących: siedzenie/siodełko ⁽⁴⁾
6.16.3.	L1e — L7e	Opis i rysunki:
6.16.3.1.	L1e — L7e	siedzeń i ich mocowań:
6.16.3.2.	L1e — L7e	układu regulacji:
6.16.3.3.	L1e — L7e	układów zmiany położenia i blokowania:
6.16.3.4.	L1e — L7e	punktów kotwiczenia pasów bezpieczeństwa wbudowanych w konstrukcję siedzenia:
6.16.3.5.	L1e — L7e	części pojazdu wykorzystywanych jako miejsca kotwiczenia:
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Współrzędne lub rysunek punktu(-ów) R wszystkich miejsc siedzących:
6.16.4.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	siedzenia kierowcy:
6.16.4.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	wszystkich pozostałych miejsc siedzących:

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
6.16.5.	L1e — L7e	Konstrukcyjny kąt tułowia:
6.16.5.1.	L1e — L7e	siedzenia kierowcy:
6.16.5.2.	L1e — L7e	wszystkich pozostałych miejsc siedzących:
6.20.		Zabezpieczenie osób znajdujących się w pojeździe, w tym wyposażenie wnętrza i drzwi pojazdu
6.20.1.		<i>Nadwozie</i>
6.20.1.1.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Zastosowane materiały i metody konstrukcyjne:
6.20.2.		<i>Drzwi osób znajdujących się w pojeździe, zamki i zawiasy</i>
6.20.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Liczba drzwi i ich konfiguracja, wymiary oraz maksymalny kąt otwarcia ⁽⁵⁾ :
6.20.2.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Rysunek zamków i zawiasów oraz ich umieszczenia w drzwiach:
6.20.2.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	Techniczny opis zamków i zawiasów:
6.20.2.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	W stosownych przypadkach informacje szczegółowe, łącznie z wymiarami, dotyczące wejść, schodków i niezbędnych uchwyty:
6.20.3.		<i>Wewnętrzne zabezpieczenie osób znajdujących się w pojeździe)</i>
6.20.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Fotografie, rysunki lub widok w rozłożeniu na części wyposażenia wnętrza, przedstawiające części przedziału pasażerskiego i zastosowane materiały (z wyjątkiem wewnętrznych lusterek wstecznych, rozmieszczenia urządzeń sterujących, siedzeń i tylnych części siedzeń), dach i dach otwierany, oparcia siedzenia:
6.20.4.		<i>Zagłówki</i>
6.20.4.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Zagłówki: zintegrowane/odłączalne/oddzielne ⁽⁴⁾
6.20.4.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Szczegółowy opis zagłówka, określający w szczególności rodzaj materiału lub materiałów powierzchni zewnętrznych oraz, w stosownych przypadkach, umiejscowienie i specyfikacje techniczne wzmocnień i elementów mocowania dla typu siedzenia objętego wnioskiem o udzielenie homologacji:
6.20.4.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	W przypadku »oddzielnego« zagłówka
6.20.4.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Szczegółowy opis strefy konstrukcyjnej, w której zagłówek ma być zamontowany:
6.20.4.3.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Rysunki w skali istotnych części konstrukcji i zagłówka:”;

r) dodaje się dodatek 20a w brzmieniu:

„Dodatek 20a

Wzór dokumentu informacyjnego dotyczącego homologacji typu UE zbiornika paliwa jako oddzielnego zespołu technicznego

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
B.		Ogólne informacje dotyczące układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.7.	L1e — L7e	Marki (nazwy handlowe producenta):
0.8.	L1e — L7e	Typ:
0.8.1.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.8.2.	L1e — L7e	Numer(-y) homologacji typu (jeżeli występuje(-ą)):
0.8.3.	L1e — L7e	Homologacja(-e) typu wydana(-e) dnia (data, jeżeli jest dostępna):
0.9.		Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:
0.9.1.	L1e — L7e	Nazwy i adresy zakładów montażowych:
0.9.2.	L1e — L7e	Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):
0.10.		Pojazd(-y), do którego(-ych) oddzielny zespół techniczny jest przeznaczony⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Typ ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Wariant ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Wersja ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
0.10.5.	L1e — L7e	Kategoria, podkategoria i dalsza podkategoria pojazdu ⁽²⁾ :
C.		Ogólne informacje dotyczące pojazdu, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
0.12.		Zgodność produkcji
0.12.1.	L1e — L7e	Opis systemów ogólnego zarządzania zapewnieniem jakości
4.		INFORMACJE OGÓLNE NA TEMAT EFEKTYWNOŚCI ŚRODOWISKOWEJ I OSIĄGÓW NAPĘDU POJAZDU
4.3.		Układ kontroli emisji oparów
4.3.7.	L1e — L7e	Schematyczny rysunek zbiornika paliwa, ze wskazaniem pojemności i materiału:

Numer pozycji	(Pod)kategorie	Informacje szczegółowe
7.		INFORMACJE NA TEMAT KONSTRUKCJI POJAZDU
7.5.		Przechowywanie paliwa
7.5.1.1.		Zbiornik paliwa
7.5.1.1.1.	L1e — L7e	Maksymalna pojemność:
7.5.1.1.2.	L1e — L7e	Zastosowane materiały:
7.5.1.1.3.	L1e — L7e	Wlew paliwa: specjalna zwężka / naklejka ⁽⁴⁾
7.5.1.3.	L1e — L7e	Rysunki i opis techniczny zbiornika z połączeniami oraz łączami układu wentylacyjnego, zamknięciami, zaworami, urządzeniami mocującymi:
7.5.2.		<i>Zbiornik sprężonego gazu ziemnego (CNG)</i>
7.5.2.1.	L1e — L7e	Mający zastosowanie dokument informacyjny, określony w regulaminie nr 110 EKG ONZ (*), zgodnie z zaleceniem dla pojazdów kategorii M1 stanowi uzupełnienie niniejszego dokumentu informacyjnego w odniesieniu do zbiornika CNG i powiązanego wyposażenia.
7.5.3.	L1e — L7e	<i>Zbiornik(-i) skroplonego gazu węglowodorowego (LPG)</i>
7.5.3.1.	L1e — L7e	Mający zastosowanie dokument informacyjny, określony w regulaminie nr 67 EKG ONZ (**), zgodnie z zaleceniem dla pojazdów kategorii M1 stanowi uzupełnienie niniejszego dokumentu informacyjnego w odniesieniu do zbiornika LPG i powiązanego wyposażenia.

