

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 183/2011

z dnia 22 lutego 2011 r.

zmieniające załączniki IV i VI do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz kładow, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywy ramowej”)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

nowić po pierwsze dla pojazdów produkowanych w dużych seriach w państwach trzecich lub na ich rzecz.

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywę ramową”)⁽¹⁾, w szczególności jej art. 39 ust. 3,

(4) Na podstawie art. 24 dyrektywy 2007/46/WE państwa członkowskie mogą, dla celów dopuszczenia indywidualnego danego pojazdu, wyłączyć stosowanie niektórych przepisów tej dyrektywy lub aktów prawnych wymienionych w załączniku IV do teje dyrektywy. Właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymaga jednak, aby podobne wymagania techniczne i administracyjne miały zastosowanie w całej Unii. Dlatego konieczne jest ustalenie, od których przepisów prawa Unii dozwolone są wyłączenia.

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W dyrektywie 2007/46/WE ustanowiono zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne dotyczące wszystkich nowych pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych. W szczególności dyrektywa ta zawiera wykaz wszystkich aktów prawnych, w których określono wymagania techniczne, jakie pojazdy muszą spełniać, aby otrzymać homologację typu WE pojazdu. Dyrektywa zawiera również różne wzory świadectw homologacji typu.

(5) Artykuł 24 pozwala państwom członkowskim na stosowanie wymagań alternatywnych w stosunku do prawa europejskiego, które mają na celu zapewnienie poziomu bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska równoważnego w najwyższym możliwym do realizacji zakresie poziomowi określonym w załącznikach IV i VI do dyrektywy 2007/46/WE. Zakładając, że pojazdy produkowane seryjnie na rzecz państw trzecich i przeznaczone do dopuszczenia do ruchu na rynkach krajowych są skonstruowane zgodnie z przepisami technicznymi obowiązującymi odpowiednio w kraju ich pochodzenia lub przeznaczenia, należy uwzględnić tego rodzaju wymagania oraz bieżące prace „Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29)” pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie. Dostępne są odpowiednie informacje i niezbędna wiedza pozwalające na wykazanie, że wymagania te mogą zapewnić poziom bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska co najmniej równoważny poziomowi wymaganemu w Unii. Z tego względu określone wymagania obowiązujące w państwach trzecich należy uznać za równoważne do celów dopuszczenia indywidualnego.

(2) W wyniku globalizacji branży motoryzacyjnej znacząco wzrasta popyt na pojazdy wyprodukowane poza terytorium Unii. Państwa członkowskie wprowadziły w ramach prawa krajowego procedury administracyjne i wymagania techniczne dotyczące homologacji pojazdów przywożonych z państw trzecich. Ponieważ te procedury i wymagania są różne w różnych państwach członkowskich, powoduje to zaburzenia w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. Z tego powodu konieczne jest opracowanie odpowiednich zharmonizowanych środków.

(3) Zharmonizowane przepisy administracyjne i techniczne dotyczące dopuszczenia indywidualnego należy usta-

(6) Wzory świadectw wydawanych przez organy udzielające homologacji opisano w załączniku VI do dyrektywy 2007/46/WE. Dotyczą one jednak homologacji udzielonej typowi pojazdu, a nie dopuszczenia indywidualnego pojazdu. Aby usprawnić wzajemne uznawanie dopuszczeń indywidualnych udzielonych na podstawie art. 24 teje dyrektywy, należy określić model stosowany do świadectw dopuszczenia indywidualnego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

- (7) W momencie przyjęcia niniejszego rozporządzenia w państwach członkowskich istnieją już krajowe systemy udzielania indywidualnego dopuszczenia w stosunku do pojazdów produkowanych w dużych seriach i pierwotnie przeznaczonych do zarejestrowania w państwach trzecich. Te systemy udzielania dopuszczenia mogą być nadal stosowane. Zgodnie z art. 24 ust. 6 dyrektywy 2007/46/WE są one ważne tylko na terytorium państwa członkowskiego, które udzieliło dopuszczenia; inne państwa członkowskie mogą nie uznać takiego dopuszczenia.
- (8) Z uwagi na właściwe funkcjonowanie systemu udzielania homologacji należy zaktualizować załączniki do dyrektywy 2007/46/WE, aby ustanowić wymagania techniczne dla pojazdów, które mają być homologowane w ramach procedury dopuszczenia indywidualnego.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić załączniki IV i VI do dyrektywy 2007/46/WE.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załącznikach IV i VI do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Wymagania niniejszego rozporządzenia nie naruszają wymagań określonych w art. 24 dyrektywy 2007/46/WE dotyczących dopuszczeń indywidualnych, w szczególności możliwości udzielania indywidualnego dopuszczenia pod warunkiem zastosowania wymagań alternatywnych.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 26 lutego 2012 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 22 lutego 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. W załączniku IV w części I wprowadza się następujące zmiany:

- a) tytuł „Dodatek” zastępuje się tytułem „Dodatek 1”;
- b) dodaje się dodatek 2 w brzmieniu:

„Dodatek 2

Wymagania dotyczące dopuszczenia na podstawie art. 24 kompletnych pojazdów należących do kategorii M₁ i N₁, produkowanych w dużych seriach w państwach trzecich lub na ich rzecz

0. CEL

Pojazd uznaje się za nowy, jeżeli:

- a) nie był jeszcze nigdy zarejestrowany; lub
- b) od chwili rejestracji pojazdu do chwili złożenia wniosku o dopuszczenie indywidualne upłynęło mniej niż sześć miesięcy.

Pojazd uznaje się za zarejestrowany, jeżeli otrzymał stałe, tymczasowe lub krótkookresowe zezwolenie administracyjne na dopuszczenie do ruchu drogowego, pociągające za sobą identyfikację pojazdu i nadanie numeru rejestracyjnego ⁽¹⁾.

1. PRZEPISY ADMINISTRACYJNE

1.1. **Przypisanie kategorii pojazdu**

Pojazdom przypisuje się odpowiednią kategorię zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku II.

Do tego celu:

- a) bierze się pod uwagę faktyczną liczbę miejsc siedzących; oraz
- b) za technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu przyjmuje się masę maksymalną podaną przez producenta w kraju pochodzenia i dostępną w oficjalnej dokumentacji producenta.

Jeżeli niemożliwe jest proste ustalenie kategorii pojazdu z uwagi na budowę nadwozia, to stosuje się warunki określone w załączniku II.

1.2. **Wniosek o dopuszczenie indywidualne**

- a) Wnioskodawca składa wniosek do organu udzielającego dopuszczenia, załączając wszelką istotną dokumentację niezbędną do przeprowadzenia procesu dopuszczenia.

Wniosek o dopuszczenie zostaje odrzucony, jeżeli przedłożona dokumentacja jest niekompletna, sfałszowana lub podrobiona.

- b) Dla danego pojazdu można złożyć tylko jeden wniosek tylko w jednym państwie członkowskim.

Dany pojazd oznacza fizyczny pojazd o jasno określonym numerze identyfikacyjnym pojazdu.

W ramach stosowania niniejszego punktu organ udzielający dopuszczenia może zażądać od wnioskodawcy zobowiązania się na piśmie, że wnioskodawca złoży tylko jeden wniosek w jednym państwie członkowskim.

Wnioskodawca może jednak złożyć wniosek o dopuszczenie indywidualne w innym państwie członkowskim w odniesieniu do pojazdu o właściwościach technicznych takich samych lub zbliżonych do właściwości pojazdu, który otrzymał dopuszczenie indywidualne.

- c) Wzór formularza wniosku i sposób przedstawienia dokumentacji określa organ udzielający dopuszczenia.

Dane szczegółowe mogą obejmować tylko odpowiednio wybrane informacje z załącznika I.

- d) Wymagania techniczne, jakie musi spełniać pojazd, znajdują się w sekcji 4 niniejszego dodatku.

Są to wymagania stosowane do nowych pojazdów należących do typu pojazdu będącego aktualnie w produkcji w chwili złożenia wniosku.

- e) W odniesieniu do niektórych badań wymaganych na podstawie określonych aktów prawnych wymienionych w niniejszym załączniku wnioskodawca składa poświadczenie zgodności z uznanymi normami lub przepisami międzynarodowymi. Poświadczenie to może wydać tylko producent pojazdu.

»Poświadczenie zgodności« oznacza poświadczenie wydane przez biuro lub dział w strukturze organizacyjnej producenta, które zostały należycie upoważnione przez kierownictwo do brania na producenta pełnej odpowiedzialności prawnej w odniesieniu do projektu i budowy pojazdu.

Akty prawne, w stosunku do których wymagane jest złożenie poświadczenia zgodności, wymienione są w sekcji 4 niniejszego dodatku.

W przypadku powstania wątpliwości dotyczących poświadczenia można zażądać od wnioskodawcy uzyskania od producenta rozstrzygających dowodów, w tym sprawozdania z badań, na potwierdzenie poświadczenia producenta.

1.3. Służby techniczne odpowiedzialne za dopuszczenie indywidualne

- a) Służby techniczne odpowiedzialne za dopuszczenie indywidualne należą do kategorii A, o której mowa w art. 41 ust. 3.
- b) Na zasadzie odstępstwa od art. 41 ust. 4 akapit drugi niniejszej dyrektywy służby techniczne spełniają następujące normy:
 - (i) EN ISO/IEC 17025:2005, jeżeli same wykonują badania;
 - (ii) EN ISO/IEC 17020:2004, jeżeli sprawdzają zgodność pojazdu z wymaganiami określonymi w niniejszym dodatku.
- c) Jeżeli na żądanie wnioskodawcy mają być wykonane specjalne badania wymagające specjalnych umiejętności, to wykonuje je jedna ze służb technicznych zgłoszonych do Komisji wybrana przez wnioskodawcę.

Na przykład, jeżeli badanie zderzenia czołowego musi być wykonane w porozumieniu z wnioskodawcą w państwie członkowskim A, to badanie może być wykonane przez zgłoszoną służbę techniczną w państwie członkowskim B.

1.4. Sprawozdania z badań

- a) Sprawozdania z badań sporządza się zgodnie z sekcją 5.10.2 normy EN ISO/IEC 17025:2005.
- b) Sprawozdania sporządza się w jednym z języków Unii Europejskiej określonym przez organ udzielający dopuszczenia.

Jeżeli w wyniku stosowania pkt 1.3 lit. c) sporządzono sprawozdanie z badań w państwie członkowskim innym niż odpowiedzialne za dopuszczenie indywidualne, to organ udzielający dopuszczenia może zażądać od wnioskodawcy przedłożenia wiernego tłumaczenia sprawozdania z badań.

- c) Sprawozdania muszą zawierać opis badanego pojazdu, w tym jednoznaczną identyfikację pojazdu. Części mające znaczący wpływ na wyniki badań opisuje się i podaje ich numery identyfikacyjne.

Przykładami takich części są tłumiki przy pomiarach hałasu i układ sterowania silnikiem (ECU) przy pomiarach emisji z rury wylotowej układu wydechowego.