(*) Dz.U. L 120 z 7.5.2011, s. 1.

(**) Dz.U. L 72 z 14.3.2008, s. 1.”;

s) dodatek 24 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 24

Oświadczenie producenta dotyczące pojazdów, w przypadku których istnieje możliwość konwertowania ich poziomu osiągnięć z podkategorii (L3e/L4e)-A2 do (L3e/L4e)-A3 i odwrotnie

Oświadczenie producenta o konwersji właściwości motocykla z (L3e/L4e)-A2 do (L3e/L4e)-A3 i odwrotnie

Należy wypełnioną wersję niniejszego oświadczenia należy załączyć do foldera informacyjnego.

Niżej podpisany: [.....(imię i nazwisko oraz stanowisko)]

0.4. Nazwa przedsiębiorstwa i adres producenta:

0.4.2. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje)⁽⁰⁾:

oświadcza, że:

Motocykl (L3e/L4e)-A2 lub (L3e/L4e)-A3⁽⁰⁾:

0.2.	Typ ⁽⁴⁾ :
0.2.1.	Wariant(-y) ⁽⁴⁾ :
0.2.2.	Wersja(-e) ⁽⁴⁾ :
0.2.3.	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-a)):
0.3.	Kategoria, podkategoria i dalsza podkategoria pojazdu ⁽⁵⁾ :
1.	Numer homologacji typu (jeżeli występuje):
1.1.	Homologacja typu wydana dnia (data, jeżeli jest dostępna):
3.2.2.1.	Numer(-y) identyfikacyjne oprogramowania PCU/ECU ⁽¹⁾ : oraz numery weryfikacyjne kalibracji:

jest technicznie przystosowany do doposażenia do pojazdu (L3e/L4e)-A2 lub (L3e/L4e)-A3⁽¹⁾ określonego poniżej:

0.2.	Typ ⁽⁴⁾ :
0.2.1.	Wariant(-y) ⁽⁴⁾ :
0.2.2.	Wersja(-e) ⁽⁴⁾ :
0.2.3.	Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-a)):
0.3.	Kategoria, podkategoria i dalsza podkategoria pojazdu ⁽⁵⁾ :
1.	Numer homologacji typu (jeżeli występuje):
1.1.	Homologacja typu wydana dnia (data, jeżeli jest dostępna):
3.2.2.1.	Numer(-y) identyfikacyjne oprogramowania PCU/ECU ⁽¹⁾ : oraz numery weryfikacyjne kalibracji:

O następującej charakterystyce technicznej:

Ogólne cechy konstrukcyjne⁽³⁾

- 1.8. Maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu: km/h
- 1.9. Maksymalna moc netto: kW (przy min⁻¹)⁽¹⁾
- 1.10. Wskaźnik maksymalnej mocy netto/masy pojazdu w stanie gotowym do jazdy: kW/kg

Efektywność środowiskowa⁽³⁾

- 4.0.6. Poziom hałasu mierzony zgodnie z⁽²⁾:
- 4.0.6.1. Podczas postoju: dB(A) przy prędkości obrotowej silnika: min⁻¹
- 4.0.6.2. Podczas jazdy: dB(A)
- 4.0.6.3. Wartość graniczna dla L_{urban}⁽⁰⁾⁽⁷⁾: dB(A)
- 3.2.15. Emisje spalin mierzone zgodnie z⁽²⁾:
- 3.2.15.1. Badanie typu I: emisje z rury wydechowej po rozruchu silnika zimnego wraz ze współczynnikiem pogorszenia jakości:
- CO:mg/km
- THC:mg/km
- NMHC⁽⁰⁾:mg/km

NOx:	mg/km
THC+NOx ⁽⁰⁾ :	mg/km
PM ⁽⁰⁾ :	mg/km
8.7.3.2. Badanie typu II: emisje z rury wydechowej na (podwyższonym) biegu jałowym i przy swobodnym przyspieszeniu:	
HC:	ppm przy normalnej prędkości obrotowej na biegu jałowym oraz: ppm przy wysokiej prędkości obrotowej na biegu jałowym
CO:	% objętości przy normalnej prędkości obrotowej na biegu jałowym oraz: % objętości przy wysokiej prędkości obrotowej na biegu jałowym
8.7.3.2.1. Współczynnik absorpcji uwzględniający dymienie: m ⁻¹	
Efektywność energetyczna mierzona zgodnie z⁽²⁾⁽³⁾:	
4.0.2. Zużycie paliwa ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	l lub kg/100 km
4.0.3. Emisje CO ₂ ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	g/km
4.0.4. Zużycie energii ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	Wh/km
4.0.5. Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną ⁽⁰⁾ :	km
poprzez zmianę następujących komponentów, części, oprogramowania itp.:	
.....	
Miejscowość:...	Data: ...
Podpis: ...	Imię i nazwisko oraz stanowisko w przedsiębiorstwie: ...

Objaśnienia do dodatku 24

(przypisów i objaśnień nie należy zamieszczać w oświadczeniu producenta)

- ⁽⁰⁾ Pominąć, jeżeli nie dotyczy.
- ⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić (jeżeli zastosowanie ma więcej niż jedna pozycja, skreślenia nie są konieczne).
- ⁽²⁾ Numer rozporządzenia delegowanego Komisji i ostatnie zmieniające rozporządzenie delegowane Komisji mające zastosowanie do homologacji typu. W przypadku rozporządzenia delegowanego Komisji obejmującego co najmniej dwa etapy wdrażania należy również podać etap wdrażania lub kod. Ewentualnie należy podać numer mającego zastosowanie regulaminu EKG OZN.
- ⁽³⁾ Należy zaokrąglić jednostki miar do najbliższej liczby całkowitej w przypadku dB(A), Wh/km, mg/km i g/km, ppm i km; do najbliższej części dziesiątej w przypadku kW, l/100 km, kg/100 km, m³/100 km i % obj.; oraz do najbliższej części setnej w przypadku kW/kg oraz m⁻¹.
- ⁽⁴⁾ Podać kod alfanumeryczny Typ-Wariant-Wersja lub TVV przypisany do każdego typu, wariantu i każdej wersji, jak określono w pkt 2.3 części B załącznika I.
- ⁽⁵⁾ Należy podać kod sklasyfikowany zgodnie z art. 4 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i załącznikiem I do tego rozporządzenia, np. »L3e-A2« w przypadku motocykla o średnich osiągnięciach.
- ⁽⁶⁾ W przypadku pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym z doładowaniem zewnętrznym należy podać wartość »ważoną, cykl łączony« emisji CO₂, zużycia paliwa i zużycia energii elektrycznej.
- ⁽⁷⁾ Ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do pojazdów kategorii L3e.”;
- t) w objaśnieniach dotyczących załącznika I wprowadza się następujące zmiany:
- (i) objaśnienie 16 otrzymuje brzmienie:
- „(16) W zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej w przypadku dB(A).”;

(ii) objaśnienie 24 otrzymuje brzmienie:

„(24) W odniesieniu do pojazdów wyposażonych w przekładnię CVT należy wskazać co następuje: 1 »przełożenie przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu«; 2 »przełożenie przy maksymalnej mocy szczytowej«; 3 »przełożenie przy maksymalnym szczytowym momencie obrotowym«. Przełożenia obejmują przełożenie podstawowego przełożenia na prędkościomierz (w stosownych przypadkach) i uzupełnione są o zakres dopuszczalnej tolerancji zgodnie z wymogami organu udzielającego homologacji. W odniesieniu do silników mocowanych do piasty koła bez napędu za pomocą przekładni zębatej należy zaznaczyć »nie dotyczy« lub »1«.”.

2) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) we WZORZE A – w sekcji 1 słowa „odpowiada pod każdym względem typowi opisanemu w świadectwie homologacji typu UE (... nr świadectwa homologacji typu, w tym numer rozszerzenia) wydanym dnia (..... data wydania) i” zastępuje się słowami „odpowiada pod każdym względem typowi opisanemu w świadectwie homologacji typu UE (... numer świadectwa homologacji typu, w tym numer rozszerzenia) (numer świadectwa homologacji CV*..., w tym numer rozszerzenia)⁽³ⁱ⁾ wydanym dnia (..... data wydania): (CV*..... data wydania)⁽³ⁱ⁾ i”;
- (ii) we WZORZE B – w sekcji 1 słowa „odpowiada pod każdym względem typowi opisanemu w świadectwie homologacji typu UE (... nr świadectwa homologacji typu, w tym numer rozszerzenia) wydanym dnia (..... data wydania) i” zastępuje się słowami „odpowiada pod każdym względem typowi opisanemu w świadectwie homologacji typu UE (... numer świadectwa homologacji typu, w tym numer rozszerzenia) (numer świadectwa homologacji CV*..., w tym numer rozszerzenia)⁽³ⁱ⁾ wydanym dnia (..... data wydania): (CV*..... data wydania)⁽³ⁱ⁾ i”;
- (iii) we WZORZE C – w sekcji 1 słowa „odpowiada pod każdym względem typowi opisanemu w świadectwie homologacji typu UE (... nr świadectwa homologacji typu, w tym numer rozszerzenia) wydanym dnia (..... data wydania) i” zastępuje się słowami „odpowiada pod każdym względem typowi opisanemu w świadectwie homologacji typu UE (... numer świadectwa homologacji typu, w tym numer rozszerzenia) (numer świadectwa homologacji CV*..., w tym numer rozszerzenia)⁽³ⁱ⁾ wydanym dnia (..... data wydania): (CV*..... data wydania)⁽³ⁱ⁾ i”;
- (iv) w sekcji 2 nagłówek „Sekcja 2” otrzymuje brzmienie:

„Sekcja 2⁽⁰⁾”;

(v) w sekcji 2 pozycja 4.0.1 otrzymuje brzmienie:

„4.0.1.	Etap normy środowiskowej; Euro (3/4/5) ⁽¹⁾⁷ ;
---------	--

(vi) w sekcji 2 usuwa się pozycje 4.0.2, 4.0.2.1 i 4.0.2.2;

(vii) w sekcji 2 po pozycji 4.0.1 dodaje się pozycje 4.0.6–4.0.6.3 w brzmieniu:

„4.0.6.	Poziom hałasu mierzony zgodnie z ^(m) :
4.0.6.1.	Podczas postoju: dB(A) (CV*: dB(A) ⁽³ⁱ⁾ przy prędkości obrotowej silnika: min ⁻¹ (CV*: min ⁻¹) ⁽³ⁱ⁾
4.0.6.2.	Podczas jazdy: dB(A) (CV*: dB(A) ⁽³ⁱ⁾
4.0.6.3.	Wartość graniczna dla L _{urban} ⁽³ⁱ⁾ : dB(A) (CV*: dB(A) ⁽³ⁱ⁾ ;

(viii) w sekcji 2 pozycja 3.2.15.1 otrzymuje brzmienie:

„3.2.15.1.	Badanie typu I: emisje z rury wydechowej po rozruchu silnika zimnego wraz ze współczynnikiem pogorszenia jakości, w stosownych przypadkach:		
	CO:	mg/km	(CV*:... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	THC:	mg/km	(CV*:... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	NMHC:	mg/km ⁽³⁾	(CV*:... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	NOx:	mg/km	(CV*:... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	THC+NOx:	mg/km ⁽³⁾	(CV*:... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	PM:	mg/km ⁽³⁾	(CV*:... mg/km) ⁽³ⁱ⁾ ”;

(ix) w sekcji 2 nagłówek „Efektywność energetyczna” wraz ze wszystkimi pozycjami otrzymuje brzmienie:

„Efektywność energetyczna^{(m)(o)}:

4.0.2.	Zużycie paliwa ^{(3)(q)} :	l lub kg/100 km	(CV*:... l lub kg/100 km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.3.	Emisje CO ₂ ^{(3)(q)(n)} :	g/km	(CV*:... g/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.4.	Zużycie energii ^{(3)(q)} :	Wh/km	(CV*:... Wh/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.5.	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną ⁽³⁾ :	km	(CV*:... km) ⁽³⁾⁽³ⁱ⁾ ”;

b) w dodatku 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pozycja 0.3 otrzymuje brzmienie:

„0.3.	Kategoria, podkategoria i dalsza podkategoria pojazdu ^{(6)(u)} : ...”
-------	--

(ii) nagłówek „Efektywność energetyczna” wraz ze wszystkimi pozycjami otrzymuje brzmienie:

„Efektywność energetyczna:

4.0.2.	Zużycie paliwa ^{(3)(q)} :	l lub kg/100 km	(CV*:... l lub kg/100 km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.3.	Emisje CO ₂ ^{(3)(q)(n)} :	g/km	(CV*:... g/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.4.	Zużycie energii ^{(3)(q)} :	Wh/km	(CV*:... Wh/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.5.	Zasięg przy zasilaniu energią elektryczną ⁽³⁾ :	km	(CV*:... km) ⁽³⁾⁽³ⁱ⁾ ”

c) w objaśnieniach dotyczących załącznika IV wprowadza się następujące zmiany:

(i) objaśnienie 9 otrzymuje brzmienie:

„(9) Należy podać następujące wartości zgodnie z kategorią pojazdu:

- w odniesieniu do podkategorii: L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C: zmierzoną maksymalną prędkość pojazdu,
- w odniesieniu do (pod)kategorii L3e, L4e, L5e, L7e-A i L7e-B2: maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu.
- w odniesieniu do rowerów z pedałami (L1e): należy pominąć niniejszą pozycję świadectwa zgodności.”;

(ii) skreśla się objaśnienie (n);

(iii) objaśnienie (o) otrzymuje brzmienie:

„(o) Należy zaokrąglić wartości do najbliższej liczby całkowitej w przypadku dB(A), Wh/km, mg/km, g/km, ppm, mm, kg, km i km/h; do najbliższej części dziesiątej w przypadku kW, l/100 km, kg/100 km, m³/100 km i % obj.; oraz do najbliższej części setnej w przypadku kW/kg oraz m⁻¹.”;

(iv) skreśla się objaśnienie (p);

(v) skreśla się drugie objaśnienie (s) poniżej objaśnienia (t);

(vi) dodaje się objaśnienie (u) w brzmieniu:

„(u) Informacje zawarte w niniejszej pozycji należy podać w pozycji nr 04. »Kategoria pojazdu« w świadectwach zgodności wydawanych zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku IV do dyrektywy 2002/24/WE.”;

(vii) dodaje się objaśnienie (3r) w brzmieniu:

„(3r) Ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do pojazdów kategorii L3e.”;

3) w załączniku V wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3.1.6 otrzymuje brzmienie:

„3.1.6. Istnienia środków podjętych przez producenta w celu zapewnienia identyfikowalności pojazdu, o której mowa w pkt 3.1.5, nie trzeba kontrolować w momencie udzielania homologacji typu.”;

b) pkt 3.2.8 otrzymuje brzmienie:

„3.2.8. Numer identyfikacyjny pojazdu w miarę możliwości należy przedstawić w jednym wierszu. W przypadku gdy VIN naniesiono w dwóch wierszach, na początku i na końcu VIN znajduje się jeden symbol wybrany przez producenta, przy czym nie może on być wielką literą alfabetu łacińskiego ani cyfrą arabską.”;

c) w dodatku 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przykład w odniesieniu do motocykla L3e-A3 wraz z dodatkowymi informacjami dotyczącymi przekształconego pojazdu (CV), motocykla L3e-A2 na zewnątrz wyraźnie zaznaczonego prostokąta. W tym przypadku w celu tymczasowej i odwracalnej zmiany zatwierdzonej przez producenta w odniesieniu do pierwszego zarejestrowanego motocykla L3e-A3w celu zarejestrowania go na poziomie krajowym po przekształceniu go w konfigurację L3e-A2 o obniżonej mocy (np. dla operatorów pojazdów z prawem jazdy kategorii A2):

MOTORUDOLPH

L3e-A3

e4*168/2013*2691

JRM00DBP008002211

84 dB(A) — 4 250 min⁻¹

max 352 kg

L3e-A2

e4*168/2013*2692

83 dB(A) — 3 750 min⁻¹

35 kW”;

4) w załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1 w sekcji III pozycja 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1.	Homologacji udziela się zgodnie z art. 40 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i w związku z tym ważność homologacji jest ograniczona czasowo do dnia: (dd/mm/rrrr) ⁽⁶⁾ .”
-------	--

b) w dodatku 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w sekcji III pozycja 4.1 otrzymuje brzmienie:

„4.1.	Homologacji udziela się zgodnie z art. 40 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i w związku z tym ważność homologacji jest ograniczona czasowo do dnia: (dd/mm/rrrr) ⁽⁶⁾ .”
-------	--

(ii) w sekcji III „Uwaga:” tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:

„— jeżeli niniejszy wzór stosuje się w odniesieniu do homologacji typu pojazdu stanowiącej wyłączenie dla nowej technologii lub nowej koncepcji zgodnie z art. 40 rozporządzenia (UE) nr 168/2013, tytuł świadectwa otrzymuje brzmienie »ŚWIADECTWO TYMCZASOWEJ HOMOLOGACJI TYPU UE CAŁEGO POJAZDU WAŻNEJ WYŁĄCZNIE NA TERYTORIUM ...⁽⁶⁾«. Na świadectwie tymczasowej homologacji typu wskazuje się również ograniczenia, które nałożono w odniesieniu do jego ważności, oraz wyłączenia przyznane zgodnie z art. 30 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 168/2013;”;

(iii) objaśnienia do dodatku 2 otrzymują brzmienie:

„Objaśnienia do dodatku 2

(przypisów i objaśnień nie należy zamieszczać na świadectwie homologacji typu)

- (1) Niepotrzebne skreślić.
- (2) Podać kod alfanumeryczny Typ-Wariant-Wersja lub TVV przypisany do każdego typu, wariantu i każdej wersji, jak określono w pkt 2.3 części B załącznika I.
- (3) Należy podać kod sklasyfikowany zgodnie z art. 4 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i załącznikiem I do tego rozporządzenia, np. »L3e-A1E« w przypadku motocykla enduro o niskich osiągnięciach.
- (4) Zob. sekcja 2.
- (5) Należy wskazać państwo członkowskie.
- (6) Dotyczy jedynie homologacji typu pojazdu stanowiącej wyłączenie dla nowej technologii lub nowej koncepcji zgodnie z art. 40 rozporządzenia (UE) nr 168/2013.
- (7) Dotyczy jedynie krajowej homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach zgodnie z art. 42 rozporządzenia (UE) nr 168/2013.
- (8) Należy wskazać wyłącznie ostatnią zmianę w przypadku zmiany co najmniej jednego artykułu rozporządzenia (UE) nr 168/2013, zgodnie ze zmianą dotyczącą homologacji typu UE.”;

c) W dodatku 4 w sekcji II przed pozycją 5 dodaje się pozycje 4a i 4a.1 w brzmieniu:

„4a.	Homologacja została udzielona/rozszerzona/odmówiono udzielenia homologacji/homologację cofnięto ⁽¹⁾
4a.1.	Homologacji typu udziela się zgodnie z art. 40 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i jej ważność jest w związku z tym ograniczona czasowo do dnia: (dd/mm/rrrr) ⁽⁵⁾ .”

d) w dodatku 5 w sekcji II wprowadza się następujące zmiany:

(i) przed pozycją 5 dodaje się pozycje 4a i 4a.1 w brzmieniu:

„4a.	Homologacja została udzielona/rozszerzona/odmówiono udzielenia homologacji/homologację cofnięto ⁽¹⁾
4a.1.	Homologacji typu udziela się zgodnie z art. 40 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i jej ważność jest w związku z tym ograniczona czasowo do dnia: (dd/mm/rrrr) ⁽⁵⁾ .”