- d) Na żądanie wnioskodawcy sprawozdanie z badania przedłożone dla układu związanego z danym pojazdem może być składane wielokrotnie przez tego samego lub innego wnioskodawcę do celów dopuszczenia indywidualnego innego pojazdu.

W takim przypadku organ udzielający dopuszczenia dopilnowuje, aby zostało prawidłowo sprawdzone, czy właściwości techniczne pojazdu są zgodne ze sprawozdaniem z badań.

Kontrola pojazdu i dokumentacji towarzyszącej sprawozdaniu z badań musi prowadzić do wniosku, że pojazd, w odniesieniu do którego wnioskuje się o dopuszczenie indywidualne, ma takie same właściwości jak pojazd opisany w sprawozdaniu.

- e) Można składać tylko poświadczone kopie sprawozdania z badań.
- f) Sprawozdania z badań, o których mowa w pkt 1.4 lit. d), nie obejmują sprawozdań sporządzonych w celu udzielenia dopuszczenia indywidualnego dla pojazdu.

1.5. Nieodłączną częścią procesu dopuszczenia indywidualnego jest faktyczna kontrola danego pojazdu przez służbę techniczną.

Nie dopuszcza się żadnych wyjątków od tej zasady.

1.6. Jeżeli organ udzielający dopuszczenia stwierdzi, że pojazd spełnia wymagania techniczne określone w niniejszym dodatku i jest zgodny z opisem zawartym we wniosku, udziela dopuszczenia zgodnie z art. 24.

1.7. Świadectwo dopuszczenia sporządza się zgodnie ze wzorem D określonym w załączniku VI.

1.8. Organ udzielający dopuszczenia prowadzi ewidencję wszystkich dopuszczeń udzielonych na podstawie art. 24.

2. WYŁĄCZENIA

2.1. Z uwagi na szczególnie charakter procedury dopuszczenia indywidualnego wyłącza się stosowanie następujących artykułów niniejszej dyrektywy, w tym właściwych przepisów odpowiednich załączników:

- a) art. 12 dotyczącego zgodności produkcji;
- b) art. 8, 9, 13, 14 i 18 dotyczących procedury homologacji typu pojazdu.

2.2. Identyfikacja typu pojazdu

- a) W miarę możliwości na świadectwie dopuszczenia podaje się typ, wariant i wersję określoną w kraju pochodzenia.
- b) Jeżeli identyfikacja typu, wariantu lub wersji jest niemożliwa z uwagi na brak odpowiednich danych, można podać zwykłą nazwę handlową pojazdu.

3. PRZEGLĄD WYMAGAŃ TECHNICZNYCH

Wykaz wymagań technicznych zawarty w sekcji 4 podlega okresowemu przeglądowi w celu uwzględnienia wyników bieżących prac harmonizacyjnych Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29) w Genewie oraz nowych uregulowań prawnych w państwach trzecich.

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

Część I: Pojazdy należące do kategorii M₁

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
1	Dyrektywa 70/157/EWG (Dopuszczalny poziom hałasu)	<p><i>Badanie hałasu przejeżdżającego pojazdu</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Wykonuje się badanie zgodnie z metodą A, o której mowa w załączniku 3 do regulaminu EKG ONZ nr 51. <p>Wartości graniczne zostały określone w pkt 2.1 załącznika I do dyrektywy 70/157/EWG. Dozwolone jest przekroczenie dopuszczalnych wartości o jeden decybel.</p> <ul style="list-style-type: none"> b) Tor do badania musi być zgodny z załącznikiem 8 do regulaminu EKG ONZ nr 51. Tor o innych właściwościach można zastosować pod warunkiem przeprowadzenia badań korelacyjnych przez służbę techniczną. W razie konieczności stosuje się współczynnik poprawkowy. c) Układów wydechowych zawierających materiały włókniste nie trzeba poddawać kondycjonowaniu zgodnie z załącznikiem 5 do regulaminu EKG ONZ nr 51. <p><i>Badanie pojazdu nieruchomego</i></p> <p>Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 3.2 załącznika 3 do regulaminu EKG ONZ nr 51.</p>
2	Dyrektywa 70/220/EWG (Emisje)	<p><i>Emisje z rury wylotowej układu wydechowego</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Wykonuje się badanie typu I zgodnie z załącznikiem III do dyrektywy 70/220/EWG, stosując współczynniki pogorszenia, o których mowa w pkt 5.3.6.2. Stosuje się wartości graniczne określone w pkt 5.3.1.4 załącznika I do tejże dyrektywy. b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3 000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika III do wspomnianej dyrektywy. c) Do badania stosuje się paliwo wzorcowe określone w załączniku IX do dyrektywy 70/220/EWG. d) Dynamometr ustawia się zgodnie z wymaganiami technicznymi określonymi w pkt 3.2 dodatku 2 do załącznika III do wspomnianej dyrektywy. e) Badania, o którym mowa w lit. a), nie wykonuje się, jeżeli można wykazać, że pojazd jest zgodny z jednym z rozporządzeń kalifornijskich, o których mowa w uwadze wstępnej do sekcji 5 załącznika I do wspomnianej dyrektywy.