(ii) pozycja 5 otrzymuje brzmienie:

„5.	Ograniczenia ważności ⁽¹⁾⁽⁵⁾ :
-----	---

(iii) pozycja 6 otrzymuje brzmienie:

„6.	Zastosowane wyłączenia ⁽¹⁾⁽⁵⁾ :
-----	--

5) w załączniku VII wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 4 skreśla się tabelę 1;

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Kodyfikacja systemu numeracji świadectw homologacji typu UE układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

Tabela 1

Kodyfikacja systemu numeracji świadectw homologacji typu UE układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

WYKAZ I – Wymogi w zakresie efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej		
Układ lub komponent/oddzielny zespół techniczny	Nr rozporządzenia delegowanego Komisji (UE)	Znak alfanumeryczny
Układ: emisje silnika (etap Euro 4)	134/2014	A1
Układ: emisje silnika (etap Euro 5)	134/2014	A2
Układ: emisje ze skrzyni korbowej (pkt 1.3.1 i 1.3.2) i emisje oparów (pkt 1.4.1–1.4.3 załącznika IV do rozporządzenia (UE) 168/2013)	134/2014	B1
Układ: emisje ze skrzyni korbowej (pkt 1.3.1 i 1.3.2) i emisje oparów (pkt 1.4.4–1.4.6 załącznika IV do rozporządzenia (UE) 168/2013)	134/2014	B2
Układ: emisje ze skrzyni korbowej (pkt 1.3.1 i 1.3.2) i emisje oparów (pkt 1.4.7–1.4.8 załącznika IV do rozporządzenia (UE) 168/2013)	134/2014	B3
Układ: środowiskowy pokładowy układ diagnostyczny (OBD etapu I: pkt 1.8.1–1.8.2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) 168/2013)	134/2014	C1

WYKAZ I – Wymogi w zakresie efektywności środowiskowej i osiągow jednostki napędowej

Układ lub komponent/oddzielny zespół techniczny	Nr rozporządzenia delegowanego Komisji (UE)	Znak alfanumeryczny
Układ: środowiskowy pokładowy układ diagnostyczny (OBD etapu II: pkt 1.8.3 załącznika IV do rozporządzenia (UE) 168/2013)	134/2014	C2
Układ: poziom hałasu	134/2014	D
Układ: osiągi jednostki napędowej	134/2014	E
Układ: maksymalny moment obrotowy i maksymalna moc netto jednostki napędowej	134/2014	E1
Oddzielny zespół techniczny: urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń	134/2014	F
Oddzielny zespół techniczny: urządzenie tłumiące hałas	134/2014	G
Oddzielny zespół techniczny: układ wydechowy (urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń i urządzenie tłumiące hałas)	134/2014	H

WYKAZ II – Wymogi w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdu

Układ lub komponent/oddzielny zespół techniczny	Nr rozporządzenia delegowanego Komisji (UE)	Znak alfanumeryczny
Układ: hamowanie	3/2014	J
Układ: montaż urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej	3/2014	K
Układ: konstrukcja zabezpieczająca przed skutkami przewrócenia się pojazdu (ROPS)	3/2014	L
Układ: montaż opon	3/2014	M
Układ: montaż dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych	3/2014	AA
Układ: montaż szyb, wycieraczek i urządzeń odszraniających i odmgławiających	3/2014	AB
Układ: identyfikacja urządzeń sterujących, sygnałów kontrolnych i wskaźników	3/2014	AC
Układ: kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	3/2014	AD
Układ: sterowność, właściwości przy pokonywaniu zakrętów i zwrotność	3/2014	AE
Układ: zabezpieczenie osób znajdujących się w pojeździe, w tym wyposażenie wnętrza, zagłówki i drzwi pojazdu	3/2014	AF
Komponent/oddzielny zespół techniczny: dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze	3/2014	N

WYKAZ II – Wymogi w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdu

Układ lub komponent/oddzielny zespół techniczny	Nr rozporządzenia delegowanego Komisji (UE)	Znak alfanumeryczny
Komponent/oddzielny zespół techniczny: szyba przednia wykonana z materiału innego niż szkło	3/2014	O
Komponent/oddzielny zespół techniczny: spryskiwacz szyby przedniej	3/2014	P
Komponent/oddzielny zespół techniczny: urządzenie zapewniające widoczność do tyłu	3/2014	Q
Komponent/oddzielny zespół techniczny: pasy bezpieczeństwa	3/2014	R
Komponent/oddzielny zespół techniczny: miejsce siedzące (siodelko/siedzenie)	3/2014	S

WYKAZ III – Wymogi dotyczące konstrukcji pojazdów i ogólne wymogi dotyczące homologacji typu

Układ lub komponent/oddzielny zespół techniczny	Nr rozporządzenia delegowanego Komisji (UE)	Znak alfanumeryczny
Układ: funkcjonalny pokładowy układ diagnostyczny (OBD etapu I: pkt 1.8.1–1.8.2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) 168/2013)	44/2014	T1
Układ: funkcjonalny pokładowy układ diagnostyczny (OBD etapu II: pkt 1.8.3 załącznika IV do rozporządzenia (UE) 168/2013)	44/2014	T2
Oddzielny zespół techniczny: urządzenie sprzęgające przyczepy	44/2014	U
Oddzielny zespół techniczny: urządzenia zabezpieczające przed użyciem przez osoby niepowołane	44/2014	V
Oddzielny zespół techniczny: uchwyty ręczne dla pasażerów	44/2014	W
Oddzielny zespół techniczny: podpórki dla nóg	44/2014	X
Oddzielny zespół techniczny: wózek boczny	44/2014	Y
Oddzielny zespół techniczny: zbiornik paliwa	44/2014	Z”;

6) w załączniku VIII wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2.2.1.3.3 otrzymuje brzmienie:

„2.2.1.3.3. Wyniki badania typu II⁽³⁾:

Tabela 5-2:

Wyniki badania typu II

Badanie	HC (ppm)	CO (% obj.)	Lambda	Prędkość obrotowa silnika (min ⁻¹)	Temperatura oleju w silniku (K)	Zmierzona i skorygowana wartość współczynnika absorpcji (m ⁻¹)
PI: Badanie przy niskich obrotach biegu jałowego						—
PI: Badanie przy wysokich obrotach biegu jałowego						—
CI – badanie przy swobodnym przyspieszeniu/wyniki badania zadymienia spalin	—	—	—	—	—	”

b) pkt 2.2.1.8.6. i 2.2.1.8.7 otrzymują brzmienie:

„2.2.1.8.6. Emisje CO₂ i zużycie paliwa⁽³⁾

Tabela 5-8:

Tabela wyników badania typu VII napędów wyposażonych wyłącznie w silnik spalinowy lub wyposażonych w hybrydowy napęd elektryczny niedoładowywany zewnętrznie

Wyniki badania typu VII (TR _{TTVII})	Nr badania	CO ₂ (g/km)	Zużycie paliwa (l/100 km) lub (kg/ 100 km)
TR _{TTI} zmierzona wartość x ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱ⁾	1		
	2		
	3		
TR _{TTI} zmierzona średnia ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱ⁾			
K _i ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱⁱ⁾ ^(v) (brak jednostki)			
TR _{TTVIIx} ⁽ⁱ⁾ ^(iv) = K _i · TR _{TTI} zmierzona średnia wartość x			
CO ₂ i zużycie paliwa podane przez producenta	—		

⁽ⁱ⁾ W stosownych przypadkach.

⁽ⁱⁱ⁾ Należy zaokrąglić do 2 miejsc po przecinku.

⁽ⁱⁱⁱ⁾ Należy zaokrąglić do 4 miejsc po przecinku.

^(iv) Należy zaokrąglić do 0 miejsc po przecinku.

^(v) Należy przyjąć, że K_i = 1 w przypadku gdy:

- a) pojazd **nie jest** wyposażony w układ redukcji spalin wymagający okresowej regeneracji; lub
b) pojazd **nie jest** hybrydowym pojazdem elektrycznym.

2.2.1.8.7. Emisje CO₂/zużycie paliwa (wartości podane przez producenta)⁽³⁾

Zużycie energii elektrycznej i zasięg przy zasilaniu energią elektryczną⁽³⁾:

Tabela 5-9:

Tabela wyników badania typu VII napędu zasilanego wyłącznie energią elektryczną lub napędów niedoładowywanych zewnętrznie wyposażonych w elektryczny silnik napędu

	Zmierzone zużycie energii elektrycznej (Wh/km)	Deklarowane zużycie energii elektrycznej (Wh/km)	Zmierzony zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (km)	Deklarowany zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (km)
Mechanizm napędowy zasilany wyłącznie energią elektryczną				
Hybrydowy elektryczny mechanizm napędowy niedoładowywany zewnętrznie				”;

c) w pkt 2.2.1.10.9 tabela 5-13 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 5-13

Wymogi w zakresie wyników badań dotyczących poziomu hałasu

Poziom emisji hałasu	Norma Euro 4		Norma Euro 5
Dopuszczalne wartości poziomu hałasu	Część D załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 168/2013	Dopuszczalne wartości poziomu hałasu EKG ONZ równoważne poziomom przedstawionym w części D załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 168/2013	Część D załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 168/2013
Wymogi w zakresie badania	Załącznik VIII do rozporządzenia (UE) nr 168/2013	Regulaminy EKG ONZ, o których mowa w części D załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 168/2013	Regulaminy EKG ONZ, o których mowa w części D załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 168/2013

Wymogi administracyjne dla podkategorii pojazdów dotyczące poziomu hałasu:

Pod(kategorie) pojazdów		
L1e, L6e-A	Załącznik I do regulaminu nr 63 EKG ONZ	regulamin nr 63 EKG ONZ
L3e	Załącznik I do regulaminu nr 41 EKG ONZ	regulamin nr 41 EKG ONZ
L2e, L4e, L5e, L6e-B, L7e	Załącznik I do regulaminu nr 9 EKG ONZ	regulamin nr 9 EKG ONZ
Zastępcze urządzenia tłumiące hałas w rurze wydechowej we wszystkich kategoriach pojazdów	Załącznik I do regulaminu nr 92 EKG ONZ	regulamin nr 92 EKG ONZ

d) w pkt 2.2.1.10.11 tabela 5-14 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 5-14

Wyniki badania poziomu hałasu zgodnie z normami Euro 4 i Euro 5

Kategoria pojazdu	Klasa napędu	Dopuszczalna wartość poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 4 SL_{EU4} (dB(A)) / wyniki badania zgodnie z normą Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) i (% of SL_{EU4})	Procedura badania poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 4	Dopuszczalna wartość poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 5 SL_{EU5} (dB(A)) / wyniki badania zgodnie z normą Euro 5 $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) i (% SL_{EU5})	Procedura badania poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 5
L1e-A	PI/CI/hybrydowy	SL_{EU4} :63 $TR_{TTIXEU4}$:	Załącznik VIII do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 134/2014 / regulamin nr 63 EKG ONZ	SL_{EU5} :	regulamin nr 63 EKG ONZ
L1e-B	PI/CI/hybrydowy $v_{max} \leq 25$ km/h	SL_{EU4} :66 $TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
		SL_{EU4} :71 $TR_{TTIXEU4}$:		SL_{EU5} :	
	PI/CI/hybrydowy $v_{max} \leq 45$ km/h	SL_{EU4} :71 $TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	

Kategoria pojazdu	Klasa napędu	Dopuszczalna wartość poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 4 SL_{EU4} (dB(A)) / wyniki badania zgodnie z normą Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) i (% of SL_{EU4})	Procedura badania poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 4	Dopuszczalna wartość poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 5 SL_{EU5} (dB(A)) / wyniki badania zgodnie z normą Euro 5 $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) i (% SL_{EU5})	Procedura badania poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 5
L2e	PI/CI/hybrydowy	$SL_{EU4}:76$	Załącznik VIII do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 134/2014 / regulamin nr 9 EKG ONZ	SL_{EU5} :	regulamin nr 9 EKG ONZ
		STR_{EU4} :		STR_{EU5} :	
L3e	PI/CI/hybrydowy PMR ≤ 25	$SL_{EU4}:73$	regulamin nr 41 EKG ONZ	SL_{EU5} :	regulamin nr 41 EKG ONZ
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
	PI/CI/hybrydowy 25 < PMR ≤ 50	$SL_{EU4}:74$		SL_{EU5} :	
		STR_{EU4} :		STR_{EU5} :	
	PI/CI/hybrydowy PMR > 50	$SL_{EU4}:77$		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L4e	PI/CI/hybrydowy	$SL_{EU4}:80$	Załącznik VIII do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 134/2014 / regulamin nr 9 EKG ONZ	SL_{EU5} :	regulamin nr 9 EKG ONZ
		$TR_{TTIXEU4}$		$TR_{TTIXEU5}$:	
L5e-A	PI/CI/hybrydowy	$SL_{EU4}:80$	Załącznik VIII do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 134/2014 / regulamin nr 9 EKG ONZ	SL_{EU5} :	regulamin nr 9 EKG ONZ
		STR_{EU4} :		STR_{EU5} :	
L5e-B	PI/CI/hybrydowy	$SL_{EU4}:80$	nr 134/2014 / regulamin nr 9 EKG ONZ	SL_{EU5} :	regulamin nr 9 EKG ONZ
		STR_{EU4} :		STR_{EU5} :	
L6e-A	PI/CI/hybrydowy	$SL_{EU4}:80$	Załącznik VIII do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 134/2014 / regulamin nr 63 EKG ONZ	SL_{EU5} :	regulamin nr 63 EKG ONZ
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	

Kategoria pojazdu	Klasa napędu	Dopuszczalna wartość poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 4 SL_{EU4} (dB(A)) / wyniki badania zgodnie z normą Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) i (% of SL_{EU4})	Procedura badania poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 4	Dopuszczalna wartość poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 5 SL_{EU5} (dB(A)) / wyniki badania zgodnie z normą Euro 5 $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) i (% SL_{EU5})	Procedura badania poziomu hałasu zgodnie z normą Euro 5
L6e-B	PI/CI/hybrydowy	$SL_{EU4}:80$	Załącznik VIII do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 134/2014/regulamin nr 9 EKG ONZ	$SL_{EU5}:$	regulamin nr 9 EKG ONZ”
		$TR_{TTIXEU4}:$		$TR_{TTIXEU5}:$	
L7e-A	PI/CI/hybrydowy	$SL_{EU4}:80$		$SL_{EU5}:$	
		$TR_{TTIXEU4}:$		$TR_{TTIXEU5}:$	
L7e-B	PI/CI/hybrydowy	$SL_{EU4}:80$		$SL_{EU5}:$	
		$TR_{TTIXEU4}:$		$TR_{TTIXEU5}:$	
L7e-C	PI/CI/hybrydowy	$SL_{EU4}:80$		$SL_{EU5}:$	
		$TR_{TTIXEU4}$		$TR_{TTIXEU5}:$	

e) pkt 2.2.1.10.12 i 2.2.1.10.13 otrzymują brzmienie:

„2.2.1.10.12.	Poziom hałasu podczas postoju: dB(A) przy prędkości obrotowej silnika: min^{-1}
2.2.1.10.13.	Marki i rodzaje zastępczych urządzeń tłumiących hałas ⁽³⁾ :”;

f) dodaje się pkt 2.2.1.10.14 w brzmieniu:

„2.2.1.10.14.	Umieszczenie numeru homologacji typu (należy dołączyć rysunki i fotografie) ⁽³⁾ :”.
---------------	--

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2016/1826**z dnia 14 października 2016 r.****w sprawie niezatwierdzenia substancji czynnej tricyklazol, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2009 dotyczącym wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin i uchylające dyrektywy Rady 79/117/EWG i 91/414/EWG ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 13 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 21 grudnia 2012 r., zgodnie z art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1107/2009, Włochy otrzymały złożony przez Dow AgroSciences wniosek o zatwierdzenie substancji czynnej tricyklazol.
- (2) Zgodnie z art. 9 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia w dniu 4 lutego 2013 r. państwo członkowskie pełniące rolę sprawozdawcy powiadomiło wnioskodawcę, pozostałe państwa członkowskie, Komisję oraz Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności (dalej „Urząd”) o spełnieniu kryteriów formalnych wniosku.
- (3) Wpływ wspomnianej substancji czynnej na zdrowie ludzi i zwierząt oraz na środowisko naturalne został poddany ocenie zgodnie z przepisami art. 11 ust. 2 i 3 wspomnianego rozporządzenia w odniesieniu do zastosowania proponowanego przez wnioskodawcę. W dniu 7 stycznia 2014 r. państwo członkowskie pełniące rolę sprawozdawcy przedłożyło Komisji i Urzędowi projekt sprawozdania z oceny.
- (4) Urząd spełnił warunki określone w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1107/2009. Zgodnie z art. 12 ust. 3 tegoż rozporządzenia zwrócił się on do wnioskodawcy o przedłożenie dodatkowych informacji państwu członkowskim, Komisji i Urzędowi. Ocenę dodatkowych informacji dokonaną przez państwo członkowskie pełniące rolę sprawozdawcy przedłożono Urzędowi w formie zaktualizowanego projektu sprawozdania z oceny.
- (5) Projekt sprawozdania z oceny został zweryfikowany przez państwa członkowskie i Urząd. W dniu 18 lutego 2015 r. Urząd przedstawił Komisji wnioski w sprawie oceny ryzyka substancji czynnej tricyklazol ⁽²⁾. Urząd stwierdził, że ocena potencjalnej genotoksyczności i rakotwórczości substancji jest niejednoznaczna, a zatem nie można określić wartości referencyjnych (ADI, ARfD i AOEL) do celów oceny ryzyka dla zdrowia ludzi. W związku z tym nie można było dokonać oceny ryzyka dla operatorów, pracowników, osób postronnych, mieszkańców i konsumentów. Urząd stwierdził również, że badany materiał użyty w badaniach toksyczności nie odpowiadał proponowanej specyfikacji technicznej substancji czynnej oraz związanych z nią zanieczyszczeń. Ponadto nie można było ukończyć oceny w pewnych obszarach, obejmujących możliwość działania tricyklazolu jako substancji zaburzającej funkcjonowanie układu hormonalnego i możliwość zanieczyszczania wód gruntowych przez metabolity o nieznanym znaczeniu toksykologicznym.
- (6) Komisja poprosiła wnioskodawcę o przedstawienie uwag do wniosków Urzędu oraz, zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1107/2009, do projektu sprawozdania z przeglądu. Wnioskodawca przedstawił uwagi, które zostały dokładnie przeanalizowane.
- (7) Mimo argumentów przedstawionych przez wnioskodawcę nie udało się jednak wyeliminować zastrzeżeń, o których mowa w motywie 5.