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
		<p><i>Emisja par</i></p> <p>Pojazdy napędzane silnikiem benzynowym muszą być wyposażone w układ kontroli emisji par (np. filtr z węglem aktywnym).</p> <p><i>Emisje ze skrzyni korbowej</i></p> <p>Wymagana jest obecność urządzenia do recyklingu gazów ze skrzyni korbowej.</p> <p><i>Pokładowy system diagnostyczny (OBD)</i></p> <p>Pojazd musi być wyposażony w pokładowy system diagnostyczny.</p> <p>Musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego systemu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych.</p>
2a	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (Emisje Euro 5 i Euro 6 z lekkich pojazdów użytkowych/dostęp do informacji)	<p><i>Emisje z rury wylotowej układu wydechowego</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie typu I zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, stosując współczynniki pogorszenia określone w pkt 1.4 załącznika VII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Stosuje się wartości graniczne określone w tabeli I i tabeli II w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007.</p> <p>b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3 000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83.</p> <p>c) Do badania stosuje się paliwo wzorcowe określone w załączniku IX do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.</p> <p>d) Dynamometr ustawia się zgodnie z wymaganiami technicznymi określonymi w pkt 3.2 załącznika 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83.</p> <p>e) Badania, o którym mowa w lit. a), nie wykonuje się, jeżeli można wykazać, że pojazd jest zgodny z jednym z rozporządzeń kalifornijskich, o których mowa w sekcji 2 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.</p> <p><i>Emisja par</i></p> <p>Pojazdy napędzane silnikiem benzynowym muszą być wyposażone w układ kontroli emisji par (np. filtr z węglem aktywnym).</p> <p><i>Emisje ze skrzyni korbowej</i></p> <p>Wymagana jest obecność urządzenia do recyklingu gazów ze skrzyni korbowej.</p> <p><i>Pokładowy system diagnostyczny (OBD)</i></p> <p>a) Pojazd musi być wyposażony w pokładowy system diagnostyczny.</p> <p>b) Musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego systemu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych.</p> <p><i>Zadymienie spalin</i></p> <p>a) Pojazdy wyposażone w silniki wysokoprężne poddaje się badaniom zgodnie z metodami badań określonymi w dodatku 2 do załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.</p> <p>b) Skorygowaną wartość współczynnika absorpcji umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu.</p> <p><i>Emisje CO₂ i zużycie paliwa</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.</p> <p>b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3 000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
		<p>c) Jeżeli pojazd jest zgodny z rozporządzeniami kalifornijskimi, o których mowa w sekcji 2 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, i w związku z tym nie są wymagane badania emisji z rury wylotowej układu wydechowego, państwa członkowskie obliczają emisję CO₂ i zużycie paliwa przy użyciu wzorów podanych w uwagach wyjaśniających ^(b) i ^(c).</p> <p><i>Dostęp do informacji</i></p> <p>Nie stosuje się przepisów dotyczących dostępu do informacji.</p>
3	Dyrektywa 70/221/EWG (Zbiorniki paliwa – tylne zabezpieczenia)	<p>Zbiorniki paliwa</p> <p>a) Zbiorniki paliwa muszą spełniać wymagania sekcji 5 załącznika I do dyrektywy 70/221/EWG, z wyłączeniem pkt 5.1, 5.2 i 5.12. W szczególności muszą spełniać wymogi pkt 5.9 i 5.9.1, przy czym nie wykonuje się badania wyciekania.</p> <p>b) Zbiorniki na skroplony gaz ropopochodny (LPG) lub sprężony gaz ziemny (CNG) muszą mieć homologację typu zgodnie z, odpowiednio, regulaminem EKG ONZ nr 67 zmienionym seria poprawek 01 lub regulaminem nr 110 ^(a).</p> <p><i>Przepisy szczegółowe dotyczące zbiorników paliwa wykonanych z tworzyw sztucznych</i></p> <p>Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że zbiornik paliwa w danym pojeździe [którego numer VIN musi zostać określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pkt 6.3 dyrektywy 70/221/EWG, — normie FMVSS nr 301 «Integralność układu paliwowego», — załączniku 5 do regulaminu EKG ONZ nr 34. <p><i>Tylne urządzenie zabezpieczające</i></p> <p>a) Tylna część pojazdu musi być zbudowana zgodnie z sekcją 5 załącznika II do dyrektywy 70/221/EWG.</p> <p>b) Do tego celu wystarczające jest, aby spełnione były wymagania określone w pkt 5.2 akapit drugi.</p>
4	Dyrektywa 70/222/EWG (Miejsce na tylną tablicę rejestracyjną)	Miejsce na tablicę rejestracyjną, jej nachylenie, kąty widoczności i położenie muszą spełniać wymagania dyrektywy 70/222/EWG.
5	Dyrektywa 70/311/EWG (Siła kierowania)	<p><i>Układy mechaniczne</i></p> <p>a) Mechanizm kierowniczy musi być zbudowany w sposób zapewniający samocentrowanie. W celu sprawdzenia zgodności z tym wymogiem wykonuje się badanie zgodnie z pkt 5.1.2 i 5.2.1 sekcji 5 załącznika I do dyrektywy 70/311/EWG.</p> <p>b) Awaria wspomaganie układu kierowniczego nie może powodować całkowitej utraty sterowności pojazdu.</p> <p><i>Złożony układ elektronicznego sterowania pojazdu (urządzenia typu »Drive-by-wire«)</i></p> <p>Złożony układ sterowania elektronicznego jest dopuszczalny wyłącznie pod warunkiem, że spełnia wymagania załącznika 6 do regulaminu EKG ONZ nr 79.</p>
6	Dyrektywa 70/387/EWG (Zamki i zawiasy drzwi)	<p>a) Zamki i zawiasy drzwi muszą spełniać wymogi pkt 3.2.1, 3.3.2 i 3.4.1 załącznika I do dyrektywy 70/387/EWG.</p> <p>b) Nie stosuje się wymagań określonych w pkt 3.4.1, jeżeli wykazano zgodność z pkt 6.1.5.4 regulaminu EKG ONZ nr 11, wersja 1, poprawka 2.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
7	Dyrektywa 70/388/EWG (Dźwiękowy sygnał ostrzegawczy)	<p>Części</p> <p>Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z dyrektywą 70/388/EWG. Muszą jednak wysyłać ciągły sygnał dźwiękowy zgodnie z wymogiem pkt 1.1 sekcji 1 załącznika I do tejże dyrektywy.</p> <p><i>Montaż w pojeździe</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z sekcją 2 załącznika I do dyrektywy 70/388/EWG.</p> <p>b) Maksymalny poziom ciśnienia dźwięku musi być zgodny z pkt 2.1.4 wspomnianego załącznika.</p>
8	Dyrektywa 2003/97/WE (Urządzenia widzenia pośredniego)	<p>Części</p> <p>a) Pojazd musi być wyposażony w lusterka wsteczne określone w sekcji 2 załącznika III do dyrektywy 2003/97/WE.</p> <p>b) Lusterka nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z powyższą dyrektywą.</p> <p>c) Promień krzywizny lusterek nie może powodować znaczącego zniekształcenia obrazu. Według uznania służby technicznej promień krzywizny sprawdza się zgodnie z metodą opisaną w dodatku 1 do załącznika II do powyższej dyrektywy. Promienie krzywizny nie mogą być mniejsze niż określone w pkt 3.4 załącznika II do powyższej dyrektywy.</p> <p><i>Montaż w pojeździe</i></p> <p>Wykonuje się pomiary w celu dopilnowania, by pola widzenia spełniały wymagania, odpowiednio, sekcji 5 załącznika III do dyrektywy 2003/97/WE albo sekcji 5 załącznika III do dyrektywy 71/127/EWG.</p>
9	Dyrektywa 71/320/EWG (Układy hamulcowe)	<p><i>Przepisy ogólne</i></p> <p>a) Układ hamulcowy musi być zbudowany zgodnie z sekcją 2 załącznika I do dyrektywy 71/320/EWG.</p> <p>b) Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny układ hamulcowy przeciwblokujący działający na wszystkie koła.</p> <p>c) Skuteczność układu hamulcowego musi być zgodna z sekcją 2 załącznika II do wspomnianej dyrektywy.</p> <p>d) Do tych celów wykonuje się badania drogowe na torze o nawierzchni wykazującej wysoką przyczepność. Badanie hamulca postojowego wykonuje się przy nachyleniu 18 % (do góry i w dół).</p> <p>Wykonuje się tylko badania wymienione poniżej. W każdym przypadku pojazd musi być w pełni obciążony.</p> <p>e) Badania drogowe, o którym mowa w lit. c) powyżej, nie wykonuje się, jeżeli wnioskodawca może przedłożyć poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd spełnia wymogi regulaminu EKG ONZ nr 13-H, włącznie z suplementem 5, albo normy FMVSS nr 135.</p> <p><i>Hamulec roboczy</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie typu 0 określone w pkt 1.2.2 i 1.2.3 załącznika II do dyrektywy 71/320/EWG.</p> <p>b) Ponadto wykonuje się badanie typu I określone w pkt 1.3 załącznika II do tejże dyrektywy.</p> <p><i>Hamulec postojowy</i></p> <p>Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 2.1.3 załącznika II do wspomnianej dyrektywy.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
10	Dyrektywa 72/245/EWG (Zakłócenia radioelektryczne (zgodność elektromagnetyczna))	<p>Części</p> <p>a) Podzespoły elektryczne/elektroniczne nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z dyrektywą 72/245/EWG.</p> <p>b) Urządzenia elektryczne/elektroniczne montowane jako doposażenie muszą jednak spełniać wymogi tejże dyrektywy.</p> <p><i>Emitowane promieniowanie elektromagnetyczne</i></p> <p>Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd spełnia wymogi dyrektywy 72/245/EWG lub następujących norm alternatywnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> — szerokopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 lub SAE J551-2, — wąskopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 (na zewnątrz pojazdu) lub 25 (wewnątrz pojazdu), lub SAE J551-4 i SAE J1113-41. <p><i>Badania odporności</i></p> <p>Odstępuje się od badań odporności.</p>
11	Dyrektywa 72/306/EWG (Dymienie z silników Diesla)	<p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z metodami opisanymi w załącznikach III i IV do dyrektywy 72/306/EWG.</p> <p>Stosuje się wartości graniczne podane w załączniku V do tejże dyrektywy.</p> <p>b) Skorygowaną wartość współczynnika absorpcji, o którym mowa w sekcji 4 załącznika I do dyrektywy 72/306/EWG, umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu.</p>
12	Dyrektywa 74/60/EWG (Wyposażenie wnętrza)	<p><i>Układ wnętrza</i></p> <p>a) Pod względem wymagań dotyczących pochłaniania energii uznaje się, że pojazd spełnia wymogi dyrektywy 74/60/EWG, jeżeli jest wyposażony w co najmniej dwie przednie poduszki powietrzne, jedną umieszczoną w kole kierownicy i jedną w tablicy rozdzielczej.</p> <p>b) Jeżeli pojazd jest wyposażony tylko w jedną przednią poduszkę powietrzną umieszczoną w kole kierownicy, tablica rozdzielcza musi być wykonana z materiałów pochłaniających energię.</p> <p>c) Służba techniczna sprawdza, czy w strefach określonych w pkt 5.1–5.7 załącznika I do dyrektywy 74/60/EWG nie ma ostrych krawędzi.</p> <p><i>Elektryczne urządzenia sterujące</i></p> <p>a) Elektrycznie sterowane okna, ruchome części dachu oraz układy przegradzające bada się zgodnie z pkt 5.8 załącznika I do wspomnianej dyrektywy.</p> <p>Czułość układów automatycznej zmiany kierunku działania, o których mowa w pkt 5.8.3 wspomnianego załącznika, może odbiegać od wymogów pkt 5.8.3.1.1.</p> <p>b) Elektrycznie opuszczane szyby, których nie można zamknąć przy wyłączonym zapłonie, są zwolnione z wymogów dotyczących układów automatycznej zmiany kierunku działania.</p>
13	Dyrektywa 74/61/EWG (Zabezpieczenie przed kradzieżą i urządzenie unieruchamiające)	<p>a) W celu zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem pojazd musi być wyposażony w:</p> <ul style="list-style-type: none"> — urządzenie blokujące określone w pkt 2.2 załącznika IV do dyrektywy 74/61/EWG, oraz — urządzenie unieruchamiające spełniające wymagania techniczne określone w sekcji 3 załącznika V do tejże dyrektywy oraz wymagania podstawowe określone w sekcji 4, a w szczególności w pkt 4.1.1.

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
		<p>b) Jeżeli, w zastosowaniu lit. a) powyżej, pojazd musi być dodatkowo wyposażony w urządzenie unieruchamiające, to urządzenie to musi należeć do typu homologowanego zgodnie z dyrektywą 74/61/EWG lub regulaminem EKG ONZ nr 97 lub nr 116.</p>
14	Dyrektywa 74/297/EWG ^(d) (Bezpieczne układy kierownicze)	<p>a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dyrektywie 74/297/EWG, — normie FMVSS nr 203 («Zabezpieczenie kierowcy w przypadku zderzenia zapewniane przez układ kierowniczy»), w tym FMVSS nr 204 («Przemieszczanie się do tyłu kierowcy»), — art. 11 JSRRV. <p>b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 74/297/EWG.</p> <p>Badanie wykonuje zgłoszona europejska służba techniczna o odpowiednich kompetencjach. Wnioskodawca otrzymuje szczegółowe sprawozdanie.</p>
15	Dyrektywa 74/408/EWG (Wytrzymałość siedzeń – zagłówki)	<p><i>Siedzenia, punkty mocowania siedzeń i systemy regulacji</i></p> <p>Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dyrektywie 74/408/EWG, — normie FMVSS nr 207 («Siedzenia»). <p><i>Zagłówki</i></p> <p>a) Jeżeli poświadczenie, o którym mowa powyżej, oparte jest na normie FMVSS nr 207, to zagłówki muszą dodatkowo spełniać wymagania podstawowe określone w sekcji 3 załącznika II do dyrektywy 74/408/EWG oraz wymagania sekcji 5 dodatku I do tego samego załącznika.</p> <p>b) Wykonuje się tylko badania opisane w pkt 3.10 i sekcjach 5, 6 i 7 załącznika II do wspomnianej dyrektywy.</p> <p>c) W przeciwnym przypadku wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone w normie FMVSS nr 202a («Zagłówki»).</p>
16	Dyrektywa 74/483/EWG (Wystające elementy zewnętrzne)	<p>a) Zewnętrzna powierzchnia nadwozia musi spełniać wymagania ogólne zawarte w sekcji 5 załącznika I do dyrektywy 74/483/EWG.</p> <p>b) Według uznania służby technicznej sprawdza się zgodność z przepisami pkt 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 i 6.11 załącznika I do tejże dyrektywy.</p>
17	Dyrektywa 75/443/EWG (Prędkościomierz – bieg wsteczny)	<p><i>Wyposażenie prędkościomierza</i></p> <p>a) Tarcza musi spełniać wymogi pkt 4.1–4.2.3 załącznika II do dyrektywy 75/443/EWG.</p> <p>b) Jeżeli służba techniczna ma uzasadnione powody, aby uważać, że prędkościomierz nie jest skalibrowany z wystarczającą dokładnością, może zażądać wykonania badań określonych w pkt 4.3.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
		<p><i>Bieg wsteczny</i></p> <p>Mechanizm przekładni musi obejmować bieg wsteczny.</p>
18	Dyrektywa 76/114/EWG (Tabliczki znamionowe)	<p><i>Numer identyfikacyjny pojazdu</i></p> <p>a) Pojazd musi być wyposażony w numer identyfikacyjny pojazdu składający się z co najmniej ośmiu i nie więcej niż 17 znaków. Numer identyfikacyjny pojazdu zawierający 17 znaków musi spełniać wymagania określone w normach ISO 3779:1983 i 3780:1983.</p> <p>b) Numer identyfikacyjny pojazdu musi być umieszczony w widocznym i łatwo dostępnym miejscu w taki sposób, aby nie można go było usunąć lub by nie ulegał zniszczeniu.</p> <p>c) Jeżeli na podwoziu ani nadwoziu nie wytłoczono numeru identyfikacyjnego pojazdu, to państwo członkowskie może zażądać późniejszego umieszczenia takiego numeru na pojeździe zgodnie z wymogami prawa krajowego. W takim przypadku operacja umieszczenia numeru jest nadzorowana przez właściwy organ państwa członkowskiego.</p> <p><i>Tabliczka znamionowa</i></p> <p>Pojazd musi być wyposażony w tabliczkę identyfikacyjną zamontowaną przez producenta pojazdu.</p> <p>Po udzieleniu dopuszczenia nie wymaga się umieszczenia dodatkowych tabliczek.</p>
19	Dyrektywa 76/115/EWG (Punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	<p>Wnioskodawca składa poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dyrektywie 76/115/EWG, — normie FMVSS nr 210 («Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa»), — art. 22-3 JSRRV.
20	Dyrektywa 76/756/EWG (Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej)	<p>a) Instalacja urządzeń oświetleniowych musi spełniać wymagania podstawowe regulaminu EKG ONZ nr 48 zmienionego serią poprawek 03, z wyłączeniem wymagań załączników 5 i 6 do regulaminu nr 48.</p> <p>b) Nie zezwala się na odstępstwa od wymagań dotyczących liczby, podstawowej budowy, połączeń elektrycznych oraz barwy światła wysyłanego lub odbijanego przez światła i urządzenia sygnalizacji świetlnej, o których mowa w pozycjach 21–26 i 28–30.</p> <p>c) Jeżeli w celu spełnienia powyższych wymagań pojazd musi być wyposażony w światła lub urządzenia sygnalizacji świetlnej, to muszą one być opatrzone znakiem homologacji typu WE.</p> <p>d) Światła wyposażone w gazowo-wyładowcze źródło światła mogą być stosowane tylko w połączeniu z urządzeniem do oczyszczania reflektorów oraz automatycznym urządzeniem do poziomowania reflektorów, w stosownych przypadkach.</p> <p>e) Światła mijania muszą być dostosowane do kierunku ruchu obowiązującego w kraju, gdzie pojazd jest dopuszczany.</p>
21	Dyrektywa 76/757/EWG (Światła odblaskowe)	<p>W razie konieczności z tyłu pojazdu umieszcza się dwa dodatkowe światła odblaskowe opatrzone znakiem homologacji WE, których położenie musi być zgodne z regulaminem EKG ONZ nr 48.</p>
22	Dyrektywa 76/758/EWG (Światła obrysowe, światła pozycyjne przednie (boczne), światła pozycyjne tylne (boczne), światła stopu, światła obrysowe boczne, światła dzienne)	<p>Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
23	Dyrektywa 76/759/EWG (Kierunkowskazy)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
24	Dyrektywa 76/760/EWG (Oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
25	Dyrektywa 76/761/EWG (Reflektory (w tym żarówki))	<p>a) Oświetlenie wytwarzane przez światło mijania reflektorów zamontowanych w pojeździe sprawdza się zgodnie z sekcją 6 regulaminu EKG ONZ nr 112 dotyczącego świateł głównych z asymetrycznym światłem mijania. Do tego celu można wykorzystać tolerancje określone w załączniku 5 do tego regulaminu.</p> <p>b) Tę samą decyzję stosuje się odpowiednio do świateł mijania reflektorów objętych regulaminem EKG ONZ nr 98 lub nr 123.</p>
26	Dyrektywa 76/762/EWG (Przednie światła przeciwmgłowe)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
27	Dyrektywa 77/389/EWG (Haki holownicze)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy.
28	Dyrektywa 77/538/EWG (Tylne światła przeciwmgłowe)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
29	Dyrektywa 77/539/EWG (Światła cofania)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
30	Dyrektywa 77/540/EWG (Światła postojowe)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
31	Dyrektywa 77/541/EWG (Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące)	<p>Części</p> <p>a) Pasy bezpieczeństwa nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG.</p> <p>b) Każdy pas bezpieczeństwa musi jednak mieć etykietę identyfikacyjną.</p> <p>c) Wskazania na etykiecie muszą być zgodne z decyzją dotyczącą punktów kotwiczenia pasów bezpieczeństwa (zob. pozycja 19).</p> <p><i>Wymagania dotyczące montażu</i></p> <p>a) Pojazd musi być wyposażony w pasy bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku XV do dyrektywy 77/541/EWG.</p> <p>b) Jeżeli zgodnie z lit. a) powyżej pojazd musi być wyposażony w dodatkowe pasy bezpieczeństwa, to muszą one należeć do typu homologowanego zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG lub regulaminem EKG ONZ nr 16.</p>
32	Dyrektywa 77/649/EWG (Pole widzenia z przodu)	<p>a) W 180° przednim polu widzenia kierowcy, określonym w pkt 5.1.3 załącznika I do dyrektywy 77/649/EWG, nie mogą znajdować się żadne przeszkody.</p> <p>b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) powyżej, słupków »A« i wyposażenia wymienionego w pkt 5.1.3 załącznika I do tej dyrektywy nie uważa się za przeszkodę.</p> <p>c) Liczba słupków »A« nie może być większa niż 2.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
33	Dyrektywa 78/316/EWG (Oznaczenie urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników)	<p>a) Symbole, w tym barwa odpowiadających im urządzeń ostrzegawczych, których obecność jest obowiązkowa na podstawie załącznika II do dyrektywy 78/316/EWG, muszą spełniać wymogi tej dyrektywy.</p> <p>b) W przeciwnym przypadku służba techniczna sprawdza, czy symbole, urządzenia ostrzegawcze oraz wskaźniki zamontowane w pojeździe dostarczają kierowcy zrozumiałe informacje dotyczące działania odpowiednich urządzeń sterujących.</p>
34	Dyrektywa 78/317/EWG (Odszranianie/odmgławianie)	<p>Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie urządzenia do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.</p> <p>Urządzenie do odszraniania szyby przedniej uznaje się za »odpowiednie«, jeżeli spełnia co najmniej wymagania pkt 5.1.1 załącznika I do dyrektywy 78/317/EWG.</p> <p>Urządzenie do odmgławiania szyby przedniej uznaje się za »odpowiednie«, jeżeli spełnia co najmniej wymagania pkt 5.2.1 załącznika I do ww. dyrektywy.</p>
35	Dyrektywa 78/318/EWG (Spryskiwacze/wycieraczki)	<p>Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej.</p> <p>Spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej uznaje się za »odpowiednie«, jeżeli spełniają co najmniej wymagania pkt 5.1.3 załącznika I do dyrektywy 78/318/EWG.</p>
36	Dyrektywa 2001/56/WE (Systemy grzewcze)	<p>a) Przedział pasażerski musi być wyposażony w system grzewczy.</p> <p>b) Grzejniki spalinowe oraz ich instalacja muszą spełniać wymagania załącznika VII do dyrektywy 2001/56/WE. Ponadto grzejniki spalinowe zasilane LPG i systemy grzewcze zasilane LPG muszą spełniać wymagania określone w załączniku VIII do tejże dyrektywy.</p> <p>c) Dodatkowe systemy grzewcze montowane jako doposażenie muszą spełniać wymagania określone we wspomnianej dyrektywie.</p>
37	Dyrektywa 78/549/EWG (Osłony kół)	<p>a) Pojazd musi być zaprojektowany w taki sposób, aby chronić innych użytkowników drogi przed wyrzucanymi spod kół kamieniami, błotem, lodem, śniegiem i wodą oraz minimalizować zagrożenia związane z kontaktem z poruszającymi się kołami.</p> <p>b) Służba techniczna może sprawdzić, czy spełnione są podstawowe wymagania techniczne określone w załączniku I do dyrektywy 78/549/EWG.</p> <p>c) Nie stosuje się przepisów sekcji 3 załącznika I do tejże dyrektywy.</p>
38	Dyrektywa 78/932/EWG (Zagłówki)	Nie stosuje się wymogów dyrektywy 78/932/EWG.
39	Dyrektywa 80/1268/EWG (Emisja CO ₂ /zużycie paliwa)	<p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z sekcją 5 załącznika I do dyrektywy 80/1268/EWG.</p> <p>b) Nie stosuje się wymagań określonych w pkt 5.1.1 powyższego załącznika.</p> <p>c) Jeżeli nie wykonuje się badania emisji z rury wylotowej układu wydechowego w zastosowaniu przepisów, o których mowa w pozycji 2, emisję CO₂ i zużycie paliwa oblicza się przy użyciu wzorów podanych w uwagach wyjaśniających ^(b) i ^(c).</p>
40	Dyrektywa 80/1269/EWG (Moc silnika)	<p>a) Wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, określające moc maksymalną silnika w kW i odpowiadającą jej prędkość obrotową silnika w obrotach na minutę.</p> <p>b) Można również odwołać się do wykresu mocy silnika zawierającego te same informacje.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
41	Dyrektywa 2005/55/WE (Emisje (Euro 4 i Euro 5) pojazdy ciężkie – OBD – Zadymienie spalin)	<p><i>Emisje z rury wylotowej układu wydechowego</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 6.2 załącznika I do dyrektywy 2005/55/WE, stosując współczynniki pogarszania jakości określone w pkt 3.6 załącznika II do dyrektywy 2005/78/WE.</p> <p>b) Stosuje się wartości graniczne określone w tabeli 1 lub tabeli 2 w załączniku I do dyrektywy 2005/55/WE.</p> <p><i>Pokładowy system diagnostyczny (OBD)</i></p> <p>a) Pojazd musi być wyposażony w pokładowy system diagnostyczny.</p> <p>b) Musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego systemu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych.</p> <p><i>Zadymienie spalin</i></p> <p>a) Pojazdy wyposażone w silniki wysokoprężne poddaje się badaniom zgodnie z metodami badań określonymi w załączniku VI do dyrektywy 2005/55/WE.</p> <p>b) Skorygowaną wartość współczynnika absorpcji umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu.</p>
44	Dyrektywa 92/21/EWG (Masy i wymiary)	<p>a) Muszą być spełnione wymagania sekcji 3 załącznika II do dyrektywy 92/21/EWG.</p> <p>b) Do celów stosowania przepisów, o których mowa w lit. a), pod uwagę bierze się następujące masy:</p> <ul style="list-style-type: none"> — masę pojazdu gotowego do jazdy zdefiniowaną w pkt 2.6 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE, zmierzoną przez służbę techniczną, oraz — masy całkowite podane przez producenta pojazdu albo umieszczone na tabliczce producenta, w tym na naklejkach lub w ramach informacji zawartych w instrukcji obsługi pojazdu. Masy te uznaje się za technicznie dopuszczalne maksymalne masy całkowite pojazdu. <p>c) Odstępstwa od maksymalnych dopuszczalnych wymiarów są niedozwolone.</p>
45	Dyrektywa 92/22/EWG (Szyby bezpieczne)	<p><i>Części</i></p> <p>a) Szyby muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego hartowanego lub wielowarstwowego.</p> <p>b) Szyby wykonane z tworzywa sztucznego można montować tylko w położeniach za słupkiem »B«.</p> <p>c) Szyby nie muszą być homologowane zgodnie z dyrektywą 92/22/EWG.</p> <p><i>Montaż</i></p> <p>a) Stosuje się przepisy dotyczące montażu określone w załączniku 21 do regulaminu EKG ONZ nr 43.</p> <p>b) Na szybie przedniej i na szybach położonych przed słupkiem »B« zabrania się umieszczania folii przyciemnianych, które zmniejszają normalne przepuszczanie światła do poziomu poniżej wymaganego minimum.</p>
46	Dyrektywa 92/23/EWG (Opony)	<p><i>Części</i></p> <p>Opony muszą być opatrzone znakiem homologacji typu WE, w tym symbolem »S« (oznaczającym hałas).</p> <p><i>Montaż</i></p> <p>a) Wymiary, indeks nośności oraz kategoria prędkości opon muszą spełniać wymogi załącznika IV do dyrektywy 92/23/EWG.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
		<p>b) Symbol kategorii prędkości opony musi być zgodny z maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu.</p> <p>Obecność ogranicznika prędkości nie zwalnia ze stosowania tego wymogu.</p> <p>c) Do celów stosowania przepisów lit. b) powyżej prędkość maksymalną pojazdu podaje producent pojazdu. Służba techniczna może jednak ocenić maksymalną prędkość konstrukcyjną pojazdu na podstawie mocy maksymalnej silnika, maksymalnej prędkości obrotowej oraz danych dotyczących łańcucha kinematycznego.</p>
50	Dyrektywa 94/20/WE (Urządzenia sprzęgające)	<p><i>Oddzielne zespoły techniczne</i></p> <p>a) Urządzenia sprzęgające pochodzące od producentów oryginalnego wyposażenia (OEM), przeznaczone do ciągnięcia przyczepy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 1 500 kg, nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z dyrektywą 94/20/WE.</p> <p>Urządzenie sprzęgające uznaje się za wyposażenie pochodzące od producenta oryginalnego wyposażenia (OEM), jeżeli jest opisane w instrukcji obsługi pojazdu lub w innym równoważnym dokumencie informacyjnym przekazywanym nabywcy przez producenta pojazdu.</p> <p>Jeżeli takie urządzenie sprzęgające jest dopuszczane razem z pojazdem, to w świadectwie dopuszczenia zamieszcza się odpowiednią informację, że właściciel ponosi odpowiedzialność za zapewnienie zgodności z urządzeniem sprzęgającym zamocowanym w przyczepie.</p> <p>b) Urządzenia sprzęgające inne niż te, o których mowa w lit. a) powyżej, oraz urządzenia sprzęgające montowane jako doposażenie muszą mieć homologację typu zgodnie z dyrektywą 94/20/WE.</p> <p><i>Montaż w pojeździe</i></p> <p>Służba techniczna sprawdza, czy montaż urządzeń sprzęgających jest zgodny z załącznikiem VII do dyrektywy 94/20/WE.</p>
53	Dyrektywa 96/79/WE (Zderzenie czołowe) ^(e)	<p>a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi zostać określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dyrektywie 96/79/WE, — normie FMVSS nr 208 («Ochrona pasażerów przed zderzeniem»), — art. 18 JSRRV. <p>b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 96/79/WE.</p> <p>Badanie wykonuje zgłoszona europejska służba techniczna o odpowiednich kompetencjach. Wnioskodawca otrzymuje szczegółowe sprawozdanie.</p>
54	Dyrektywa 96/27/WE (Uderzenie z boku)	<p>a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi zostać określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dyrektywie 96/27/WE, — normie FMVSS nr 214 («Ochrona przed uderzeniem z boku»), — art. 18 JSRRV. <p>b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z sekcją 3 załącznika II do dyrektywy 96/27/WE.</p> <p>Badanie wykonuje zgłoszona europejska służba techniczna o odpowiednich kompetencjach. Wnioskodawca otrzymuje szczegółowe sprawozdanie.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
58	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009 (Ochrona pieszych)	<p><i>System wspomagania hamulców</i></p> <p>Pojazdy są wyposażone w elektroniczny układ przeciwblokujący (ABS) działający na wszystkie koła.</p> <p><i>Ochrona pieszych</i></p> <p>Wymagań tego rozporządzenia nie stosuje się do dnia 1 stycznia 2013 r.</p> <p><i>Przednie układy zabezpieczające</i></p> <p>Przednie układy zabezpieczające zamontowane w pojazdach muszą mieć jednak homologację typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 78/2009, a ich montaż musi być zgodny z wymaganiami podstawowymi określonymi w sekcji 6 załącznika I do tegoż rozporządzenia.</p>
59	Dyrektywa 2005/64/WE (Zdolność do recyklingu)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy.
61	Dyrektywa 2006/40/WE (System klimatyzacji)	Stosuje się wymagania tej dyrektywy.

Część II: Pojazdy należące do kategorii N₁

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
1	Dyrektywa 70/157/EWG (Dopuszczalny poziom hałasu)	<p><i>Badanie hałasu przejeżdżającego pojazdu</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z metodą A, o której mowa w załączniku 3 do regulaminu EKG ONZ nr 51.</p> <p>Wartości graniczne zostały określone w pkt 2.1 załącznika I do dyrektywy 70/157/EWG. Dozwolone jest przekroczenie dopuszczalnych wartości granicznych o jeden decybel.</p> <p>b) Tor do badania musi być zgodny z załącznikiem 8 do regulaminu EKG ONZ nr 51. Tor o innych właściwościach można zastosować pod warunkiem przeprowadzenia badań korelacyjnych przez służbę techniczną. W razie konieczności stosuje się współczynnik poprawkowy.</p> <p>c) Układów wydechowych zawierających materiały włókniste nie trzeba poddawać kondycjonowaniu zgodnie z załącznikiem 5 do regulaminu EKG ONZ nr 51.</p> <p><i>Badanie pojazdu nieruchomego</i></p> <p>Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 3.2 załącznika 3 do regulaminu EKG ONZ nr 51.</p>
2	Dyrektywa 70/220/EWG (Emisje)	<p><i>Emisje z rury wylotowej układu wydechowego</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie typu I zgodnie z załącznikiem III do dyrektywy 70/220/EWG, stosując współczynniki pogorszenia, o których mowa w pkt 5.3.6.2. Stosuje się wartości graniczne określone w pkt 5.3.1.4 załącznika I do tejże dyrektywy.</p> <p>b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3 000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika III do wspomnianej dyrektywy.</p> <p>c) Do badania stosuje się paliwo wzorcowe określone w załączniku IX do dyrektywy 70/220/EWG.</p> <p>d) Dynamometr ustawia się zgodnie z wymaganiami technicznymi określonymi w pkt 3.2 dodatku 2 do załącznika III do wspomnianej dyrektywy.</p> <p>e) Badania, o którym mowa w lit. a), nie wykonuje się, jeżeli można wykazać, że pojazd jest zgodny z jednym z rozporządzeń kalifornijskich, o których mowa w uwadze wstępnej do sekcji 5 załącznika I do wspomnianej dyrektywy.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
		<p><i>Emisja par</i></p> <p>Pojazdy napędzane silnikiem benzynowym muszą być wyposażone w układ kontroli emisji par (np. filtr z węglem aktywnym).</p> <p><i>Emisje ze skrzyni korbowej</i></p> <p>Wymagana jest obecność urządzenia do recyklingu gazów ze skrzyni korbowej.</p> <p><i>Pokładowy system diagnostyczny (OBD)</i></p> <p>a) Pojazd musi być wyposażony w pokładowy system diagnostyczny.</p> <p>b) Musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego systemu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych.</p>
2a	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Emisje (Euro 5 i Euro 6) z lekkich pojazdów użytkowych/dostęp do informacji	<p><i>Emisje z rury wylotowej układu wydechowego</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie typu I zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, stosując współczynniki pogorszenia określone w pkt 1.4 załącznika VII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Stosuje się wartości graniczne określone w tabeli I i tabeli II w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007.</p> <p>b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3 000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83.</p> <p>c) Do badania stosuje się paliwo wzorcowe określone w załączniku IX do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.</p> <p>d) Dynamometr ustawia się zgodnie z wymaganiami technicznymi określonymi w pkt 3.2 załącznika IV do regulaminu EKG ONZ nr 83.</p> <p>e) Badania, o którym mowa w lit. a), nie wykonuje się, jeżeli można wykazać, że pojazd jest zgodny z jednym z rozporządzeń kalifornijskich, o których mowa w sekcji 2 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.</p> <p><i>Emisja par</i></p> <p>Pojazdy napędzane silnikiem benzynowym muszą być wyposażone w układ kontroli emisji par (np. filtr z węglem aktywnym).</p> <p><i>Emisje ze skrzyni korbowej</i></p> <p>Wymagana jest obecność urządzenia do recyklingu gazów ze skrzyni korbowej.</p> <p><i>Pokładowy system diagnostyczny (OBD)</i></p> <p>Pojazd musi być wyposażony w pokładowy system diagnostyczny.</p> <p>Musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego systemu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych.</p> <p><i>Zadymienie spalin</i></p> <p>a) Pojazdy wyposażone w silniki wysokoprężne poddaje się badaniom zgodnie z metodami badań określonymi w dodatku 2 do załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.</p> <p>b) Skorygowaną wartość współczynnika absorpcji umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu.</p> <p><i>Emisje CO₂ i zużycie paliwa</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.</p> <p>b) Pojazd nie musi wykazywać przejechanych 3 000 km, jak określono w pkt 3.1.1 załącznika 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83.</p> <p>c) Jeżeli pojazd jest zgodny z rozporządzeniami kalifornijskimi, o których mowa w sekcji 2 załącznika I do rozporządzenia</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
		<p>(WE) nr 692/2008, i w związku z tym nie są wymagane badania emisji z rury wylotowej układu wydechowego, państwa członkowskie obliczają emisję CO₂ i zużycie paliwa przy użyciu wzorów podanych w uwagach wyjaśniających ^(b) i ^(c).</p> <p><i>Dostęp do informacji</i></p> <p>Nie stosuje się przepisów dotyczących dostępu do informacji.</p>
3	Dyrektywa 70/221/EWG (Zbiorniki paliwa – tylne zabezpieczenia)	<p><i>Zbiorniki paliwa</i></p> <p>a) Zbiorniki paliwa muszą spełniać wymagania sekcji 5 załącznika I do dyrektywy 70/221/EWG, z wyłączeniem pkt 5.1, 5.2 i 5.12. W szczególności muszą spełniać wymogi pkt 5.9 i 5.9.1, przy czym nie wykonuje się badania wyciekania.</p> <p>b) Zbiorniki na skroplony gaz ropopochodny (LPG) lub sprężony gaz ziemny (CNG) muszą mieć homologację typu zgodnie z, odpowiednio, regulaminem EKG ONZ nr 67 zmienionym seria poprawek 01 lub regulaminem nr 110 ^(a).</p> <p><i>Przepisy szczegółowe dotyczące zbiorników paliwa wykonanych z tworzyw sztucznych</i></p> <p>Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że zbiornik paliwa w danym pojeździe [którego numer VIN musi zostać określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pkt 6.3 dyrektywy 70/221/EWG, — normie FMVSS nr 301 («Integralność układu paliwowego»), — załączniku 5 do regulaminu EKG ONZ nr 34. <p><i>Tylne urządzenie zabezpieczające</i></p> <p>a) Tylna część pojazdu musi być zbudowana zgodnie z sekcją 5 załącznika II do dyrektywy 70/221/EWG.</p> <p>b) Do tego celu wystarczające jest, aby spełnione były wymagania określone w pkt 5.2 akapit drugi.</p> <p>c) Jeżeli do celów stosowania powyższych przepisów wymagane jest doposażenie pojazdu w tylne urządzenie zabezpieczające, to musi ono spełniać wymagania pkt 5.3 i 5.4 załącznika II do tej dyrektywy.</p>
4	Dyrektywa 70/222/EWG (Miejsce na tylną tablicę rejestracyjną)	Miejsce na tablicę rejestracyjną, jej nachylenie, kąty widoczności i położenie muszą spełniać wymagania dyrektywy 70/222/EWG.
5	Dyrektywa 70/311/EWG (Siła kierowania)	<p><i>Układy mechaniczne</i></p> <p>a) Mechanizm kierowniczy musi być zbudowany w sposób zapewniający samocentrowanie. W celu sprawdzenia zgodności z tym wymogiem wykonuje się badanie zgodnie z pkt 5.1.2 i 5.2.1 załącznika I do dyrektywy 70/311/EWG.</p> <p>b) Awaria wspomaganie układu kierowniczego nie może powodować całkowitej utraty sterowności pojazdu.</p> <p><i>Złożony układ elektronicznego sterowania pojazdu (urządzenia typu »Drive-by-wire«)</i></p> <p>Złożony układ sterowania elektronicznego jest dopuszczalny wyłącznie pod warunkiem, że spełnia wymagania załącznika 6 do regulaminu EKG ONZ nr 79.</p>
6	Dyrektywa 70/387/EWG (Zamki i zawiasy drzwi)	<p>a) Zamki i zawiasy drzwi muszą spełniać wymogi pkt 3.2.1, 3.3.2 i 3.4.1 załącznika I do dyrektywy 70/387/EWG.</p> <p>b) Nie stosuje się wymagań określonych w pkt 3.4.1, jeżeli wykazano zgodność z pkt 6.1.5.4 regulaminu EKG ONZ nr 11, wersja 1, poprawka 2.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
7	Dyrektywa 70/388/EWG (Dźwiękowy sygnał ostrzegawczy)	<p><i>Części</i></p> <p>Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z dyrektywą 70/388/EWG. Muszą jednak wysyłać ciągły sygnał dźwiękowy zgodnie z wymogiem pkt 1.1 załącznika I do dyrektywy 70/388/EWG.</p> <p><i>Montaż w pojeździe</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z sekcją 2 załącznika I do dyrektywy 70/388/EWG.</p> <p>b) Maksymalny poziom ciśnienia dźwięku musi być zgodny z pkt 2.1.4 w sekcji 2 wspomnianego załącznika.</p>
8	Dyrektywa 2003/97/WE (Urządzenia widzenia pośredniego)	<p><i>Części</i></p> <p>a) Pojazd musi być wyposażony w lusterka wsteczne określone w sekcji 2 załącznika III do dyrektywy 2003/97/WE.</p> <p>b) Lusterka nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z powyższą dyrektywą.</p> <p>c) Promień krzywizny lusterek nie może powodować znaczącego zniekształcenia obrazu. Według uznania służby technicznej promień krzywizny sprawdza się zgodnie z metodą opisaną w dodatku 1 do załącznika II do dyrektywy 2003/97/WE. Promienie krzywizny nie mogą być mniejsze niż określone w pkt 3.4 załącznika II do powyższej dyrektywy.</p> <p><i>Montaż w pojeździe</i></p> <p>Wykonuje się pomiary w celu dopilnowania, by pola widzenia spełniały wymagania, odpowiednio, sekcji 5 załącznika III do dyrektywy 2003/97/WE albo sekcji 5 załącznika III do dyrektywy 71/127/EWG.</p>
9	Dyrektywa 71/320/EWG (Układy hamulcowe)	<p><i>Przepisy ogólne</i></p> <p>a) Układ hamulcowy musi być zbudowany zgodnie z sekcją 2 załącznika I do dyrektywy 71/320/EWG.</p> <p>b) Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny układ hamulcowy przeciwblokujący działający na wszystkie koła.</p> <p>c) Skuteczność układu hamulcowego musi być zgodna z sekcją 2 załącznika II do wspomnianej dyrektywy.</p> <p>d) Do tych celów wykonuje się badania drogowe na torze o nawierzchni wykazującej wysoką przyczepność. Badanie hamulca postojowego wykonuje się przy nachyleniu 18 % (do góry i w dół).</p> <p>Wykonuje się tylko badania wymienione poniżej. W każdym przypadku pojazd musi być w pełni obciążony.</p> <p>e) Badania drogowego, o którym mowa w lit. c) powyżej, nie wykonuje się, jeżeli wnioskodawca może przedłożyć poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd spełnia wymogi regulaminu EKG ONZ nr 13-H, włącznie z suplementem 5, albo normy FMVSS nr 135.</p> <p><i>Hamulec roboczy</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie typu 0 określone w pkt 1.2.2 i 1.2.3 załącznika II do dyrektywy 71/320/EWG.</p> <p>b) Ponadto wykonuje się badanie typu I określone w pkt 1.3 załącznika II do tejże dyrektywy.</p> <p><i>Hamulec postojowy</i></p> <p>Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 2.1.3 załącznika II do wspomnianej dyrektywy.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
10	Dyrektywa 72/245/EWG (Zakłócenia radioelektryczne (zgodność elektromagnetyczna))	<p>Części</p> <p>a) Podzespoły elektryczne/elektroniczne nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z dyrektywą 72/245/EWG.</p> <p>b) Urządzenia elektryczne/elektroniczne montowane jako wyposażenie muszą jednak spełniać wymogi tejże dyrektywy.</p> <p><i>Emitowane promieniowanie elektromagnetyczne</i></p> <p>Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że pojazd spełnia wymogi dyrektywy 72/245/EWG lub następujących norm alternatywnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> — szerokopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 lub SAE J551-2, — wąskopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne: CISPR 12 (na zewnątrz pojazdu) lub 25 (wewnątrz pojazdu), lub SAE J551 - 4 i SAE J1113-41. <p><i>Badania odporności</i></p> <p>Odstępuje się od badań odporności.</p>
11	Dyrektywa 72/306/EWG (Dymienie z silników Diesla)	<p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z metodami opisanymi w załącznikach III i IV do dyrektywy 72/306/EWG.</p> <p>Stosuje się wartości graniczne podane w załączniku V do tejże dyrektywy.</p> <p>b) Skorygowaną wartość współczynnika absorpcji, o którym mowa w sekcji 4 załącznika I do dyrektywy 72/306/EWG, umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu.</p>
13	Dyrektywa 74/61/EWG (Zabezpieczenie przed kradzieżą i urządzenie unieruchamiające)	<p>a) W celu zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem pojazd musi być wyposażony w urządzenie blokujące określone w pkt 2.2 załącznika IV do dyrektywy 74/61/EWG.</p> <p>b) Jeżeli zamontowano urządzenie unieruchamiające, to musi ono spełniać wymagania techniczne określone w sekcji 3 załącznika V do tejże dyrektywy oraz wymagania podstawowe określone w sekcji 4, a w szczególności w pkt 4.1.1.</p>
14	Dyrektywa 74/297/EWG (f) (Bezpieczne układy kierownicze)	<p>a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dyrektywie 74/297/EWG, — normie FMVSS nr 203 (»Zabezpieczenie kierowcy w przypadku zderzenia zapewniane przez układ kierowniczy«), w tym FMVSS nr 204 (»Przemieszczanie się do tyłu kierowcy«), — art. 11 JSRRV. <p>b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 74/297/EWG. Badanie wykonuje zgłoszona europejska służba techniczna o odpowiednich kompetencjach. Wnioskodawca otrzymuje szczegółowe sprawozdanie.</p>
15	Dyrektywa 74/408/EWG Wytrzymałość siedzeń – zagłówki	<p><i>Siedzenia, punkty mocowania siedzeń i systemy regulacji</i></p> <p>Siedzenia i ich systemy regulacji muszą spełniać wymogi załącznika IV do dyrektywy 74/408/EWG.</p> <p><i>Zagłówki</i></p> <p>a) Zagłówki muszą spełniać wymagania podstawowe określone w sekcji 3 załącznika II do dyrektywy 74/408/EWG oraz wymagania sekcji 5 dodatku I do powyższego załącznika.</p> <p>b) Wykonuje się tylko badania opisane w pkt 3.10 i sekcjach 5, 6 i 7 załącznika II do wspomnianej dyrektywy.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
17	Dyrektywa 75/443/EWG (Prędkościomierz – bieg wsteczny)	<p><i>Wyposażenie prędkościomierza</i></p> <p>a) Tarcza musi spełniać wymogi pkt 4.1–4.2.3 załącznika II do dyrektywy 75/443/EWG.</p> <p>b) Jeżeli służba techniczna ma uzasadnione powody, aby uważać, że prędkościomierz nie jest skalibrowany z wystarczającą dokładnością, może zażądać wykonania badań określonych w pkt 4.3.</p> <p><i>Bieg wsteczny</i></p> <p>Mechanizm przekładni musi obejmować bieg wsteczny.</p>
18	Dyrektywa 76/114/EWG (Tabliczki znamionowe)	<p><i>Numer identyfikacyjny pojazdu</i></p> <p>a) Pojazd musi być wyposażony w numer identyfikacyjny pojazdu składający się z co najmniej ośmiu i nie więcej niż 17 znaków. Numer identyfikacyjny pojazdu zawierający 17 znaków musi spełniać wymagania określone w normach ISO 779:1983 i 3780:1983.</p> <p>b) Numer identyfikacyjny pojazdu musi być umieszczony w widocznym i łatwo dostępnym miejscu w taki sposób, aby nie można go było usunąć lub by nie ulegał zniszczeniu.</p> <p>c) Jeżeli na podwoziu ani nadwoziu nie wyłoczono numeru identyfikacyjnego pojazdu, to państwo członkowskie może zażądać późniejszego umieszczenia takiego numeru na pojeździe zgodnie z wymogami prawa krajowego. W takim przypadku operacja umieszczenia numeru jest nadzorowana przez właściwy organ państwa członkowskiego.</p> <p><i>Tabliczka znamionowa</i></p> <p>Pojazd musi być wyposażony w tabliczkę identyfikacyjną zamontowaną przez producenta pojazdu.</p> <p>Po udzieleniu dopuszczenia nie wymaga się umieszczenia dodatkowych tabliczek.</p>
19	Dyrektywa 76/115/EWG (Punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	<p>Wnioskodawca składa poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi zostać określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dyrektywie 76/115/EWG, — normie FMVSS nr 210 («Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa»), — art. 22-3 JSRRV.
20	Dyrektywa 76/756/EWG (Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej)	<p>a) Instalacja urządzeń oświetleniowych musi spełniać wymagania podstawowe regulaminu EKG ONZ nr 48 zmienionego serią poprawek 03, z wyłączeniem wymagań załączników 5 i 6 do regulaminu nr 48.</p> <p>b) Nie zezwala się na odstępstwa od wymagań dotyczących liczby, podstawowej budowy, połączeń elektrycznych oraz barwy światła wysyłanego lub odbijanego przez światła i urządzenia sygnalizacji świetlnej, o których mowa w pozycjach 21–26 i 28–30.</p> <p>c) Jeżeli w celu spełnienia powyższych wymagań pojazd musi być wyposażony w światła lub urządzenia sygnalizacji świetlnej, to muszą one być opatrzone znakiem homologacji typu WE.</p> <p>d) Światła wyposażone w gazowo-wyładowcze źródło światła mogą być stosowane tylko w połączeniu z urządzeniem do oczyszczania reflektorów oraz automatycznym urządzeniem do poziomowania reflektorów, w stosownych przypadkach.</p> <p>e) Światła mijania muszą być dostosowane do kierunku ruchu obowiązującego w kraju, gdzie pojazd jest dopuszczany.</p>
21	Dyrektywa 76/757/EWG (Światła odblaskowe)	<p>W razie konieczności z tyłu pojazdu umieszcza się dwa dodatkowe światła odblaskowe opatrzone znakiem homologacji WE, których położenie musi być zgodne z regulaminem EKG ONZ nr 48.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
22	Dyrektywa 76/758/EWG (Światła obrysowe, światła pozycyjne przednie (boczne), światła pozycyjne tylne (boczne), światła stopu, światła obrysowe boczne, światła dzienne)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
23	Dyrektywa 76/759/EWG (Kierunkowskazy)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
24	Dyrektywa 76/760/EWG (Oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
25	Dyrektywa 76/761/EWG (Reflektory (w tym żarówki))	<p>a) Oświetlenie wytwarzane przez światło mijania reflektorów zamontowanych na pojeździe sprawdza się zgodnie z przepisami sekcji 6 regulaminu EKG ONZ nr 112 dotyczącego świateł głównych z asymetrycznym światłem mijania. Do tego celu można wykorzystać tolerancje określone w załączniku 5 do tego regulaminu.</p> <p>b) Tę samą decyzję stosuje się odpowiednio do świateł mijania reflektorów objętych regulaminem EKG ONZ nr 98 lub nr 123.</p>
26	Dyrektywa 76/762/EWG (Przednie światła przeciwmgłowe)	Nie stosuje się przepisów tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
27	Dyrektywa 77/389/EWG (Haki holownicze)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy.
28	Dyrektywa 77/538/EWG (Tylne światła przeciwmgłowe)	Nie stosuje się przepisów tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł.
29	Dyrektywa 77/539/EWG (Światła cofania)	Nie stosuje się przepisów tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
30	Dyrektywa 77/540/EWG (Światła postojowe)	Nie stosuje się przepisów tej dyrektywy. Służba techniczna sprawdza jednak prawidłowe działanie świateł, jeżeli są zamontowane.
31	Dyrektywa 77/541/EWG (Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące)	<p>Części</p> <p>a) Pasy bezpieczeństwa nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG.</p> <p>b) Każdy pas bezpieczeństwa musi jednak mieć etykietę identyfikacyjną.</p> <p>c) Wskazania na etykiecie muszą być zgodne z decyzją dotyczącą punktów mocowania pasów bezpieczeństwa (zob. pozycja 19).</p> <p>Wymagania dotyczące montażu</p> <p>a) Pojazd musi być wyposażony w pasy bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku XV do 77/541/EWG.</p> <p>b) Jeżeli zgodnie z lit. a) powyżej pojazd musi być wyposażony w dodatkowe pasy bezpieczeństwa, to muszą one należeć do typu homologowanego zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG lub regulaminem EKG ONZ nr 16.</p>
33	Dyrektywa 78/316/EWG (Oznaczenie urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników)	<p>a) Symbole, w tym barwa odpowiadających im urządzeń ostrzegawczych, których obecność jest obowiązkowa na podstawie załącznika II do dyrektywy 78/316/EWG, muszą spełniać wymogi tej dyrektywy.</p> <p>b) W przeciwnym przypadku służba techniczna sprawdza, czy symbole, urządzenia ostrzegawcze oraz wskaźniki zamontowane w pojeździe dostarczają kierowcy zrozumiałe informacje dotyczące działania odpowiednich urządzeń sterujących.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
34	Dyrektywa 78/317/EWG Odszranianie/odmgławianie	Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie urządzenia do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.
35	Dyrektywa 78/318/EWG Spryskiwacze/wycieraczki	Pojazd musi być wyposażony w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej.
36	Dyrektywa 2001/56/WE (Systemy grzewcze)	<p>a) Przedział pasażerski musi być wyposażony w system grzewczy.</p> <p>b) Grzejniki spalinowe oraz ich instalacja muszą spełniać wymagania załącznika VII do dyrektywy 2001/56/WE. Ponadto grzejniki spalinowe zasilane LPG i systemy grzewcze zasilane LPG muszą spełniać wymagania określone w załączniku VIII do tejże dyrektywy.</p> <p>c) Dodatkowe systemy grzewcze montowane jako doposażenie muszą spełniać wymagania określone we wspomnianej dyrektywie.</p>
39	Dyrektywa 80/1268/EWG (Emisja CO ₂ /zużycie paliwa)	<p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z sekcją 5 załącznika I do dyrektywy 80/1268/EWG.</p> <p>b) Nie stosuje się wymagań określonych w pkt 5.1.1 powyższego załącznika.</p> <p>c) Jeżeli nie wykonuje się badania emisji z rury wylotowej układu wydechowego w zastosowaniu przepisów, o których mowa w pozycji 2, emisję CO₂ i zużycie paliwa oblicza się przy użyciu wzorów podanych w uwagach wyjaśniających ^(b) i ^(c).</p>
40	Dyrektywa 80/1269/EWG (Moc silnika)	<p>a) Wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, określające moc maksymalną silnika w kW i odpowiadającą jej prędkość obrotową silnika w obrotach na minutę.</p> <p>b) Można również odwołać się do wykresu mocy silnika zawierającego te same informacje.</p>
41	Dyrektywa 2005/55/WE (Emisje (Euro 4 i Euro 5) pojazdy ciężkie – OBD – Zadymienie spalin)	<p><i>Emisje z rury wylotowej układu wydechowego</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z pkt 6.2 załącznika I do dyrektywy 2005/55/WE, stosując współczynniki pogarszania jakości określone w pkt 3.6 załącznika II do dyrektywy 2005/78/WE.</p> <p>b) Stosuje się wartości graniczne określone w tabeli 1 lub tabeli 2 załącznika I do dyrektywy 2005/55/WE.</p> <p><i>Pokładowy system diagnostyczny (OBD)</i></p> <p>a) Pojazd musi być wyposażony w pokładowy system diagnostyczny.</p> <p>b) Musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego systemu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych.</p> <p><i>Zadymienie spalin</i></p> <p>a) Pojazdy wyposażone w silniki wysokoprężne poddaje się badaniom zgodnie z metodami badań określonymi w załączniku VI do dyrektywy 2005/55/WE.</p> <p>b) Skorygowaną wartość współczynnika absorpcji umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu.</p>
45	Dyrektywa 92/22/EWG (Szyby bezpieczne)	<p><i>Części</i></p> <p>a) Szyby muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego hartowanego lub wielowarstwowego.</p> <p>b) Szyby wykonane z tworzywa sztucznego można montować tylko w położeniach za słupkiem »B«.</p> <p>c) Szyby nie muszą być homologowane zgodnie z dyrektywą 92/22/EWG.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
		<p>Montaż</p> <p>a) Stosuje się przepisy dotyczące montażu określone w załączniku 21 do regulaminu EKG ONZ nr 43.</p> <p>b) Na szybie przedniej i na szybach położonych przed słupkiem »B« zabrania się umieszczania folii przyciemnianych, które zmniejszają normalne przepuszczanie światła do poziomu poniżej wymaganego minimum.</p>
46	Dyrektywa 92/23/EWG (Opony)	<p>Części</p> <p>Opony muszą być opatrzone znakiem homologacji typu WE, w tym symbolem »s« (oznaczającym hałas).</p> <p>Montaż</p> <p>a) Wymiary, indeks nośności oraz kategoria prędkości opon muszą spełniać wymogi załącznika IV do dyrektywy 92/23/EWG.</p> <p>b) Symbol kategorii prędkości opony musi być zgodny z maksymalną prędkością konstrukcyjną pojazdu.</p> <p>c) Obecność ogranicznika prędkości nie zwalnia ze stosowania tego wymogu.</p> <p>d) Do celów stosowania przepisów lit. b) powyżej prędkość maksymalną pojazdu podaje producent pojazdu. Służba techniczna może jednak ocenić maksymalną prędkość konstrukcyjną pojazdu na podstawie mocy maksymalnej silnika, maksymalnej prędkości obrotowej oraz danych dotyczących łańcucha kinematycznego.</p>
48	Dyrektywa 97/27/WE (Masy i wymiary)	<p>a) Muszą być spełnione wymagania podstawowe określone w załączniku I do dyrektywy 97/27/WE.</p> <p>Nie stosuje się jednak wymagań określonych w pkt 7.8.3, 7.9 i 7.10 powyższego załącznika.</p> <p>b) Do celów stosowania przepisów, o których mowa w lit. a), pod uwagę bierze się następujące masy:</p> <ul style="list-style-type: none"> — masę pojazdu gotowego do jazdy zdefiniowaną w pkt 2.6 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE, zmierzoną przez służbę techniczną, oraz — maksymalne masy całkowite pojazdu podane przez producenta pojazdu albo umieszczone na tabliczce producenta, w tym na naklejkach lub w ramach informacji zawartych w instrukcji obsługi pojazdu. Masy te uznaje się za technicznie dopuszczalne maksymalne masy całkowite pojazdu. <p>c) Niedozwolone jest dokonywanie przez wnioskodawcę zmian technicznych, np. zastępowania opon innymi o mniejszym indeksie nośności, w celu zmniejszenia technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu do 3,5 tony lub poniżej, aby pojazd mógł otrzymać dopuszczenie indywidualne.</p> <p>d) Odstępstwa od maksymalnych dopuszczalnych wymiarów są niedozwolone.</p>
49	Dyrektywa 92/114/EWG (Zewnętrzne elementy wystające kabiny)	<p>a) Zgodnie z sekcją 6 załącznika I do dyrektywy 92/114/EWG muszą być spełnione wymagania ogólne określone w sekcji 5 załącznika I do dyrektywy 74/483/EWG.</p> <p>b) Według uznania służby technicznej muszą być spełnione wymagania określone w pkt 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 i 6.11 załącznika I do dyrektywy 74/483/EWG.</p>

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
50	Dyrektywa 94/20/WE (Urządzenia sprzęgające)	<p><i>Oddzielne zespoły techniczne</i></p> <p>a) Urządzenia sprzęgające pochodzące od producentów oryginalnego wyposażenia (OEM), przeznaczone do ciągnięcia przyczepy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 1 500 kg, nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z dyrektywą 94/20/WE.</p> <p>b) Urządzenie sprzęgające uznaje się za wyposażenie pochodzące od producenta oryginalnego wyposażenia (OEM), jeżeli jest opisane w instrukcji obsługi pojazdu lub w innym równoważnym dokumencie informacyjnym przekazywanym nabywcy przez producenta pojazdu.</p> <p>c) Jeżeli takie urządzenie sprzęgające jest dopuszczane razem z pojazdem, to w świadectwie dopuszczenia zamieszcza się odpowiednią informację, że właściciel ponosi odpowiedzialność za zapewnienie zgodności z urządzeniem sprzęgającym zamocowanym w przyczepie.</p> <p>d) Urządzenia sprzęgające inne niż te, o których mowa w lit. a) powyżej, oraz urządzenia sprzęgające montowane jako doposażenie muszą mieć homologację typu zgodnie z dyrektywą 94/20/WE.</p> <p><i>Montaż w pojeździe</i></p> <p>Służba techniczna sprawdza, czy montaż urządzeń sprzęgających jest zgodny z załącznikiem VII do dyrektywy 94/20/WE.</p>
54	Dyrektywa 96/27/WE (Uderzenie z boku)	<p>a) Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi zostać określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dyrektywie 96/27/WE, — normie FMVSS nr 214 («Ochrona przed uderzeniem z boku»), — art. 18 JSRRV. <p>b) Na życzenie wnioskodawcy na pojeździe produkcyjnym można wykonać badanie zgodnie z sekcją 3 załącznika II do dyrektywy 96/27/WE.</p> <p>c) Badanie wykonuje zgłoszona europejska służba techniczna o odpowiednich kompetencjach. Wnioskodawca otrzymuje szczegółowe sprawozdanie.</p>
56	Dyrektywa 98/91/WE Pojazdy przeznaczone do transportu towarów niebezpiecznych	Pojazdy przeznaczone do transportu towarów niebezpiecznych muszą spełniać wymogi dyrektywy 94/55/WE.
58	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009 (Ochrona pieszych)	<p><i>System wspomagania hamulców</i></p> <p>Pojazdy są wyposażone w elektroniczny układ przeciwblokujący (ABS) działający na wszystkie koła.</p> <p><i>Ochrona pieszych</i></p> <p>Do dnia 24 lutego 2018 r. wymagań tego rozporządzenia nie stosuje się do pojazdów, których maksymalna masa nie przekracza 2 500 kg, a do dnia 24 sierpnia 2019 r. do pojazdów, których maksymalna masa przekracza 2 500 kg.</p> <p><i>Przednie układy zabezpieczające</i></p> <p>Przednie układy zabezpieczające zamontowane w pojazdach muszą mieć jednak homologację typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 78/2009, a ich montaż musi być zgodny z wymaganiami podstawowymi określonymi w sekcji 6 załącznika I do tegoż rozporządzenia.</p>
59	Dyrektywa 2005/64/WE (Zdolność do recyklingu)	Nie stosuje się wymagań tej dyrektywy.

Lp.	Odniesienie do aktu prawnego	Wymagania alternatywne
61	Dyrektywa 2006/40/WE (System klimatyzacji)	Stosuje się wymagania tej dyrektywy.

Uwagi wyjaśniające do dodatku 2

1. Skróty użyte w dodatku:

- »OEM«: wyposażenie oryginalne zapewniane przez producenta.
- »FMVSS«: federalna norma bezpieczeństwa pojazdów silnikowych (*Federal Motor Vehicle Safety Standard*) Departamentu Transportu Stanów Zjednoczonych.
- »JSRRV«: japońskie przepisy dotyczące bezpieczeństwa pojazdów drogowych (*Japan Safety regulations for Road Vehicles*).
- »SAE«: Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacyjnych (*Society of Automotive Engineers*).
- »CISPR«: Międzynarodowy Komitet Specjalny ds. Zakłóceń Radioelektrycznych (*Comité international spécial des perturbations radioélectriques*).

2. Uwagi:

- (a) Kompletną instalację LPG lub CNG sprawdza się pod względem zgodności z przepisami odpowiednio regulaminów EKG ONZ nr 67, 110 lub 115.
- (b) Wzory do oszacowania emisji CO₂ są następujące:
- Silnik benzynowy i ręczna skrzynia biegów:
 $CO_2 = 0,047 m + 0,561 p + 56,621$
- Silnik benzynowy i automatyczna skrzynia biegów:
 $CO_2 = 0,102 m + 0,328 p + 9,481$
- Silnik benzynowy i napęd hybrydowy elektryczny:
 $CO_2 = 0,116 m - 57,147$
- Silnik wysokoprężny i ręczna skrzynia biegów:
 $CO_2 = 0,108 m - 11,371$
- Silnik wysokoprężny i automatyczna skrzynia biegów:
 $CO_2 = 0,116 m - 6,432$
- gdzie: CO₂ oznacza łączną masę emisji CO₂ w g/km, »m« oznacza masę pojazdu gotowego do jazdy w kg, a »p« oznacza moc maksymalną silnika w kW.
- Łączną masę CO₂ oblicza się do jednego miejsca po przecinku i zaokrągla do najbliższej liczby całkowitej w następujący sposób:
- a) jeżeli cyfra po przecinku jest mniejsza niż 5, liczbę zaokrągla się w dół;
- b) jeżeli cyfra po przecinku jest większa lub równa 5, liczbę zaokrągla się do góry.
- (c) Wzory do oszacowania zużycia paliwa są następujące:
- $$CFC = CO_2 \times k^{-1}$$
- gdzie: CFC oznacza łączne zużycie paliwa w l/100 km, CO₂ oznacza łączną masę emisji CO₂ w g/km po zaokrągleniu zgodnie z zasadą określoną w uwadze 2 lit. b), a »k« oznacza współczynnik równy:
23,81 dla silników benzynowych;
26,49 dla silników wysokoprężnych.
- Łączne zużycie paliwa oblicza się do dwóch miejsc po przecinku i zaokrągla w następujący sposób:
- a) jeżeli druga cyfra po przecinku jest mniejsza niż 5, liczbę zaokrągla się w dół;
- b) jeżeli druga cyfra po przecinku jest większa lub równa 5, liczbę zaokrągla się do góry.
- (d) Dyrektywę 74/297/EWG stosuje się do pojazdów nieobjętych zakresem dyrektywy 96/79/WE.
- (e) Zgodność z dyrektywą 96/79/WE zwalnia pojazdy ze zgodności z dyrektywą 74/297/EWG.
- (f) Dyrektywę 74/297/EWG stosuje się do pojazdów kategorii N₁ o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej pojazdu nieprzekraczającej 1,5 tony.

(1) W razie braku dokumentu rejestracyjnego pojazdu właściwy organ może skorzystać z dostępnych dowodów w postaci dokumentacji potwierdzającej datę produkcji lub pierwszy zakup."

2. W załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:

- a) zdanie pierwsze nagłówka wzoru B otrzymuje brzmienie:

„WZÓR B

(stosowany do celów homologacji typu pojazdu w odniesieniu do układu);

Sekcja 2**Ogólne cechy konstrukcyjne**

1. Liczba osi:oraz kół:
- 1.1. Liczba i położenie osi z kołami bliźniaczymi:
3. Osie napędowe (liczba, pozycja, współpraca):

Podstawowe wymiary

4. Rozstaw osi (°): ... mm
- 4.1. Odstęp między osiami: 1-2: ... mm 2-3: ... mm 3-4: ... mm
5. Długość: ... mm
6. Szerokość: ... mm
7. Wysokość: ... mm

Masy

13. Masa pojazdu gotowego do jazdy: kg (b)
16. Technicznie dopuszczalne masy maksymalne pojazdu
- 16.1. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu:kg
- 16.2. Technicznie dopuszczalna masa przypadająca na każdą z osi: 1. kg 2. kg 3. kg itd.
- 16.4. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa zestawu:kg
18. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta przez pojazd w przypadku:
- 18.1. przyczepy z wózkiem skrętnym: kg
- 18.2. naczepy: kg
- 18.3. przyczepy z osią centralną: kg
- 18.4. przyczepy bez hamulca:kg
19. Technicznie dopuszczalne maksymalne obciążenie pionowe na urządzeniu sprzęgającym: kg

Silnik

20. Producent silnika:
21. Kod fabryczny silnika oznaczony na silniku:
22. Zasada działania silnika:
23. Wyłączenie elektryczny: tak/nie (l)
- 23.1. Pojazd hybrydowy [elektryczny]: tak/nie (l)
24. Liczba i układ cylindrów:
25. Pojemność skokowa silnika: cm³
26. Paliwo: olej napędowy/benzyna/LPG/NG – biometan/etanol/biodiesel/wodór (l)
- 26.1. Jednopaliwowy/dwupaliwowy/flex fuel (l)
27. Maksymalna moc netto silnika (°): kW przy ... min⁻¹ lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnika elektrycznego) kW (l)

Prędkość maksymalna

29. Prędkość maksymalna: km/h

Osie i zawieszenie

30. Rozstaw kół osi: 1. mm 2. mm 3. mm
35. Zespół opona/koło:

Nadwozie

38. Kod nadwozia ^(d):
40. Kolor pojazdu ^(e):
41. Liczba i rozmieszczenie drzwi:
42. Liczba miejsc siedzących (w tym miejsce kierowcy) ^(f):
- 42.1. Siedzenie(-a) przeznaczone do wykorzystania jedynie w czasie postoju pojazdu:
- 42.3. Liczba miejsc przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich:

Urządzenie sprzęgające

44. Numer homologacji lub znak homologacji urządzenia sprzęgającego (jeżeli jest zamontowane):

Oddziaływanie na środowisko

46. Poziom hałasu
 Podczas postoju: dB(A) przy prędkości obrotowej silnika: min⁻¹
 Podczas jazdy:dB(A)
47. Poziom emisji spalin ^(g): Euro
- Inne akty prawne:
49. Emisja CO₂/zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej ^(h):
1. wszystkie rodzaje napędu z wyjątkiem pojazdów wyłącznie elektrycznych
- | | Emisja CO ₂ | Zużycie paliwa |
|------------------------------|------------------------|--|
| Cykl łączony: | ... g/km | ... l/100 km/m ³ /100 km ⁽ⁱ⁾ |
| Wartość ważona, cykl łączony | ... g/km | ... l/100 km |
2. pojazdy wyłącznie elektryczne i pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC
 Zużycie energii elektrycznej (wartość ważona, cykl łączony ⁽ⁱ⁾) Wh/km
52. Uwagi
53. Informacje dodatkowe (przebieg ^(j), ...)

Uwagi wyjaśniające do załącznika VI, wzór D:

- ⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.
- ⁽²⁾ Nieobowiązkowe.
- ^(e) Pozycja ta jest wypełniana jedynie w przypadku, gdy pojazd ma dwie osie.
- ^(f) Masa ta oznacza rzeczywistą masę pojazdu w warunkach, o których mowa w pkt 2.6 załącznika I.
- ^(g) W przypadku pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym wskazać moc dla obu napędów.
- ^(d) Stosuje się kody opisane w załączniku II sekcja C.
- ^(e) Wskazać kolor lub kolory należące do następujących kolorów podstawowych: biały, żółty, pomarańczowy, czerwony, fioletowy, niebieski, zielony, szary, brązowy lub czarny.
- ^(f) Z wyłączeniem siedzeń przeznaczonych do wykorzystania jedynie w czasie postoju pojazdu i liczby miejsc przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich.
- ^(g) Dodać liczbę poziomu Euro i, jeżeli dotyczy, znak odpowiadający przepisom zastosowanym w odniesieniu do homologacji typu.
- ^(h) Powtórzyć dla różnych paliw, które mogą być stosowane."