⁽¹⁾ Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 1.⁽²⁾ Dziennik EFSA 2015; 13(2):4032. Dostępne na stronie internetowej: www.efsa.europa.eu/efsajournal.

- (8) W związku z powyższym nie wykazano, że można oczekiwać, iż w odniesieniu do co najmniej jednego reprezentatywnego zastosowania co najmniej jednego środka ochrony roślin zawierającego tricyklazol spełnione są kryteria zatwierdzenia przewidziane w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1107/2009. Nie należy zatem zatwierdzać substancji czynnej tricyklazol na podstawie art. 13 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1107/2009.
- (9) Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza możliwości złożenia nowego wniosku dotyczącego tricyklazolu na podstawie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1107/2009.
- (10) Stały Komitet ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz nie wydał opinii w terminie ustalonym przez jego przewodniczącego. Uznano, że niezbędny jest akt wykonawczy, i przewodniczący przedłożył komitetowi odwoławczemu projekt aktu wykonawczego do dalszego rozpatrzenia. Komitet odwoławczy nie wydał opinii,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Niezatwierdzenie substancji czynnej

Substancja czynna tricyklazol nie zostaje zatwierdzona.

Artykuł 2

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 14 października 2016 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2016/1827**z dnia 14 października 2016 r.****zmieniające po raz 255. rozporządzenie Rady (WE) nr 881/2002 wprowadzające niektóre szczególne środki ograniczające skierowane przeciwko niektórym osobom i podmiotom związanym z organizacjami ISIL (Daisz) i Al-Kaida**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 881/2002 z dnia 27 maja 2002 r. wprowadzające niektóre szczególne środki ograniczające skierowane przeciwko niektórym osobom i podmiotom związanym z organizacjami ISIL (Daisz) i Al-Kaida ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 1 lit. a) i art. 7a ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 881/2002 zawiera wykaz osób, grup i podmiotów, których fundusze oraz zasoby gospodarcze podlegają zamrożeniu na mocy tego rozporządzenia.
- (2) Dnia 11 października 2016 r. Komitet ds. Sankcji Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych podjął decyzję o skreśleniu jednej osoby fizycznej i o zmianie jednego wpisu w wykazie osób, grup i podmiotów, w odniesieniu do których należy stosować zamrożenie funduszy i zasobów gospodarczych. Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 881/2002,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 881/2002 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

*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 14 października 2016 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
p.o. Szef Służby ds. Instrumentów Polityki Zagranicznej

⁽¹⁾ Dz.U. L 139 z 29.5.2002, s. 9.

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 881/2002 wprowadza się następujące zmiany:

1) w tytule „Osoby fizyczne” skreśla się wpis w brzmieniu:

„Nasir 'Abd-Al-Karim 'Abdullah Al-Wahishi (alias a) Nasir al-Wahishi, b) Abu Basir Nasir al-Wahishi, c) Naser Abdel Karim al-Wahishi, d) Nasir Abd al-Karim al-Wuhayshi, e) Abu Basir Nasir Al-Wuhayshi, f) Nasser Abdul-karim Abdullah al-Wouhichi, g) Abu Baseer al-Wehaishi, h) Abu Basir Nasser al-Wuhishi, i) Abdul Kareem Abdullah Al-Woohaishi, j) Nasser Abdelkarim Saleh Al Wahichi, k) Abu Basir, l) Abu Bashir). Data urodzenia: a) 1.10.1976 r., b) 8.10.1396 r. (w kalendarzu hidżri). Miejsce urodzenia: Jemen. Obywatelstwo: jemeńskie. Nr paszportu: 40483 (numer paszportu jemeńskiego został przydzielony w dniu 5.1.1997 r.). Inne informacje: Prawdopodobnie zmarł w Jemenie w czerwcu 2015 r. Data wyznaczenia, o której mowa w art. 7d ust. 2 lit. i): 19.1.2010.”;

2) w tytule „Osoby fizyczne” następujący wpis:

„Yazid Sufaat (*alias* a) Joe, b) Abu Zufar). Adres: Taman Bukit Ampang, Selangor, Malezja. Data urodzenia: 20.1.1964. Miejsce urodzenia: Johor, Malezja. Obywatelstwo: malezyjskie. Nr paszportu: A 10472263. Krajowy numer identyfikacyjny: 640120-01-5529. Data wyznaczenia, o której mowa w art. 2a ust. 4 lit. b): 9.9.2003.” otrzymuje brzmienie:

„Yazid Sufaat (*alias* a) Joe, b) Abu Zufar). Adres: a) Taman Bukit Ampang, Selangor, Malezja (poprzedni adres), b) Malezja (w więzieniu od 2013 r.). Data urodzenia: 20.1.1964. Miejsce urodzenia: Johor, Malezja. Obywatelstwo: malezyjskie. Nr paszportu: A 10472263. Krajowy numer identyfikacyjny: 640120-01-5529. Data wyznaczenia, o której mowa w art. 7d ust. 2 lit. i): 9.9.2003.”.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2016/1828**z dnia 14 października 2016 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 14 października 2016 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	MA	124,5
	ZZ	124,5
0707 00 05	TR	145,2
	ZZ	145,2
0709 93 10	TR	138,5
	ZZ	138,5
0805 50 10	AR	92,2
	CL	85,2
	TR	90,3
	UY	31,0
	ZA	94,7
	ZZ	78,7
	0806 10 10	BR
0808 10 80	EG	169,2
	TR	144,7
	ZZ	199,8
	AR	191,8
	AU	196,9
	BR	124,9
	CL	154,5
0808 30 90	NZ	145,5
	ZA	112,2
	ZZ	154,3
	CN	59,0
	TR	134,9
	ZZ	97,0

⁽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”.

SPROSTOWANIA**Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej**

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 158 z dnia 15 czerwca 2016 r.)

1. Strona 37, załącznik, pkt 6.1.1.2 ppkt 4:

zamiast: „4) przypadków szczególnych opisanych w pkt 7.2.9.”,

powinno być: „4) przypadków szczególnych opisanych w pkt 7.6.”.

2. Strona 72, załącznik, załącznik A, tabela A 2.3, pozycje 3, 4, 5 i 6, kolumna piąta:

zamiast: „Note 14”,

powinno być: „Uwaga 14”.

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



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL