

## I

(Akty ustawodawcze)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/2144

z dnia 27 listopada 2019 r.

w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 <sup>(3)</sup> ustanowiono przepisy administracyjne i wymogi techniczne dotyczące homologacji typu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej.
- (2) Niniejsze rozporządzenie stanowi akt regulacyjny do celów unijnej procedury homologacji typu określonej w rozporządzeniu (UE) 2018/858. Dlatego należy odpowiednio zmienić załącznik II do rozporządzenia (UE) 2018/858. Przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące środków naprawczych i kar, mają pełne zastosowanie do niniejszego rozporządzenia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 440 z 6.12.2018, s. 90.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 16 kwietnia 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 8 listopada 2019 r.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

- (3) W ostatnich dziesięcioleciach rozwój sytuacji w zakresie bezpieczeństwa pojazdów znacznie przyczynił się do ogólnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w wypadkach drogowych. Jednak w 2017 r. na drogach Unii zginęło 25 300 osób, a liczba ta nie zmieniła się w ostatnich czterech latach. Ponadto każdego roku 135 000 osób odnosi poważne obrażenia w następstwie kolizji <sup>(4)</sup>. Unia powinna dołożyć wszelkich starań w celu ograniczenia lub wyeliminowania wypadków i obrażeń w transporcie drogowym. Oprócz środków bezpieczeństwa chroniących osoby znajdujące się w pojeździe potrzebne jest wdrożenie specjalnych środków zapobiegających wypadkom śmiertelnym i obrażeniom wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak rowerzyści i piesi, znajdujących się poza pojazdem. Jeżeli nie zostaną zaproponowane nowe inicjatywy w zakresie ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego, skutki dla bezpieczeństwa wynikające z obecnego podejścia nie będą już w stanie zrównoważyć skutków zwiększenia ruchu. W związku z tym niezbędna jest dalsza poprawa bezpieczeństwa pojazdów w ramach zintegrowanego podejścia do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także w celu lepszej ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego.
- (4) Przepisy dotyczące homologacji typu powinny zapewniać, że poziomy osiągi pojazdów silnikowych są oceniane w powtarzalny i możliwy do odtworzenia sposób. Dlatego też wymogi techniczne zawarte w niniejszym rozporządzeniu odnoszą się jedynie do pieszych i rowerzystów, ponieważ obecnie tylko oni są przedmiotem formalnie zharmonizowanych badań. Oprócz pieszych i rowerzystów do niechronionych użytkowników ruchu drogowego zalicza się ogólnie również innych niezmotoryzowanych i zmotoryzowanych użytkowników dróg, którzy mogą korzystać z indywidualnych rozwiązań w zakresie mobilności bez nadwozia ochronnego. Ponadto obecna technologia stwarza uzasadnione oczekiwanie, że zaawansowane systemy będą reagować również na innych niechronionych użytkowników ruchu drogowego w normalnych warunkach jazdy, mimo że nie są oni przedmiotem specjalnych badań. Wymogi techniczne niniejszego rozporządzenia powinny być dalej dostosowywane do postępu technicznego po procesie oceny i przeglądu, tak aby obejmowały wszystkich użytkowników dróg, którzy korzystają z indywidualnych rozwiązań w zakresie mobilności bez nadwozia ochronnego, w tym skuterów, pojazdów samoczynnie utrzymujących równowagę i wózków inwalidzkich.
- (5) Postęp techniczny w obszarze zaawansowanych układów bezpieczeństwa pojazdów oferuje nowe możliwości zmniejszenia liczby ofiar wypadków. Aby zminimalizować liczbę poważnych obrażeń i ofiar śmiertelnych, należy wprowadzić pakiet nowych technologii.
- (6) W kontekście rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 <sup>(5)</sup> Komisja oceniła możliwość rozszerzenia zawartego w tym rozporządzeniu wymogu dotyczącego instalacji niektórych układów (np. zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego oraz systemów monitorowania ciśnienia w oponach) w niektórych kategoriach pojazdów, tak aby miał on zastosowanie do wszystkich kategorii pojazdów. Komisja oceniła również wykonalność techniczną i ekonomiczną oraz dojrzałość rynkową nowego wymogu dotyczącego zainstalowania innych zaawansowanych elementów bezpieczeństwa. W oparciu o tę ocenę, w dniu 12 grudnia 2016 r. Komisja opublikowała sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady zatytułowane: „Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE”. W dokumencie roboczym Komisji towarzyszącym temu sprawozdaniu określono i zaproponowano 19 potencjalnych środków regulacyjnych, które mogłyby przyczynić się do dalszego ograniczenia liczby wypadków drogowych oraz wynikających z nich ofiar śmiertelnych i obrażeń.
- (7) Neutralność technologiczna wymaga, aby wymagania dotyczące osiągi dopuszczały systemy zarówno bezpośredniego, jak i pośredniego monitorowania ciśnienia w oponach.
- (8) Zaawansowane układy pojazdów mogą skuteczniej ograniczać liczbę ofiar śmiertelnych, zmniejszać liczbę wypadków drogowych oraz łagodzić obrażenia i szkody, jeżeli zostaną opracowane w taki sposób, by były wygodne dla użytkowników. W związku z tym producenci pojazdów powinni dołożyć wszelkich starań, aby systemy i funkcje przewidziane w niniejszym rozporządzeniu były opracowywane tak, aby wspomagać kierowcę. Działanie tych systemów i funkcji oraz ich ograniczenia należy wyjaśniać w jasny i przyjazny dla konsumenta sposób w instrukcji obsługi pojazdu silnikowego.
- (9) Elementy bezpieczeństwa i ostrzeżenia wykorzystywane we wspomaganie jazdy powinny być wyraźnie widoczne dla każdego kierowcy, w tym dla osób starszych i osób z niepełnosprawnością.
- (10) Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego, systemy inteligentnego asystenta kontroli prędkości, awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy, zaawansowane systemy ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy oraz wykrywania obiektów przy cofaniu to układy bezpieczeństwa, które mają duży potencjał znacznego zmniejszenia liczby ofiar. Ponadto niektóre z tych układów bezpieczeństwa leżą u podstaw technologii, które będą również wykorzystywane w pojazdach zautomatyzowanych. Każdy taki układ bezpieczeństwa powinien funkcjonować bez wykorzystywania jakichkolwiek danych biometrycznych kierowców lub pasażerów, w tym rozpoznawania twarzy. W związku z tym na poziomie Unii należy ustanowić zharmonizowane przepisy i procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do tych układów

<sup>(4)</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/vademecum\\_2018.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf)

<sup>(5)</sup> 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).

oraz homologacji typu tych układów jako oddzielnych zespołów technicznych. Podczas każdej oceny obowiązujących przepisów należy brać pod uwagę postęp techniczny tych układów, aby wytrzymały one próbę czasu, a przy tym ściśle respektowały zasadę ochrony prywatności i danych, oraz aby ograniczyły lub wyeliminowały wypadki i obrażenia w transporcie drogowym. Poza tym należy zadbać o możliwość bezpiecznego korzystania z tych układów w całym cyklu życia pojazdu.

- (11) Należy umożliwić wyłączenie systemu inteligentnego asystenta kontroli prędkości, na przykład gdy kierowca otrzymuje fałszywe ostrzeżenia lub nieprawidłowe informacje zwrotne z powodu złych warunków pogodowych, tymczasowego sprzecznego oznakowania dróg na remontowanych odcinkach oraz wprowadzających w błąd, wadliwych lub brakujących znaków drogowych. Opcja wyłączenia powinna być kontrolowana przez kierowcę. Powinno to umożliwić wyłączenie systemu inteligentnego asystenta kontroli tak długo, jak jest to konieczne, i umożliwiać łatwe ponowne włączenie systemu przez kierowcę. Gdy system jest wyłączony, może być podawana informacja o ograniczeniu prędkości. System powinien się automatycznie aktywować po włączeniu zapłonu, a kierowca powinien zawsze być informowany, czy system jest włączony, czy też nie.
- (12) Powszechnie uznaje się, że pas bezpieczeństwa to jeden z najważniejszych i najskuteczniejszych elementów bezpieczeństwa pojazdu. Urządzenie przypominające o zapięciu pasów pozwala zatem dodatkowo zapobiegać śmiertelnym wypadkom i łagodzić obrażenia, ponieważ zwiększa liczbę osób używających pasów bezpieczeństwa w Unii. Z tego powodu w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 wprowadzono już od 2014 r. obowiązek instalacji urządzenia przypominającego o zapięciu pasów w fotelu kierowcy we wszystkich nowych samochodach osobowych. Wprowadzenie takiego obowiązku umożliwiło wdrożenie regulaminu ONZ nr 16 ustanawiającego odpowiednie przepisy techniczne. Dzięki zmianom w regulaminie ONZ uwzględniającym postęp techniczny obowiązkowe jest wyposażenie wszystkich przednich i tylnych siedzeń pojazdów typu M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, a także wszystkich przednich siedzeń pojazdów typu N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> w urządzenia przypominające o zapięciu pasów od 1 września 2019 r. w przypadku nowych typów pojazdów silnikowych, a od 1 września 2021 r. w przypadku wszystkich nowych pojazdów silnikowych.
- (13) Wprowadzanie rejestratorów danych na temat zdarzeń przechowujących szereg istotnych zanonimizowanych danych dotyczących pojazdu – któremu towarzyszą wymogi dotyczące zakresu danych, dokładności, rozdzielczości, a także zbierania danych, ich przechowywania i wyszukiwalności – w krótkim okresie poprzedzającym zderzenie, w jego trakcie i niezwłocznie po nim (np. wskutek aktywacji poduszki powietrznej), należy uznać za ważny krok w dążeniu do uzyskania ogólnounijnych szczegółowych danych dotyczących wypadków. W związku z tym należy wprowadzić obowiązek wyposażenia wszystkich pojazdów silnikowych w takie rejestratory. Rejestratory te powinny umożliwiać rejestrowanie i przechowywanie danych w taki sposób, aby mogły one być wykorzystywane przez państwa członkowskie wyłącznie do przeprowadzania analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oceny skuteczności konkretnych wprowadzonych środków, bez możliwości identyfikacji właściciela lub użytkownika danego pojazdu na podstawie zgromadzonych danych.
- (14) Przetwarzanie danych osobowych, takich jak informacje na temat kierowcy przetwarzane w rejestratorach danych na temat zdarzeń lub informacje na temat senności kierowcy i poziomu jego uwagi lub rozproszenia uwagi, powinno odbywać się zgodnie z unijnym prawem dotyczącym ochrony danych, w szczególności zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679<sup>(6)</sup>. Rejestratory danych na temat zdarzeń powinny działać w systemie obiegu zamkniętego, w którym nadpisuje się zapisane dane i który nie pozwala na identyfikację pojazdu ani użytkownika. Dodatkowo systemy ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy oraz zaawansowane systemy ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy nie powinny prowadzić ciągłego zapisu ani zatrzymywać danych innych niż niezbędne do celów, do których je zgromadzono lub w inny sposób przetworzono w systemie obiegu zamkniętego. Poza tym przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758<sup>(7)</sup>.
- (15) W niektórych przypadkach nie można w pełni uruchomić zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego lub systemów awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, w szczególności z powodu wad infrastruktury drogowej. W takich przypadkach systemy powinny się wyłączać i informować o tym kierowcę. Jeżeli nie wyłączą się automatycznie, możliwe powinno być ich ręczne wyłączenie. Takie wyłączenie powinno być tymczasowe i trwać jedynie do czasu, gdy system będzie w pełni funkcjonalny. Kierowca mógłby być również zmuszony zignorować działanie

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

<sup>(7)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77).

systemu hamowania awaryjnego lub systemu awaryjnego utrzymywania pasa ruchu, jeżeli funkcjonowanie systemu mogłoby prowadzić do większego ryzyka lub szkody. Dzięki temu pojazd pozostawałby przez cały czas pod kontrolą kierowcy. Niemniej jednak takie systemy mogłyby również rozpoznawać sytuacje, gdy kierowca jest niezdolny do reakcji i w związku z tym konieczna jest interwencja systemu, aby zapobiec jeszcze poważniejszemu wypadkowi.

- (16) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 samochody dostawcze, sportowo-użytkowe (SUV) i wielozadaniowe (MPV) były wyłączone z wymogów bezpieczeństwa ze względu na wysokość foteli i charakterystykę masy pojazdu. Biorąc pod uwagę coraz większy stopień penetracji rynku przez takie pojazdy (wzrost z zaledwie 3 % w 1996 r. do 14 % w 2016 r.) oraz rozwój technologiczny w zakresie kontroli bezpieczeństwa elektrycznego w następstwie zderzenia, zwolnienia te są przestarzałe i nieuzasadnione. W związku z tym wyłączenia należy zlikwidować, a do tych pojazdów należy zastosować cały zakres wymogów dotyczących zaawansowanych układów pojazdu.
- (17) Dzięki rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 osiągnięto znaczne uproszczenie prawodawstwa unijnego poprzez zastąpienie 38 dyrektyw równoważnymi regulaminami ONZ, które są obowiązkowe na mocy decyzji Rady 97/836/WE<sup>(8)</sup>. W celu dalszego uproszczenia należy zastąpić dalsze przepisy unijne istniejącymi regulaminami ONZ mającymi zastosowanie w Unii na zasadzie obowiązkowej. Ponadto Komisja powinna promować i wspierać trwające prace na poziomie ONZ w celu ustanowienia, bez zbędnej zwłoki i zgodnie z najwyższymi dostępnymi normami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymogów technicznych w zakresie homologacji typu układów bezpieczeństwa pojazdów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.
- (18) Regulaminy ONZ i zmiany do nich, za przyjęciem których Unia głosowała lub które Unia stosuje, zgodnie z decyzją 97/836/WE, należy włączyć do unijnego prawodawstwa dotyczącego homologacji typu. W związku z tym należy przekazać Komisji uprawnienie do zmiany wykazu regulaminów ONZ, które mają zastosowanie na zasadzie obowiązkowej, aby zapewnić aktualność tego wykazu.
- (19) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009<sup>(9)</sup> określono wymogi w zakresie ochrony pieszych, rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu drogowego w postaci testów zgodności i wartości dopuszczalnych w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do ich przedniej konstrukcji oraz homologacji typu przednich układów zabezpieczających (na przykład orurowania). Od czasu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 78/2009 opracowano dalsze wymogi techniczne i procedury badań w odniesieniu do pojazdów na poziomie Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu uwzględnienia postępu technicznego. Regulamin ONZ nr 127 ustanawiający jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do bezpieczeństwa pieszych („regulamin ONZ nr 127”) ma obecnie zastosowanie również w Unii w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych.
- (20) Po przyjęciu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009<sup>(10)</sup> opracowano dalsze wymogi techniczne i procedury badań dotyczące homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem oraz instalacji wodorowych i komponentów na poziomie ONZ w celu uwzględnienia postępu technicznego. Regulamin ONZ nr 134 w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów silnikowych i ich części w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa związanych z działaniem pojazdów napędzanych wodorem („regulamin ONZ nr 134”)<sup>(11)</sup> ma obecnie zastosowanie również w Unii w odniesieniu do homologacji typu instalacji wodorowych w pojazdach silnikowych. Oprócz tych wymogów na poziomie Unii należy również ustanowić kryteria dotyczące jakości materiałów i gniazd do tankowania stosowanych w instalacjach wodorowych w pojazdach.
- (21) Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i uproszczenie, należy uchylić rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 i zastąpić je niniejszym rozporządzeniem.

<sup>(8)</sup> Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań (Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

<sup>(9)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE (Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 1).

<sup>(10)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 32).

<sup>(11)</sup> Dz.U. L 129 z 17.5.2019, s. 43.

- (22) W przeszłości przepisy unijne ograniczały całkowitą długość zestawu pojazdów ciężarowych, co doprowadziło do powstania typowego projektu kabiny znajdującej się nad silnikiem, ponieważ maksymalizuje on przestrzeń ładunkową. Jednakże wysoka pozycja kierowcy doprowadziła do zwiększenia martwego pola i gorszej bezpośredniej widoczności wokół kabiny. Jest to ważny czynnik w przypadku wypadków z udziałem samochodów ciężarowych i niechronionych uczestników ruchu drogowego. Liczba ofiar mogłaby znacznie się zmniejszyć dzięki poprawie bezpośredniej widoczności. W związku z tym należy wprowadzić wymogi w celu poprawy bezpośredniej widoczności, tak aby zwiększyć bezpośrednią widoczność pieszych, rowerzystów i innych niechronionych użytkowników ruchu drogowego z siedzenia kierowcy przez zmniejszenie w jak największym stopniu martwych pól z przodu i po bokach kierowcy. Należy uwzględnić specyfikę różnych kategorii pojazdów.
- (23) Pojazdy zautomatyzowane mogą potencjalnie wnieść ogromny wkład w ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, ponieważ szacuje się, że ponad 90 % wypadków drogowych jest do pewnego stopnia wynikiem błędu ludzkiego. W miarę jak pojazdy zautomatyzowane będą stopniowo przejmować zadania kierowcy, na poziomie Unii, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady neutralności technologicznej, należy przyjąć zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące układów pojazdów zautomatyzowanych, w tym w odniesieniu do możliwych do zweryfikowania gwarancji bezpieczeństwa dotyczących procesu podejmowania decyzji w pojazdach zautomatyzowanych, i promować je na poziomie międzynarodowym na Światowym Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów EKG ONZ (WP.29).
- (24) Użytkownicy dróg, tacy jak piesi i rowerzyści, a także kierowcy pojazdów niezautomatyzowanych, którzy nie mogą otrzymywać elektronicznych informacji pojazd–pojazd na temat zachowania pojazdu zautomatyzowanego, powinni być informowani o takim zachowaniu tradycyjnymi środkami, jak przewidziano w regulaminach ONZ lub innych aktach regulacyjnych, możliwie najszybciej po ich wejściu w życie.
- (25) Jazda w konwoju może potencjalnie zapewnić w przyszłości bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport. W oczekiwaniu na wprowadzenie technologii jazdy w konwoju oraz odpowiednich norm, potrzebne będą ramy regulacyjne zawierające zharmonizowane przepisy i procedury.
- (26) Wyposażenie pojazdów w technologie łączności i ich automatyzacja zwiększają możliwość nieupoważnionego, zdalnego dostępu do danych pokładowych, a także nielegalnej bezprzewodowej modyfikacji oprogramowania. W celu uwzględnienia takich zagrożeń, regulaminy ONZ lub inne akty regulacyjne dotyczące cyberbezpieczeństwa powinny być obowiązkowo stosowane jak najszybciej po ich wejściu w życie.
- (27) Modyfikacje oprogramowania mogą w znaczący sposób zmieniać funkcje pojazdu. Należy ustanowić zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące modyfikacji oprogramowania zgodnie z procedurami homologacji typu. W związku z tym regulaminy ONZ lub inne akty regulacyjne dotyczące procesów aktualizacji oprogramowania powinny być obowiązkowo stosowane jak najszybciej po ich wejściu w życie. Wspomniane środki bezpieczeństwa nie powinny jednak ograniczać spoczywającego na producencie pojazdu obowiązku zapewnienia dostępu do kompleksowych informacji diagnostycznych oraz danych pokładowych istotnych podczas naprawy i konserwacji pojazdu.
- (28) Unia powinna w dalszym ciągu wspierać na poziomie ONZ rozwój wymogów technicznych dotyczących hałasu powodowanego przez opony, oporu toczenia i przyczepności opon na mokrej nawierzchni. Wynika to z faktu, że regulamin ONZ nr 117 w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji opon w odniesieniu do emisji hałasu toczenia lub przyczepności na mokrych nawierzchniach, lub oporu toczenia <sup>(13)</sup> („regulamin ONZ nr 117”) zawiera obecnie te szczegółowe przepisy. Proces dostosowywania wymogów dotyczących opon w celu uwzględnienia postępu technicznego powinien być kontynuowany w szybki i ambitny sposób na poziomie ONZ, w szczególności w celu zapewnienia, aby właściwości użytkowe opony były również oceniane pod koniec cyklu życia zużytej opony oraz aby promować koncepcję, że opony powinny spełniać wymogi w ciągu całego okresu eksploatacji i nie powinny być zastępowane przedwcześnie. Obowiązujące wymogi rozporządzenia (WE) nr 661/2009 dotyczące właściwości użytkowych opon należy zastąpić równoważnymi regulaminami ONZ.
- (29) W celu zapewnienia skuteczności niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie w odniesieniu do wymogów dotyczących homologacji typu odnoszących się do zaawansowanych układów pojazdów oraz aby dostosować niniejsze rozporządzenie w odniesieniu do jego załącznika II do postępu technicznego i zmian regulacyjnych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stano-

(13) Dz.U. L 218 z 12.8.2016, s. 1.

wienia prawa <sup>(13)</sup>. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (30) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 <sup>(14)</sup>.
- (31) Mając na względzie dostosowanie przepisów unijnych dotyczących procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą do ram prawnych wprowadzonych TFUE oraz w celu dalszego uproszczenia prawodawstwa Unii w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów, należy uchylić następujące rozporządzenia i zastąpić je aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia:
- rozporządzenie Komisji (WE) nr 631/2009 <sup>(15)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 406/2010 <sup>(16)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 672/2010 <sup>(17)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 1003/2010 <sup>(18)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 1005/2010 <sup>(19)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 1008/2010 <sup>(20)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 1009/2010 <sup>(21)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011 <sup>(22)</sup>,

<sup>(13)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

<sup>(14)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

<sup>(15)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 631/2009 z dnia 22 lipca 2009 r. ustanawiające szczegółowe zasady wdrażania załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywę 2003/102/WE i 2005/66/WE (Dz.U. L 195 z 25.7.2009, s. 1).

<sup>(16)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 406/2010 z dnia 26 kwietnia 2010 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 79/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem (Dz.U. L 122 z 18.5.2010, s. 1).

<sup>(17)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 672/2010 z dnia 27 lipca 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu odszraniających i odmglawiających instalacji szyby przedniej niektórych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 196 z 28.7.2010, s. 5).

<sup>(18)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1003/2010 z dnia 8 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu odnoszących się do miejsca do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych na pojazdach silnikowych i ich przyczepach oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 291 z 9.11.2010, s. 22).

<sup>(19)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1005/2010 z dnia 8 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu zaczepów holowniczych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 291 z 9.11.2010, s. 36).

<sup>(20)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1008/2010 z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej niektórych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 292 z 10.11.2010, s. 2).

<sup>(21)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1009/2010 z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu osłon kół pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 292 z 10.11.2010, s. 21).

<sup>(22)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011 z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu dotyczących tabliczki znamionowej producenta oraz numeru identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 8 z 12.1.2011, s. 1).

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 109/2011 <sup>(23)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011 <sup>(24)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 65/2012 <sup>(25)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 130/2012 <sup>(26)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 347/2012 <sup>(27)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 351/2012 <sup>(28)</sup>,
  - rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 <sup>(29)</sup>,
  - rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/166 <sup>(30)</sup>.
- (32) Biorąc pod uwagę, że homologacje typu UE przyznane zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 lub (WE) nr 661/2009 i środkami wykonawczymi do nich mają być uznawane za równoważne homologacjom przyznanym zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, chyba że odpowiednie wymogi zostały zmienione niniejszym rozporządzeniem lub do czasu, gdy zostaną one zmienione aktami delegowanymi lub aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia, przepisy przejściowe są potrzebne do zapewnienia, aby homologacje te nie zostały unieważnione.
- (33) Daty odmowy udzielenia homologacji typu UE, odmowy rejestracji pojazdu oraz zakazu wprowadzenia do obrotu lub dopuszczenia komponentów i oddzielnych zespołów technicznych należy określić dla każdej pozycji regulowanej.
- (34) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie zharmonizowanych wymogów technicznych w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej pojazdów silnikowych i ich przyczep, oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na jego zakres i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

<sup>(23)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 109/2011 z dnia 27 stycznia 2011 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań dotyczących homologacji typu niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep odnoszących się do osłon przeciwrzobrygowych kół (Dz.U. L 34 z 9.2.2011, s. 2).

<sup>(24)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011 z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do montowania opon oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 124 z 13.5.2011, s. 11).

<sup>(25)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 65/2012 z dnia 24 stycznia 2012 r. wykonujące rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do sygnalizatorów zmiany biegów i zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 28 z 31.1.2012, s. 24).

<sup>(26)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 130/2012 z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie wymagań technicznych dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do dostępu do pojazdu i jego zwrotności oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 43 z 16.2.2012, s. 6).

<sup>(27)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 347/2012 z dnia 16 kwietnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dla niektórych kategorii pojazdów silnikowych w odniesieniu do zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego (Dz.U. L 109 z 21.4.2012, s. 1).

<sup>(28)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 351/2012 z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w zakresie wymagań dotyczących homologacji typu w odniesieniu do montowania systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu w pojazdach silnikowych (Dz.U. L 110 z 24.4.2012, s. 18).

<sup>(29)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 353 z 21.12.2012, s. 31).

<sup>(30)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/166 z dnia 3 lutego 2015 r. uzupełniające i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do włączenia szczególnych procedur, metod oceny i wymogów technicznych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 109/2011 i (UE) nr 458/2011 (Dz.U. L 28 z 4.2.2015, s. 3).

- (35) Szczegółowe wymogi techniczne i odpowiednie procedury badań, jak również przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych należy określić w aktach delegowanych i aktach wykonawczych z odpowiednim wyprzedzeniem przed datą rozpoczęcia ich stosowania, tak aby producenci mieli wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych oraz aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie. Niektóre pojazdy są produkowane w małych ilościach. Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie powinny zatem uwzględniać takie pojazdy lub klasy pojazdów, gdy wymogi te nie odpowiadają zastosowaniu lub konstrukcji takich pojazdów lub gdy obciążenie administracyjne nałożone przez te wymogi jest nieproporcjonalne. **W** związku z tym stosowanie niniejszego rozporządzenia należy odroczyć,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

#### Artykuł 1

##### **Przedmiot**

W niniejszym rozporządzeniu określa się wymogi:

- a) w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych dla tych pojazdów w odniesieniu do ich ogólnej charakterystyki i bezpieczeństwa oraz ochrony i bezpieczeństwa osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego;
- b) w zakresie homologacji typu pojazdów pod względem systemów monitorowania ciśnienia w oponach, w odniesieniu do ich bezpieczeństwa, efektywności paliwowej i emisji CO<sub>2</sub>; oraz
- c) w zakresie homologacji typu nowo wyprodukowanych opon w odniesieniu do ich bezpieczeństwa oraz efektywności środowiskowej.

#### Artykuł 2

##### **Zakres stosowania**

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M, N i O zdefiniowanych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych do tych pojazdów.

#### Artykuł 3

##### **Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje zawarte w art. 3 rozporządzenia (UE) 2018/858.

Dodatkowo zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) „niechroniony użytkownik ruchu drogowego” oznacza niezmotoryzowanych użytkowników dróg, w szczególności rowerzystów i pieszych, a także użytkowników dwukołowych pojazdów silnikowych;
- 2) „system monitorowania ciśnienia w oponach” oznacza zamontowany w pojeździe układ, który jest w stanie odczytywać ciśnienie w oponach lub zmiany ciśnienia z upływem czasu i przekazywać odpowiednie informacje użytkownikowi podczas jazdy;
- 3) „inteligentny asystent kontroli prędkości” oznacza układ wspomagania kierowcy w zachowaniu prędkości odpowiedniej dla środowiska drogowego poprzez przekazywanie specjalnych odpowiednich informacji zwrotnych;
- 4) „ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon” oznaczają znormalizowany interfejs ułatwiający montaż w pojazdach silnikowych alkomatów blokujących zapłon pochodzących z rynku wtórnego;
- 5) „ostrzeżenie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy” oznacza układ oceniający czujność kierowcy poprzez analizę układów pojazdu i w razie potrzeby ostrzegający kierowcę;



- 6) „zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy” oznacza układ, który pomaga kierowcy w utrzymaniu koncentracji uwagi na sytuacji na drodze i ostrzegający kierowcę, gdy jego uwaga jest rozproszona;
- 7) „awaryjny sygnał stopu” oznacza funkcję sygnalizacji świetlnej informującą innych użytkowników drogi znajdujących się za pojazdem, że w wyniku zaistniałych warunków drogowych na pojazd działa duża siła opóźnienia;
- 8) „wykrywanie obiektów przy cofaniu” oznacza system, który informuje kierowcę o osobach i przedmiotach znajdujących się z tyłu pojazdu, którego głównym celem jest zapobieganie zderzeniom podczas cofania;
- 9) „system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu” oznacza układ uprzedzający kierowcę o zбочeniu pojazdu z jego pasa ruchu;
- 10) „zaawansowany system hamowania awaryjnego” oznacza układ, który może automatycznie wykrywać możliwość zderzenia i uruchamiać układ hamulcowy pojazdu, aby zmniejszyć prędkość pojazdu w celu uniknięcia zderzenia lub ograniczenia jego skutków;
- 11) „system awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu” oznacza układ wspomagający kierowcę w utrzymaniu bezpiecznej pozycji pojazdu względem granicy pasa ruchu lub drogi, przynajmniej w momencie gdy następuje lub ma nastąpić zmiana pasa ruchu i istnieje zagrożenie zderzeniem;
- 12) „główny wyłącznik pojazdu” oznacza urządzenie, za pomocą którego układ elektroniczny pojazdu zostaje włączony do normalnego trybu pracy ze stanu wyłączenia, na przykład gdy pojazd jest zaparkowany bez obecności kierowcy;
- 13) „rejestrator danych na temat zdarzeń ” oznacza układ, którego wyłącznym celem jest rejestrowanie i przechowywanie krytycznych parametrów i informacji związanych ze zderzeniami na krótko przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i niezwłocznie po zderzeniu;
- 14) „przedni układ zabezpieczający” oznacza oddzielną konstrukcję lub oddzielne konstrukcje, takie jak orurowanie lub dodatkowy zderzak, poza zderzakiem znajdującym się w fabrycznym wyposażeniu, mające służyć ochronie zewnętrznej powierzchni pojazdu przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem, z wyjątkiem konstrukcji o masie mniejszej niż 0,5 kg, przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów pojazdu;
- 15) „zderzak” oznacza jakikolwiek przedni, nisko umiejscowiony, zewnętrzny element pojazdu, w tym jego mocowanie, który służy ochronie pojazdu w przypadku czołowego zderzenia z innym pojazdem przy niskiej prędkości; nie obejmuje on jednak żadnego przedniego układu zabezpieczającego;
- 16) „pojazd napędzany wodorem” oznacza każdy pojazd silnikowy wykorzystujący wodór jako paliwo napędzające pojazd;
- 17) „instalacja wodorowa” oznacza zestaw komponentów wodorowych i elementów łączących zamocowanych w pojeździe napędzanym wodorem, z wyłączeniem wodorowego układu napędowego lub pomocniczej jednostki mocy;
- 18) „wodorowy układ napędowy” oznacza przetwornik energii wykorzystywany do napędzania pojazdu;
- 19) „komponent wodorowy” oznacza zbiorniki wodoru i wszystkie inne części pojazdu napędzanego wodorem, które bezpośrednio stykają się z wodorem lub stanowią część instalacji wodorowej;
- 20) „zbiornik wodoru” oznacza komponent wchodzący w skład instalacji wodorowej, który przechowuje pierwotną objętość paliwa wodorowego;
- 21) „pojazd zautomatyzowany” oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez określony czas bez ciągłego nadzoru ze strony kierowcy, gdzie jednak nadal oczekuje się lub wymaga interwencji kierowcy;
- 22) „pojazd w pełni zautomatyzowany” oznacza pojazd silnikowy, który został zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy;
- 23) „system monitorowania dostępności kierowcy” oznacza układ służący do oceny, czy kierowca jest w stanie przejąć od zautomatyzowanego pojazdu funkcję kierowania pojazdem w szczególnych sytuacjach, jeśli będzie to stosowne;
- 24) „jazda w konwoju” oznacza połączenie co najmniej dwóch pojazdów w kolumnie przy zastosowaniu technologii łączności i zautomatyzowanych systemów wspomagania jazdy, które umożliwiają pojazdom automatyczne utrzymanie ustalonej niewielkiej odległości od siebie, gdy są połączone na niektórych częściach trasy, oraz dostosowanie się do zmian w ruchu pojazdu prowadzącego bez żadnych działań ze strony kierowców lub przy tylko nieznacznych działaniach;
- 25) „masa maksymalna” oznacza maksymalną masę całkowitą zadeklarowaną przez producenta;
- 26) „słupki A” oznacza wspornik dachu wysunięty najdalej do przodu i na zewnątrz, rozciągający się od podwozia do dachu pojazdu.

## ROZDZIAŁ II

## OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

## Artykuł 4

**Ogólne obowiązki i wymogi techniczne**

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy wprowadzone do obrotu, zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu oraz wszystkie nowe układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne wprowadzane do obrotu lub dopuszczone do ruchu posiadają homologację typu zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych oraz aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.
2. Homologację typu zgodnie z regulaminami ONZ wymienionymi w załączniku I uznaje się za homologację typu UE zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych oraz aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.
3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika I, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne poprzez wprowadzenie i aktualizację odniesień do regulaminów ONZ oraz odpowiednich serii poprawek, które stosuje się obowiązkowo.
4. Producenci zapewniają, aby pojazdy były projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko obrażeń osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego.
5. Producenci zapewniają również, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne były zgodne z odpowiednimi wymogami wymienionymi w załączniku II ze skutkiem od dat określonych w tym załączniku, ze szczegółowymi wymogami technicznymi i procedurami badań określonymi w aktach delegowanych, a także z jednolitymi procedurami i specyfikacjami technicznymi określonymi w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia, w tym z wymogami odnoszącymi się do:
  - a) urządzeń przytrzymujących, badań zderzenia, integralności układu paliwowego oraz bezpieczeństwa elektrycznego wysokiego napięcia;
  - b) niechronionych uczestników ruchu drogowego, widzialności i widoczności;
  - c) podwozia pojazdu, hamowania, opon i układu kierowniczego;
  - d) przyrządów pokładowych, układu elektrycznego, oświetlenia pojazdu i zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem, w tym cyberatakami;
  - e) zachowania kierowcy i funkcjonowania układów; oraz
  - f) ogólnej budowy i właściwości pojazdu.
6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika II, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne, w szczególności w odniesieniu do kwestii wymienionych w ust. 5 lit. a)–f) niniejszego artykułu, jak również tych, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a)–g), art. 7 ust. 2, 3, 4 i 5, art. 9 ust. 2, 3 i 5 oraz art. 11 ust. 1, oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu ogólnego bezpieczeństwa pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz wysokiego poziomu ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego poprzez wprowadzenie i aktualizację odniesień do regulaminów ONZ, a także aktów delegowanych i aktów wykonawczych.
7. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do wymogów wymienionych w załączniku II.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Publikuje się je co najmniej na 15 miesięcy przed mającymi zastosowanie datami określonymi w załączniku II.

## Artykuł 5

**Przepisy szczegółowe dotyczące systemów monitorowania ciśnienia w oponach i opon**

1. Pojazdy muszą być wyposażone w precyzyjny system monitorowania ciśnienia w oponach, w różnych warunkach drogowych i środowiskowych, który jest w stanie uprzedzić kierowcę wewnątrz pojazdu o wystąpieniu spadku ciśnienia w oponie.

2. Systemy monitorowania ciśnienia w oponach są zaprojektowane w taki sposób, aby uniknąć zresetowania lub ponownej kalibracji przy niskim ciśnieniu opon.
3. Wszystkie opony wprowadzone do obrotu muszą spełniać wymogi w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej określone w odpowiednich aktach regulacyjnych wymienionych w załączniku II.
4. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie:
  - a) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do ich systemów monitorowania ciśnienia w oponach;
  - b) homologacji typu opon, włącznie ze specyfikacjami technicznymi dotyczącymi ich montażu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Publikuje się je co najmniej na 15 miesięcy przed mającymi zastosowanie datami, określonymi w załączniku II.

#### Artykuł 6

### Zaawansowane układy pojazdów dla wszystkich kategorii pojazdów silnikowych

1. Pojazdy silnikowe muszą być wyposażone w następujące zaawansowane układy pojazdów:
  - a) inteligentny asystent kontroli prędkości;
  - b) ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon;
  - c) ostrzeżenie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy;
  - d) zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy;
  - e) awaryjny sygnał stopu;
  - f) wykrywanie obiektów przy cofaniu; oraz
  - g) rejestrator danych na temat zdarzeń.
2. Inteligentny asystent kontroli prędkości musi być zgodny z następującymi minimalnymi wymogami:
  - a) kierowca musi mieć możliwość uzyskania informacji za pośrednictwem urządzenia sterującego przyspieszeniem lub specjalnych i odpowiednich informacji zwrotnych, że mający zastosowanie limit prędkości został przekroczony;
  - b) istnieje możliwość wyłączenia systemu; informacje o ograniczeniu prędkości mogą być nadal dostarczane, a inteligentny asystent kontroli prędkości działa w normalnym trybie pracy przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;
  - c) specjalne odpowiednie informacje zwrotne opierają się na informacjach na temat ograniczeń prędkości uzyskiwanych poprzez obserwację znaków drogowych i sygnałów, w oparciu o udostępnione w pojeździe sygnały infrastruktury lub dane z map elektronicznych, lub połączenie obu tych sposobów;
  - d) nie wpływają na możliwość przekroczenia przez kierowców sugerowanej przez system prędkości pojazdu;
  - e) docelowe parametry skuteczności działania określa się w celu uniknięcia lub zminimalizowania poziomu błędów w rzeczywistych warunkach jazdy.
3. Systemy ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy oraz zaawansowane systemy ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy są zaprojektowane w taki sposób, by nie prowadziły ciągłego zapisu ani nie zatrzymywały żadnych danych innych niż dane niezbędne do celów, do których zostały zebrane lub w inny sposób przetworzone w systemie obiegu zamkniętego. Ponadto dane te nie mogą być dostępne ani udostępniane stronom trzecim w żadnym momencie i muszą być usuwane niezwłocznie po przetworzeniu. Systemy te są również projektowane tak, by ich działanie nie nakładało się na siebie, i nie mogą dawać kierowcy wskazówek niezależnych i równoczesnych ani wprowadzać go w błąd, w razie gdy jedno działanie powoduje uruchomienie obu systemów.
4. Rejestratory danych na temat zdarzeń muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:
  - a) dane, które rejestratory są w stanie rejestrować i przechowywać w odniesieniu do czasu tuż przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i niezwłocznie po zderzeniu, obejmują prędkość pojazdu, hamowanie, pozycję i nachylenie pojazdu na drodze, stan i szybkość uruchomienia wszystkich systemów bezpieczeństwa pojazdu, systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, uruchomienie hamulców oraz istotne parametry wejściowe dotyczące pokładowych systemów bezpieczeństwa czynnego i zapobiegania wypadkom, przy wysokiej dokładności danych i zapewnieniu ich przetrwania;

- b) nie ma możliwości wyłączenia urządzeń;
  - c) metody rejestrowania i przechowywania danych zapewniają:
    - (i) działanie rejestratorów w systemie układu zamkniętego;
    - (ii) anonimizację zgromadzonych danych i ich ochronę przed manipulacją i niewłaściwym użyciem; oraz
    - (iii) zgromadzone dane umożliwiają dokładną identyfikację typu, wariantu i wersji pojazdu, w szczególności systemów czynnego bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom, zamontowanych w pojeździe; oraz
  - d) dane, które rejestratory są w stanie rejestrować mogą być udostępniane organom krajowym na mocy prawa unijnego lub krajowego wyłącznie do badań i analiz dotyczących wypadków, w tym do celów homologacji typu systemów i komponentów oraz zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679, z wykorzystaniem standardowego interfejsu.
5. Rejestrator danych na temat zdarzeń nie może być w stanie rejestrować i przechowywać ostatnich czterech cyfr członu identyfikującego pojazd numeru identyfikacyjnego pojazdu ani żadnych innych informacji potencjalnie umożliwiających identyfikację samego pojazdu, jego właściciela lub użytkownika.
6. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 12, uzupełniające niniejsze rozporządzenie o szczegółowe przepisy dotyczące konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:
- a) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do zaawansowanych układów pojazdów, o których mowa w ust. 1;
  - b) homologacji typu zaawansowanych układów pojazdów, o których mowa w ust. 1 lit. a), f) i g) jako oddzielnych zespołów technicznych.

Te akty delegowane publikuje się na co najmniej 15 miesięcy przed mającymi zastosowanie datami określonymi w załączniku II.

#### Artykuł 7

#### **Szczegółowe wymogi dotyczące samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych**

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii  $M_1$  i  $N_1$ , pojazdy tych kategorii spełniają wymogi określone w ust. 2–5 oraz specyfikacje techniczne określone w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 6.
2. Pojazdy kategorii  $M_1$  i  $N_1$  muszą być wyposażone w zaawansowane systemy hamowania awaryjnego zaprojektowane i zainstalowane w dwóch fazach oraz zapewniające:
  - a) wykrywanie przeszkód i pojazdów w ruchu znajdujących się przed pojazdem silnikowym w pierwszej fazie;
  - b) rozszerzenie zdolności wykrywania, o których mowa w lit. a) tak aby obejmowała ona również pieszych i rowerzystów znajdujących się przed pojazdem silnikowym w drugiej fazie.
3. Pojazdy kategorii  $M_1$  i  $N_1$  muszą być również wyposażone w system awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu.
4. Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego oraz awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:
  - a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko jednego z systemów poprzez przeprowadzenie przez kierowcę sekwencji czynności.
  - b) systemy muszą znajdować się w normalnym trybie pracy przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;
  - c) musi istnieć możliwość łatwego wyłączenia ostrzeżeń dźwiękowych, przy czym takie działanie nie może jednocześnie wyłączyć funkcji systemu innych niż ostrzeżenia dźwiękowe;
  - d) kierowca musi mieć możliwość zignorowania działania takich systemów.
5. Pojazdy kategorii  $M_1$  i  $N_1$  należy projektować i konstruować w taki sposób, aby umożliwić powiększenie strefy zabezpieczenia przed uderzeniem głową w celu zwiększenia ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego i złagodzenia ich potencjalnych obrażeń w przypadku zderzenia.
6. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2–5 niniejszego artykułu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Publikuje się je co najmniej na 15 miesięcy przed mającymi zastosowanie datami określonymi w załączniku II.

#### Artykuł 8

##### **Przednie układy zabezpieczające w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych**

1. Przednie układy zabezpieczające, zamontowane jako oryginalne wyposażenie w pojazdach kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> lub udostępniane na rynku jako oddzielne zespoły techniczne dla takich pojazdów, muszą spełniać wymogi określone w ust. 2 i odpowiadać specyfikacjom technicznym określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 3.
2. Do przednich układów zabezpieczających udostępnianych na rynku jako oddzielne zespoły techniczne należy dołączyć szczegółowy wykaz typów, wariantów i wersji pojazdu, w odniesieniu do których dany przedni układ zabezpieczający otrzymał homologację typu, jak również zrozumiałe instrukcje montażu.
3. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu przednich układów zabezpieczających, w tym specyfikacji technicznych dotyczących ich konstrukcji i instalacji.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Publikuje się je co najmniej na 15 miesięcy przed mającymi zastosowanie datami określonymi w załączniku II.

#### Artykuł 9

##### **Wymogi szczegółowe dotyczące autobusów i samochodów ciężarowych**

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, pojazdy tych kategorii spełniają wymogi określone w ust. 2–5 i w specyfikacjach technicznych ustanowionych w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 7. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> muszą również spełniać wymóg określony w ust. 6.
2. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> muszą być wyposażone w system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu i zaawansowany system hamowania awaryjnego, które są zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 7.
3. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> muszą być wyposażone w zaawansowane systemy, które są zdolne do wykrywania pieszych i rowerzystów znajdujących się w ich pobliżu z przodu lub obok pojazdu oraz przekazujące ostrzeżenia lub umożliwiające uniknięcie zderzenia z tymi niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.
4. Systemy, o których mowa w ust. 2 i 3, spełniają w szczególności następujące wymogi:
  - a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko takich systemów poprzez przeprowadzenie przez kierowcę sekwencji czynności.
  - b) systemy muszą znajdować się w normalnym trybie pracy przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;
  - c) musi istnieć możliwość łatwego wyłączenia ostrzeżeń dźwiękowych, przy czym takie działanie nie może jednocześnie wyłączyć funkcji systemu innych niż ostrzeżenia dźwiękowe.
  - d) kierowca musi mieć możliwość zignorowania działania takich systemów.
5. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy, ograniczając w jak największym zakresie martwe pola przed kierowcą i po jego bokach, przy jednoczesnym uwzględnieniu charakterystyki różnych kategorii pojazdów.
6. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>, mogące przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiającą ich częste przemieszczanie się, należy projektować i konstruować w taki sposób, aby były dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym dla użytkowników wózków inwalidzkich.

7. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie:

- a) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2–5 niniejszego artykułu;
- b) homologacji typu układów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, jako oddzielnych zespołów technicznych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

Jeżeli te akty wykonawcze dotyczą wymogów określonych w ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu, publikuje się je na co najmniej 15 miesięcy przed mającymi zastosowanie datami określonymi w załączniku II.

Jeżeli te akty wykonawcze dotyczą wymogów określonych w ust. 5 niniejszego artykułu, publikuje się je na co najmniej 36 miesięcy przed mającymi zastosowanie datami określonymi w załączniku II.

#### Artykuł 10

### Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów napędzanych wodorem

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M i N, pojazdy napędzane wodorem należące do tych kategorii, ich instalacje wodorowe i komponenty takich instalacji są zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 3.

2. Producenci zapewniają, aby instalacje wodorowe i komponenty wodorowe były instalowane zgodnie ze specyfikacjami technicznymi określonymi w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 3. W razie konieczności producenci udostępniają informacje do celów kontroli instalacji i komponentów wodorowych w okresie użytkowania pojazdów napędzanych wodorem.

3. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem w odniesieniu do ich instalacji wodorowych, w tym tych dotyczących kompatybilności materiałowej i gniazd tankowania oraz homologacji typu komponentów wodorowych, w tym specyfikacji technicznych dotyczących ich montażu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2. Publikuje się je na co najmniej na 15 miesięcy przed mającymi zastosowanie datami określonymi w załączniku II.

#### Artykuł 11

### Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie, które mają zastosowanie do pojazdów odpowiednich kategorii, pojazdy zautomatyzowane i pojazdy w pełni zautomatyzowane muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 2, które dotyczą:

- a) układów zastępujących panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym urządzeń sygnalizacyjnych, układu kierowniczego, przyspieszania i hamowania;
- b) układów dostarczających pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczenia;
- c) systemów monitorowania dostępności kierowcy;
- d) rejestratorów danych na temat zdarzeń w pojazdach zautomatyzowanych;
- e) zharmonizowanego formatu wymiany danych, na przykład w odniesieniu do jazdy w kolumnie pojazdów różnych marek;
- f) systemów przekazujących innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa.

Jednakże te specyfikacje techniczne odnoszące się do systemu monitorowania dostępności kierowcy, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. c), nie mają zastosowania do pojazdów w pełni zautomatyzowanych.

2. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych dotyczących układów i innych pozycji wymienionych w ust. 1 lit. a)–f) niniejszego artykułu oraz homologacji typu pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych w odniesieniu do tych układów i innych pozycji, aby zapewnić bezpieczną eksploatację pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych na drogach publicznych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

### ROZDZIAŁ III

#### PRZEPISY KOŃCOWE

##### Artykuł 12

#### Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 3 i 6 oraz art. 6 ust. 6, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 5 stycznia 2020 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 3 i 6 oraz art. 6 ust. 6, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 3 i 6 oraz art. 6 ust. 6 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

##### Artykuł 13

#### Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Jeżeli komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

##### Artykuł 14

#### Przegląd i sprawozdawczość

1. Do dnia 7 lipca 2027 r., a następnie co pięć lat Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny dotyczące osiągnięć w zakresie środków i systemów bezpieczeństwa, w tym ich wskaźników penetracji i wygody dla użytkownika. Komisja bada, czy te środki i te systemy bezpieczeństwa działają tak, jak przewidziano w niniejszym

szym rozporządzeniu. W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszą zalecenia, w tym wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany wymogów w zakresie ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony i bezpieczeństwa osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, by w dalszym stopniu ograniczyć lub wyeliminować wypadki i obrażenia w transporcie drogowym.

W szczególności Komisja ocenia niezawodność i skuteczność nowych inteligentnych systemów wspomagania prędkości oraz dokładność i poziom błędu takich systemów w rzeczywistych warunkach jazdy. W stosownych przypadkach Komisja przedstawia odpowiedni wniosek ustawodawczy.

2. Do dnia 31 stycznia każdego roku Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie za poprzedni rok w działaniach Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29) dotyczące postępów poczynionych we wdrażaniu norm bezpieczeństwa pojazdów w odniesieniu do wymogów określonych w art. 5–11, oraz dotyczące stanowiska Unii dotyczącego tych kwestii.

#### Artykuł 15

### Przepisy przejściowe

1. Niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu UE udzielonej pojazdom, układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym, która została udzielona zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 78/2009 lub rozporządzeniem (WE) nr 79/2009, rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 i przepisami wykonawczymi do nich, do dnia 5 lipca 2022 r., chyba że niniejszym rozporządzeniem lub aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie zmieniono odpowiednie wymogi mające zastosowanie do takich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych lub dodano nowe wymogi, jak określono szczegółowo w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

2. Organy udzielające homologacji nadal udzielają rozszerzenia homologacji typu UE, o których mowa w ust. 1.

3. W drodze odstępstwa od niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie nadal zezwalają, do daty określonej w załączniku IV, na rejestrację pojazdów oraz na sprzedaż lub dopuszczenie komponentów, które nie spełniają wymogów regulaminów ONZ nr 117.

#### Artykuł 16

### Daty wdrożenia

W odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych organy krajowe:

- a) ze skutkiem od dat określonych w załączniku II, w odniesieniu do danego wymogu, wymienionego w tym załączniku, odmawiają, z przyczyn związanych z tym wymogiem, udzielenia homologacji typu UE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do nowego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie;
- b) ze skutkiem od dat określonych w załączniku II, w odniesieniu do danego wymogu, wymienionego w tym załączniku, uznają, z przyczyn związanych z tym wymogiem, świadectwa zgodności dotyczące nowych pojazdów, za nieważne dla celów art. 48 rozporządzenia (UE) 2018/858, i zakazują rejestracji takich pojazdów, jeżeli takie pojazdy nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie;
- c) ze skutkiem od dat określonych w załączniku II, w odniesieniu do danego wymogu, wymienionego w tym załączniku, zakazują, z przyczyn związanych z tym wymogiem, wprowadzania do obrotu lub dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

#### Artykuł 17

### Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/858

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.



*Artykuł 18***Uchylenie**

1. Rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 tracą moc ze skutkiem od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.
2. Odniesienia do rozporządzeń (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 oraz (WE) nr 661/2009 odczytuje się jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 19***Wejście w życie i data rozpoczęcia stosowania**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 6 lipca 2022 r.

Jednak art. 4 ust. 3 i 6, oraz ust. 7, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 6, art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 10. ust. 3, art. 11. ust. 2 oraz art. 12 i art. 13 stosuje się od dnia 5 stycznia 2020 r.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 27 listopada 2019 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
D. M. SASSOLI  
Przewodniczący

*W imieniu Rady*  
T. TUPPURAINEN  
Przewodniczący

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIKI

## Wykaz regulaminów ONZ, o których mowa w art. 4 ust. 2

Numer regulaminu ONZ	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu ONZ
1	Światła główne samochodowe z asymetrycznymi światłami mijania lub drogowymi i żarówkami kategorii R2 lub HS1	Seria poprawek 02	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 1	M, N <sup>(4)</sup>
3	Urządzenia odblaskowe pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Seria poprawek 02	Dz.U. L 323 z 6.12.2011, s. 1	M, N, O
4	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 17	M, N, O
6	Kierunkowskazy pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Seria poprawek 01	Dz.U. L 213 z 18.7.2014, s. 1	M, N, O
7	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Seria poprawek 02	Dz.U. L 285 z 30.9.2014, s. 1	M, N, O
8	Światła główne pojazdów samochodowych (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 lub H11)	Seria poprawek 05 – Sprostowanie 1 do wersji 4	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 71	M, N <sup>(4)</sup>
10	Kompatybilność elektromagnetyczna	Seria poprawek 05	Dz.U. L 41 z 17.2.2017, s. 1	M, N, O
11	Zamki i elementy mocowania drzwi	Seria poprawek 04	Dz.U. L 218 z 21.8.2019, s. 1	M1, N1
12	Zabezpieczenie kierowcy przed uderzeniem w układ kierowniczy w przypadku zderzenia	Seria poprawek 04	Dz.U. L 89 z 27.3.2013, s. 1	M1, N1
13	Hamowanie pojazdów i przyczep	Seria poprawek 11	Dz.U. L 42 z 18.2.2016, s. 1	M2, M3, N, O <sup>(4)</sup>
13-H	Hamowanie samochodów osobowych	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 335 z 22.12.2015, s. 1	M1, N1
14	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Seria poprawek 07	Dz.U. L 218 z 19.8.2015, s. 27	M, N
16	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Seria poprawek 07	Dz.U. L 109 z 27.4.2018, s. 1	M, N
17	Siedzenia, ich mocowania i zagłówki	Seria poprawek 08	Dz.U. L 230 z 31.8.2010, s. 81	M, N
18	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed nieuprawnionym użyciem	Seria poprawek 03	Dz.U. L 120 z 13.5.2010, s. 29	M2, M3, N2, N3
19	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów o napędzie silnikowym	Seria poprawek 04	Dz.U. L 250 z 22.8.2014, s. 1	M, N
20	Światła główne z asymetrycznymi światłami mijania lub drogowymi i żarówkami halogenowymi (żarówkami H4)	Seria poprawek 03	Dz.U. L 177 z 10.7.2010, s. 170	M, N <sup>(4)</sup>
21	Wypożyczenie wnętrza	Seria poprawek 01	Dz.U. L 188 z 16.7.2008, s. 32	M1

Numer regulaminu ONZ	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu ONZ
23	Światła cofania i światła manewrowe pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 237 z 8.8.2014, s. 1	M, N, O
25	Zagłówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Seria poprawek 04 – Sprostowanie 2 do wersji 1	Dz.U. L 215 z 14.8.2010, s. 1	M1
26	Wystające części zewnętrzne	Seria poprawek 03	Dz.U. L 215 z 14.8.2010, s. 27	M1
28	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 323 z 6.12.2011, s. 33	M, N
29	Ochrona osób znajdujących się w kabinie pojazdu użytkowego	Seria poprawek 03	Dz.U. L 304 z 20.11.2010, s. 21	N
30	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C1)	Seria poprawek 02	Dz.U. L 307 z 23.11.2011, s. 1	M, N, O
31	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwooma tymi światłami	Seria poprawek 02	Dz.U. L 185 z 17.7.2010, s. 15	M, N
34	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Seria poprawek 03	Dz.U. L 231 z 26.8.2016, s. 41	M, N, O
37	Żarówki stosowane w homologowanych światłach pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Seria poprawek 03	Dz.U. L 213 z 18.7.2014, s. 36	M, N, O
38	Tyłne światła przeciwmgłowe pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 20	M, N, O
39	Zespoły prędkościomierza i hodometru oraz ich montaż	Seria poprawek 01	Dz.U. L 302 z 28,11,2018, s. 106	M, N
43	Materiały oszklenia bezpiecznego oraz ich instalacja w pojazdach	Seria poprawek 01	Dz.U. L 42 z 12.2.2014, s. 1	M, N, O
44	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci znajdujących się w pojazdach o napędzie silnikowym („urządzenia przytrzymujące dla dzieci”)	Seria poprawek 04	Dz.U. L 265 z 30.9.2016, s. 1	M, N
45	Urządzenia czyszczące szybę reflektora	Seria poprawek 01		M, N
46	Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja	Seria poprawek 04	Dz.U. L 237 z 8.8.2014, s. 24	M, N
48	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach silnikowych	Seria poprawek 06	Dz.U. L 14 z 16.1.2019, s. 42	M, N, O (e)
54	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C2 i C3)	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 307 z 23.11.2011, s. 2	M, N, O
55	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Seria poprawek 01	Dz.U. L 153 z 15.6.2018, s. 179	M, N, O (e)
58	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Seria poprawek 03	Dz.U. L 49 z 20.2.2019, s. 1	M, N, O
61	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 164 z 30.6.2010, s. 1	N

Numer regulaminu ONZ	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu ONZ
64	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” (oraz system monitorowania ciśnienia w oponach)	Seria poprawek 02	Dz.U. L 310 z 26.11.2010, s. 18	M1, N1
66	Wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich	Seria poprawek 02	Dz.U. L 84 z 30.3.2011, s. 1	M2, M3
67	Pojazdy silnikowe wykorzystujące w układzie napędowym skroplony gaz ropopochodny (LPG)	Seria poprawek 01	Dz.U. L 285 z 20.10.2016, s. 1	M, N
73	Boczne urządzenia zabezpieczające pojazdów ciężarowych	Seria poprawek 01	Dz.U. L 122 z 8.5.2012, s. 1	N2, N3, O3, O4
77	Światła postojowe pojazdów o napędzie silnikowym	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 21	M, N
79	Układy kierownicze	Seria poprawek 03	Dz.U. L 318 z 14.12.2018, s. 1	M, N, O
80	Siedzenia dużych pojazdów pasażerskich	Seria poprawek 03	Dz.U. L 226 z 24.8.2013, s. 20	M2, M3
87	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów o napędzie silnikowym	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 24	M, N
89	Ograniczniki prędkości i urządzenia regulowanej funkcji ograniczania prędkości	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 25	M, N <sup>(4)</sup>
90	Zamienne zespoły okładzin hamulcowych i zamienne okładziny hamulców bębnowych, zamienne tarcze i zamienne bębny przeznaczone do pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Seria poprawek 02	Dz.U. L 290 z 16.11.2018, s. 54	M, N, O
91	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów o napędzie silnikowym i ich przyczep	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 27	M, N, O
93	Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu i ich montaż; zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 185 z 17.7.2010, s. 56	N2, N3
94	Ochrona osób znajdujących się w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego	Seria poprawek 03	Dz.U. L 35 z 8.2.2018, s. 1	M1
95	Ochrona osób znajdujących się w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego	Seria poprawek 03	Dz.U. L 183 z 10.7.2015, s. 91	M1, N1
97	Systemy alarmowe pojazdów	Seria poprawek 01	Dz.U. L 122 z 8.5.2012, s. 19	M1, N1 <sup>(5)</sup>
98	Reflektory samochodowe wyposażone w gazowo-wyładowcze źródła światła	Seria poprawek 01	Dz.U. 176 z 14.6.2014, s. 64	M, N
99	Gazowo-wyładowcze źródła światła używane w homologowanych gazowo-wyładowczych reflektorach pojazdów o napędzie silnikowym	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 320 z 17.12.2018, s. 45	M, N
100	Bezpieczeństwo elektryczne	Seria poprawek 02	Dz.U. L 302 z 28.11.2018, s. 114	M, N
102	Krótki sprzęg; montaż zatwierdzonego typu krótkiego sprzęgu	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 351 z 30.12.2008, s. 44	N2, N3, O3, O4
104	Oznakowania odblaskowe (pojazdy ciężkie i długie)	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 75 z 14.3.2014, s. 29	M2, M3, N, O2, O3, O4

Numer regulaminu ONZ	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu ONZ
105	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Seria poprawek 05	Dz.U. L 4 z 7.1.2012, s. 30	N, O
107	Budowa ogólna pojazdów kategorii M2 i M3	Seria poprawek 07	Dz.U. L 52 z 23.2.2018, s. 1	M2, M3
108	Bieżnikowane opony pneumatyczne do samochodów osobowych i ich przyczep	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 181 z 4.7.2006, s. 1	M1, O1, O2
109	Bieżnikowane opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 181 z 4.7.2006, s. 1	M2, M3, N, O3, O4
110	Specjalne elementy składowe wykorzystujące CNG i LNG	Seria poprawek 01	Dz.U. L 166 z 30.6.2015, s. 1	M, N
112	Reflektory pojazdów silnikowych emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe, lub oba te rodzaje świateł i wyposażone w żarówki lub moduły LED	Seria poprawek 01	Dz.U. L 250 z 22.8.2014, s. 67	M, N
114	Zamienne systemy poduszek powietrznych	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 373 z 27.12.2006, s. 272	M1, N1
115	Dodatkowe układy zasilania LPG i CNG	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 323 z 7.11.2014, s. 91	M, N
116	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed nieuprawnionym użyciem	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 45 z 16.2.2012, s. 1	M1, N1 (e)
117	Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia (klasy C1, C2 i C3)	Seria poprawek 02	Dz.U. L 218 z 12.8.2016, s. 1	M, N, O
118	Palność materiałów używanych w konstrukcji autobusów	Seria poprawek 02	Dz.U. L 102 z 21.4.2015, s. 67	M3
119	Światła zakrętowe	Seria poprawek 01	Dz.U. L 89 z 25.3.2014, s. 101	M, N
121	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolki i wskaźników	Seria poprawek 01	Dz.U. L 5 z 8.1.2016, s. 9	M, N
122	Układy ogrzewania pojazdów	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 164 z 30.6.2010, s. 231	M, N, O
123	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Seria poprawek 01	Dz.U. L 49 z 20.2.2019, s. 24	M, N
124	Koła zapasowe	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 375 z 27.12.2006, s. 568	M1, N1, O1, O2
125	Pole widzenia kierowcy w przód	Seria poprawek 01	Dz.U. L 20 z 25.1.2018, s. 16	M1
126	Przegrody wewnętrzne	Pierwotna wersja regulaminu		M1
127	Bezpieczeństwo pieszych	Seria poprawek 02		M1, N1
128	Elektroluminescencyjne źródła światła (LED)	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 320 z 17.12.2018, s. 63	M, N, O

Numer regulaminu ONZ	Przedmiot	Seria poprawek opublikowana w Dz.U.	Odniesienie do Dz.U.	Zakres regulaminu ONZ
129	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 97 z 29.3.2014, s. 21	M, N
130	Systemy ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 178 z 18.6.2014, s. 29	M2, M3, N2, N3 (f)
131	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego	Seria poprawek 01	Dz.U. L 214 z 19.7.2014, s. 47	M2, M3, N2, N3 (f)
134	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem	Pierwotna wersja rozporządzenia	Dz.U. L 129 z 17.5.2019, s. 43	M, N
135	Uderzenie boczne w słup	Seria poprawek 01		M1, N1
137	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Seria poprawek 01		M1
139	Układy wspomaganie hamowania w sytuacjach awaryjnych	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 269 z 26.10.2018, s. 1	M1, N1
140	Układy elektronicznej kontroli stateczności	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 269 z 26.10.2018, s. 17	M1, N1
141	Systemy monitorowania ciśnienia w oponach	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 269 z 26.10.2018, s. 36	M1, N1 (g)
142	Montaż opon	Pierwotna wersja regulaminu		M1
145	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Pierwotna wersja regulaminu		M1

*Uwagi do tabeli*

Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i pozostaje bez uszczerbku dla serii poprawek, której należy przestrzegać na podstawie podanych w niej przepisów przejściowych. Seria poprawek wskazana w tabeli odzwierciedla wersję opublikowaną w

Alternatywnie akceptuje się zgodność z serią poprawek przyjętą po danej serii wskazanej w tabeli.

„zrewidowanego porozumienia z 1958 r.”, związanych z pierwszą rejestracją, dopuszczeniem do eksploatacji, udostępnieniem na rynku, sprzedażą, uznawaniem homologacji typu i wszelkimi podobnymi przepisami, stosuje się obowiązkowo do celów art. 48 i 50 rozporządzenia (UE) 2018/858, z wyjątkiem przypadków, w których w załączniku II do niniejszego rozporządzenia określono alternatywne daty, których należy w związku z tym przestrzegać w takich przypadkach. Daty określone w odpowiednich seriach poprawek do regulaminów ONZ wymienionych w tabeli, w odniesieniu do zobowiązań umawiających się stron

„zrewidowanego porozumienia z 1958 r.” stosujące określoną serię poprawek do danego regulaminu ONZ nie mają obowiązku uznawania lub mogą odmówić uznania – do celów krajowej lub regionalnej homologacji typu – typu homologowanego zgodnie z poprzednią serią poprawek lub zawarto w tych przepisach w podobnym zamiarze sformułowanie o podobnym znaczeniu. Należy to rozumieć jako przepis nakładający na organy krajowe obowiązek uznania świadectw zgodności za nieważne do celów art. 48 rozporządzenia (UE) 2018/858, z wyjątkiem przypadków, dla których w załączniku II do niniejszego rozporządzenia określono alternatywne daty, których należy w związku z tym przestrzegać w takich przypadkach. W niektórych regulaminach ONZ wymienionych w tabeli w przepisach przejściowych przewidziano, że począwszy od określonej daty umawiające się strony

- 
- (<sup>e</sup>) Regulaminy ONZ nr 1, 8 i 20 nie mają zastosowania do homologacji typu UE pojazdów.
- (<sup>f</sup>) Obowiązkowe zainstalowanie funkcji kontroli stateczności jest wymagane zgodnie z regulaminami ONZ. Jednakże jest to również obowiązkowe dla pojazdów kategorii N<sub>1</sub>
- (<sup>g</sup>) W przypadku gdy producent pojazdu deklaruje, że pojazd nadaje się do holowania ładunków (pkt 2.11.5. dokumentu informacyjnego, o którym mowa w art. 24 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858), a jakkolwiek część odpowiedniego mechanicznego urządzenia sprzęgającego, niezależnie od tego, czy jest czy nie jest ona montowana w typie pojazdu silnikowego, może (częściowo) zasłaniać jakikolwiek element oświetlenia lub miejsce do montowania i mocowania tylnej tablicy rejestracyjnej, zastosowanie mają następujące zasady:
- instrukcja użytkowania pojazdu silnikowego (np. podręcznik użytkownika, instrukcja obsługi pojazdu) musi wyraźnie wskazywać, że instalowanie mechanicznego urządzenia sprzęgającego, które nie może być łatwo usunięte lub przesunięte, nie jest dozwolone,
  - w instrukcji należy również jasno określić, że mechaniczne urządzenie sprzęgające, jeżeli jest zamocowane, musi być zawsze usunięte lub przesunięte, gdy nie jest używane, oraz
  - w przypadku homologacji typu układu pojazdu zgodnie z regulaminem ONZ nr 55 należy zapewnić, aby przepisy dotyczące usuwania, przesuwania lub alternatywnej lokalizacji były również w pełni przestrzegane w odniesieniu do instalacji oświetlenia i miejsca do montowania i mocowania tylnej tablicy rejestracyjnej.
- (<sup>h</sup>) Dotyczy wyłącznie ograniczników prędkości i obowiązkowej instalacji ograniczników prędkości w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>.
- (<sup>i</sup>) W pojazdach kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> montuje się urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym użyciem, a w pojazdach kategorii M<sub>1</sub> montuje się urządzenia do unieruchamiania pojazdów.
- (<sup>j</sup>) Zob. uwaga 4 do tabeli w załączniku II.
- (<sup>k</sup>) W odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> o maksymalnej masie ≤ 3500 kg i kategorii N<sub>1</sub>, które nie są wyposażone w koła bliźniacze na jednej osi.
-

## ZAŁĄCZNIK II

## Wykaz wymogów, o których mowa w art. 4 ust. 5 i art. 5 ust. 3, oraz dat, o których mowa w art. 16

Przedmiot	Akty regulacyjne	Dodatkowe szczegółowe przepisy techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	S T U	Komponent
Wymogi dotyczące														
A URZĄDZEŃ PRZYTRZYMUJĄCYCH, BADAŃ ZDERZENIA, INTEGRALNOŚCI UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWA ELEKTRYCZNEGO WYSOKIEGO NAPIĘCIA														
A1 Wyposażenie wnętrza	Regulamin ONZ nr 21		A											
A2 Siedzenia i zagłówki	Regulamin ONZ nr 17		A	A	A	A	A	A						
A3 Siedzenia autobusowe	Regulamin ONZ nr 80			A	A									A
A4 Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Regulamin ONZ nr 14		A	A	A	A	A	A						
A5 Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Regulamin ONZ nr 16		A	A	A	A	A	A					A	A
A6 Urządzenia przypominające o zapięciu pasów	Regulamin ONZ nr 16		A	A	A	A	A	A						
A7 Przegrody wewnętrzne	Regulamin ONZ nr 126		X										B	
A8 Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Regulamin ONZ nr 145		A											
A9 Urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 44		A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>					A	A
A10 Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 129		X	X	X	X	X	X					B	B
A11 Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Regulamin ONZ nr 93						A	A					A	A
A12 Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Regulamin ONZ nr 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13 Zabezpieczenie boczne	Regulamin ONZ nr 73						A	A			A	A		
A14 Bezpieczeństwo zbiornika paliwa	Regulamin ONZ nr 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15 Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym	Regulamin ONZ nr 67		A	A	A	A	A	A						A



Przedmiot	Akty regulacyjne	Dodatkowe szczegółowe przepisy techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	S T U	Komponent
A16 Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym	Regulamin ONZ nr 110		A	A	A	A	A	A						A
A17 Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem	Regulamin ONZ nr 134		A	A	A	A	A	A						A
A18 Kwalifikacja materiałowa instalacji wodowej			A	A	A	A	A	A						A
A19 Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania	Regulamin ONZ nr 100		A	A	A	A	A	A						
A20 Uderzenie czołowe częściowe	Regulamin ONZ nr 94	Dotyczy pojazdów kategorii M1 o maksymalnej masie ≤ 3 500 kg i kategorii N1 o maksymalnej masie ≤ 2 500 kg. W odniesieniu do pojazdów o maksymalnej masie > 2 500 kg zastosowanie mają daty zawarte w uwagach do tabeli punkt B.	A			A								
A21 Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Regulamin ONZ nr 137	Stosowanie antropomorficznego manekina do badań zderzeniowych „Hybrid III” jest dozwolone do czasu uwzględnienia w regulaminie ONZ urządzenia do badania systemów przytrzymujących dla osób znajdujących się w pojeździe „THOR”.	B			B								
A22 Bezpieczne układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 12		A			A							A	
A23 Zamienna poduszka powietrzna	Regulamin ONZ nr 114		X			X							B	
A24 Uderzenie kabiny	Regulamin ONZ nr 29					A	A	A						
A25 Uderzenie boczne	Regulamin ONZ nr 95	Dotyczy wszystkich pojazdów kategorii M1 i N1, łącznie z pojazdami, w których punkt R najniższego siedzenia znajduje się > 700 mm od poziomu podłoża. W odniesieniu do pojazdów, w których punkt R najniższego siedzenia znajduje się > 700 mm od poziomu podłoża, zastosowanie mają daty zawarte w uwagach do tabeli punkt B.	A			A								

Przedmiot	Akty regulacyjne	Dodatkowe szczegółowe przepisy techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	S T U	Komponent
A26 Uderzenie boczne w słup	Regulamin ONZ nr 135		B			B								
A27 Zderzenie tylne	Regulamin ONZ nr 34	Dotyczy pojazdów kategorii M1 o maksymalnej masie ≤ 3 500 kg i kategorii N1. Zapewnia się przestrzeganie wymogów w zakresie bezpieczeństwa elektrycznego po zderzeniu.	B			B								

Wymogi dotyczące

B NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚCI I WIDOCZNOŚCI

B1 Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Regulamin ONZ nr 127		A			A								
B2 Powiększona strefa zabezpieczenia	Regulamin ONZ nr 127	Obszar badania z wykorzystaniem modelu głowy dziecka i osoby dorosłej ogranicza się z uwzględnieniem „odległości zawinięcia dla osoby dorosłej” wynoszącej 2 500 mm lub „tylnej linii odniesienia szyby przedniej”, w zależności od tego, które z tych położen znajduje się bardziej z przodu. Kontakt modelu głowy ze słupkami A, ze strefą nad szybą przednią oraz z osłoną jest wyłączony, ale jest monitorowany.	C			C								
B3 Przedni układ zabezpieczający			X			X							A	
B4 Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów			C			C								
B5 Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami				B	B		B	B					B	
B6 System informujący o martwym polu				B	B		B	B					B	
B7 Wykrywanie obiektów przy cofaniu			B	B	B	B	B	B					B	
B8 Pole widzenia z przodu	Regulamin ONZ nr 125	Dotyczy pojazdów kategorii M1 i N1	A			C								
B9 Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich				D	D		D	D						

Przedmiot	Akty regulacyjne	Dodatkowe szczególne przepisy techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	S T U	Komponent
B10 Bezpieczne szyby	Regulamin ONZ nr 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11 Odszranianie/odmglawianie			A	A <sup>(2)</sup>	A <sup>(2)</sup>	A <sup>(2)</sup>	A <sup>(2)</sup>	A <sup>(2)</sup>						
B12 Spryskiwacze/wycieraczki			A	A <sup>(3)</sup>	A <sup>(3)</sup>	A <sup>(3)</sup>	A <sup>(3)</sup>	A <sup>(3)</sup>					A	
B13 Urządzenia widzenia pośredniego	Regulamin ONZ nr 46		A	A	A	A	A	A						A

Wymogi dotyczące

C PODWOZIA POJAZDU, HAMOWANIA, OPON I UKŁADU KIEROWNICZEGO

C1 Układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2 System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Regulamin ONZ nr 130	A <sup>(4)</sup>	A <sup>(4)</sup>		A <sup>(4)</sup>	A <sup>(4)</sup>		A4	A4					
C3 System utrzymywania pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach			B <sup>(6)</sup>			B <sup>(6)</sup>								
C4 Hamowanie	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ nr 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C5 Części zamienne do układów hamulcowych	Regulamin ONZ nr 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6 System wspomagania hamulców	Regulamin ONZ nr 139		A			A								
C7 Kontrola stateczności	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ nr 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C8 Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Regulamin ONZ nr 131			A <sup>(4)</sup>	A <sup>(4)</sup>		A <sup>(4)</sup>	A <sup>(4)</sup>						
C9 Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich			B			B								
C10 Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Regulamin ONZ nr 30 Regulamin ONZ nr 54 Regulamin ONZ nr 117	Należy również zapewnić procedurę badania zużycia opon; obowiązują daty podane w uwagach do tabeli punkt C.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11 Koła zapasowe i systemy typu „run-flat”	Regulamin ONZ nr 64		A <sup>(1)</sup>			A <sup>(1)</sup>								

Przedmiot	Akty regulacyjne	Dodatkowe szczegółowe przepisy techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	S T U	Komponent
C12 Opony bieżnikowane	Regulamin ONZ nr 108 Regulamin ONZ nr 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C13 Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Regulamin ONZ nr 141	Dotyczy pojazdów kategorii M1 o maksymalnej masie ≤ 3 500 kg i kategorii N1.	A			B								
C14 Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich				B	B		B	B			B	B		
C15 Montaż opon	Regulamin ONZ nr 142	Dotyczy wszystkich kategorii pojazdów.	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16 Koła zapasowe	Regulamin ONZ nr 124		X			X			X	X				B

## Wymogi dotyczące

## D PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH, UKŁADU ELEKTRYCZNE, OŚWIETLENIA POJAZDU I ZABEZPIECZENIA PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI

D1 Dźwiękowe sygnały ostrzegawcze	Regulamin ONZ nr 28		A	A	A	A	A	A						A
D2 Zakłócenia radioelektryczne (kompatybilność elektromagnetyczna)	Regulamin ONZ nr 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3 Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, immobilizery i systemy alarmowe	Regulamin ONZ nr 18 Regulamin ONZ nr 97 Regulamin ONZ nr 116		A	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>					A	A
D4 Ochrona pojazdu przed cyberatakami			B	B	B	B	B	B					B	B
D5 Prędkościomierz	Regulamin ONZ nr 39		A	A	A	A	A	A						
D6 Hodometr	Regulamin ONZ nr 39		A	A	A	A	A	A						
D7 Urządzenia ograniczenia prędkości	Regulamin ONZ nr 89			A	A		A	A						A
D8 Inteligentny asystent kontroli prędkości			B	B	B	B	B	B					B	
D9 Oznaczanie urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników	Regulamin ONZ nr 121		A	A	A	A	A	A						

Przedmiot	Akty regulacyjne	Dodatkowe szczegółowe przepisy techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	S T U	Komponent
D10 Systemy grzewcze	Regulamin ONZ nr 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
D11 Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Regulamin ONZ nr 4 Regulamin ONZ nr 6 Regulamin ONZ nr 7 Regulamin ONZ nr 19 Regulamin ONZ nr 23 Regulamin ONZ nr 38 Regulamin ONZ nr 77 Regulamin ONZ nr 87 Regulamin ONZ nr 91		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D12 Urządzenia oświetlenia drogi	Regulamin ONZ nr 31 Regulamin ONZ nr 98 Regulamin ONZ nr 112 Regulamin ONZ nr 119 Regulamin ONZ nr 123		X	X	X	X	X	X						A
D13 Urządzenia odbłaskowe	Regulamin ONZ nr 3 Regulamin ONZ nr 104		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14 Źródła światła	Regulamin ONZ nr 37 Regulamin ONZ nr 99 Regulamin ONZ nr 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D15 Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odbłaskowych	Regulamin ONZ nr 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
D16 Awaryjny sygnał stopu			B	B	B	B	B	B						
D17 Urządzenia czyszczące szybę reflektora	Regulamin ONZ nr 45		A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>						A
D18 Sygnalizator zmiany biegów			A											

## Wymogi dotyczące

## E ZACHOWANIA KIEROWCY I FUNKCJONOWANIA UKŁADÓW

E1 Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon		EN 50436:2016	B	B	B	B	B	B						
E2 Ostrzeżenie o senności i spadku poziomemu uwagi kierowcy			B	B	B	B	B	B						

Przedmiot	Akty regulacyjne	Dodatkowe szczegółowe przepisy techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	S T U	Komponent
E3 Zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy		Można również uwzględnić zapobieganie rozproszeniu uwagi przy użyciu środków technicznych.	C	C	C	C	C	C						
E4 System monitorowania dostępności kierowcy			B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>						
E5 Rejestrator danych na temat zdarzeń			B	D	D	B	D	D					B	
E6 Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę			B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>						
E7 Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu			B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>						
E8 Jazda w konwoju				B <sup>(1)</sup>	B <sup>(1)</sup>		B <sup>(1)</sup>	B <sup>(1)</sup>						
E9 Systemy przekazujące innym użytkownikom dróg informacje dotyczące bezpieczeństwa			B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>						

## Wymogi dotyczące

## F OGÓLNEJ BUDOWY I CHARAKTERYSTYKI POJAZDU

F1 Miejsce na tablicę rejestracyjną			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2 Cofanie			A	A	A	A	A	A						
F3 Zamki i zawiasy drzwi	Regulamin ONZ nr 11		A			A								
F4 Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia			A			A	A	A						
F5 Wystające części zewnętrzne	Regulamin ONZ nr 26		A											
F6 Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Regulamin ONZ nr 61					A	A	A						

Przedmiot	Akty regulacyjne	Dodatkowe szczegółowe przepisy techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	S T U	Komponent
F7 Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8 Urządzenie holownicze			A	A	A	A	A	A						
F9 Osłony kół			A											
F10 Osłony przeciwrozprzeczowe kół						A	A	A	A	A	A	A		
F11 Masy i wymiary			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F12 Sprzężenia mechaniczne	Regulamin ONZ nr 55 Regulamin ONZ nr 102		A (!)	A (!)	A (!)	A (!)	A (!)	A (!)	A	A	A	A	A	A
F13 Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Regulamin ONZ nr 105					A	A	A	A	A	A	A		
F14 Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Regulamin ONZ nr 107			A	A									
F15 Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Regulamin ONZ nr 66			A	A									
F16 Palność w autobusach	Regulamin ONZ nr 118				A									A

*Uwagi do tabeli*

- A: Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych: 6 lipca 2022 r.
- B: Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 6 lipca 2022 r.  
Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych: 7 lipca 2024 r.
- C: Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 lipca 2024 r.  
Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych: 7 lipca 2026 r.
- D: Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 stycznia 2026 r.  
Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych: 7 stycznia 2029 r.
- X: Dany komponent lub oddzielny zespół techniczny dotyczy wskazanych kategorii pojazdów.

- 
- (<sup>1</sup>) Zgodność jest wymagana, jeżeli zainstalowano.
- (<sup>2</sup>) Pojazdy tej kategorii muszą być wyposażone w odpowiednie urządzenie do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.
- (<sup>3</sup>) Pojazdy tej kategorii muszą być wyposażone w odpowiednie wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej.
- (<sup>4</sup>) Zwolnieniem objęte są następujące pojazdy:
- pojazdy ciągnące naczepy kategorii N2 o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 8 ton,
  - pojazdy kategorii M2 i M3 klasy A, klasy I i klasy II zgodnie z definicją w pkt 2.1 regulaminu ONZ nr 107,
  - autobusy przegubowe kategorii M3 klasy A, klasy I i klasy II zgodnie z definicją w pkt 2.1 regulaminu ONZ nr 107,
  - pojazdy terenowe kategorii M2, M3, N2 i N3,
  - pojazdy specjalnego przeznaczenia kategorii M2, M3, N2 i N3, oraz
  - pojazdy kategorii M2, M3, N2 i N3 o więcej niż trzech osiach.
- (<sup>5</sup>) Zgodność jest wymagana w przypadku pojazdów zautomatyzowanych.
- (<sup>6</sup>) W odniesieniu do pojazdów wyposażonych we wspomagane hydraulicznie układy kierownicze zastosowanie mają daty zawarte w uwagach do tabeli punkt C. Pojazdy te muszą być jednak wyposażone w system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu.
-



## ZAŁĄCZNIK III

**Zmiany w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858**

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odniesieniach do rozporządzenia (WE) nr 661/2009 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w tabeli w części I we wpisie dotyczącym pozycji 3A, odniesienie w trzeciej kolumnie do „rozporządzenia (WE) nr 661/2009” otrzymuje brzmienie:  
„Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 (\*)

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1).”;

- b) każde kolejne odniesienie do „rozporządzenia (WE) nr 661/2009” w załączniku II zastępuje się odniesieniem do „rozporządzenia (UE) 2019/...”;
- 2) w części I wprowadza się następujące zmiany:
- a) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:
- (i) po wpisie dotyczącym pozycji 54A dodaje się wpis w brzmieniu:

„55A	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 135	X				X”							
------	-------------------------	---	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--	--

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 127	X				X							X”
-----	------------------	---	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	----

(iii) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 134	X	X	X	X	X	X						X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>

(iv) wpisy dotyczące pozycji 65 i 66 otrzymują brzmienie:

„65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 131		X	X		X	X						
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 130		X	X		X	X”						

- b) w objaśnieniach wprowadza się następujące zmiany:
- (i) objaśnienia nr 3 i 4 otrzymują brzmienie:  
„(?) Wymagane jest zainstalowanie funkcji stateczności pojazdu zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/2144

- (<sup>4</sup>) Wymagane jest zainstalowanie systemu elektronicznej kontroli stateczności zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/2144”;
- (ii) objaśnienie nr 9A otrzymuje brzmienie:
- (<sup>9A</sup>) Wymagane jest zainstalowanie systemu monitorowania ciśnienia w oponach zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/2144”;
- (iii) objaśnienie nr 15 otrzymuje brzmienie:
- „(<sup>15</sup>) Zgodność z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 jest obowiązkowa. Jednakże nie przewiduje się homologacji typu w związku z tą konkretną pozycją, ponieważ stanowi ona jedynie zbiór pojedynczych pozycji wymienionych w innych miejscach w tabeli, które zawierają odniesienie do rozporządzenia (UE) 2019/2144”;
- c) w tabeli 1 w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) wpis dotyczący pozycji 46A otrzymuje brzmienie:

„46A	Montowanie opon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 142		B”
------	-----------------	---	--	----

- (ii) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 127		C Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 stycznia 2026 r. Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2034 r.”
-----	------------------	---	--	---

- (iii) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 134		X
63	Bezpieczeństwo	Rozporządzenie (UE) 2019/2144		Zgodność z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 jest obowiązkowa. Jednakże nie przewiduje się homologacji typu w związku z tą konkretną pozycją, ponieważ stanowi ona jedynie zbiór pojedynczych pozycji wymienionych w innych miejscach w tabeli, które zawierają odniesienie do rozporządzenia (UE) 2019/2144”

- d) objaśnienia do tabeli 1 w dodatku 1 otrzymują brzmienie:

„nie dotyczy

Akt prawny nie ma zastosowania. Może być jednak nałożony obowiązek zgodności z jednym lub wieloma szczegółowymi aspektami zawartymi w akcie prawnym.”;

- e) w tabeli 2 w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) wpis dotyczący pozycji 46A otrzymuje brzmienie:

„46A	Montowanie opon	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 UN Regulation No 142		B”
------	-----------------	---	--	----

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 127	C Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE: 7 stycznia 2026 r. Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów: 7 lipca 2034 r.”;
-----	------------------	---	--

(iii) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 134	X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	Zgodność z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 jest obowiązkowa. Jednakże nie przewiduje się homologacji typu w związku z tą konkretną pozycją, ponieważ stanowi ona jedynie zbiór pojedynczych pozycji wymienionych w innych miejscach w tabeli, które zawierają odniesienie do rozporządzenia (UE) 2019/2144.”

f) w pkt 4 w dodatku 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w tabeli „Część I: Pojazdy należące do kategorii M1” wprowadza się następujące zmiany:

— wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Regulamin ONZ nr 127 Rozporządzenie (UU) 2019/2144 (Ochrona pieszych)	Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny układ przeciwblokujący (ABS) działający na wszystkie koła. Zastosowanie mają wymogi regulaminu ONZ nr 127. Każdy przedni układ zabezpieczający musi być albo integralną częścią pojazdu, a tym samym spełniać wymogi regulaminu ONZ nr 127, albo uzyskać homologację typu jako oddzielny zespół techniczny.”
-----	---	---

— po wpisie dotyczącym pozycji 61 dodaje się wpis w brzmieniu:

„62	Regulamin ONZ nr 134 Rozporządzenie (UE) 2019/2144 (Instalacja wodorowa)	Zastosowanie mają wymogi regulaminu ONZ nr 134. Alternatywnie wykazuje się, że pojazd spełnia poniższe wymagania: — istotne wymogi rozporządzenia (WE) nr 79/2009 w wersji mającej zastosowanie w dniu 5 lipca 2022 r., — załącznik 100 – Norma techniczna dla układów paliwowych pojazdów silnikowych napędzanych sprężonym wodorem gazowym (Japonia), — GB/T 24549-2009 Pojazdy elektryczne zasilane ogniwami paliwowymi – wymogi bezpieczeństwa (Chiny), — norma międzynarodowa ISO 23273:2013 część 1: „Bezpieczeństwo funkcjonalne pojazdów” oraz część 2: „Zabezpieczenie przed zagrożeniami związanymi z wodorem w pojazdach napędzanych sprężonym wodorem, lub — SAE J2578 – Ogólne bezpieczeństwo pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi.”
-----	--	--

(ii) w tabeli „Część II: Pojazdy należące do kategorii N1” wprowadza się następujące zmiany:

— wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Regulamin ONZ nr 127 Rozporządzenie (UU) 2019/2144 (Ochrona pieszych)	Pojazdy muszą być wyposażone w elektroniczny układ przeciwblokujący (ABS) działający na wszystkie koła. Zastosowanie mają wymogi regulaminu ONZ nr 127. Każdy przedni układ zabezpieczający musi być albo integralną częścią pojazdu, a tym samym spełniać wymogi regulaminu ONZ nr 127, albo uzyskać homologację typu jako oddzielny zespół techniczny.”
-----	--	---

— po wpisie dotyczącym pozycji 61 dodaje się wpis w brzmieniu:

„62	Regulamin ONZ nr 134 Rozporządzenie (UE) 2019/2144 (Instalacja wodorowa)	Zastosowanie mają wymogi regulaminu ONZ nr 134. Alternatywnie wykazuje się, że pojazd spełnia poniższe wymagania: — istotne wymogi rozporządzenia (WE) nr 79/2009 w wersji mającej zastosowanie w dniu 5 lipca 2022 r., — załącznik 100 – Norma techniczna dla układów paliwowych pojazdów silnikowych napędzanych sprężonym wodorem gazowym (Japonia), — GB/T 24549-2009 Pojazdy elektryczne zasilane ogniwami paliwowymi – wymogi bezpieczeństwa (Chiny), — norma międzynarodowa ISO 23273:2013 część 1: „Bezpieczeństwo funkcjonalne pojazdów” oraz część 2: „Zabezpieczenie przed zagrożeniami związanymi z wodorem w pojazdach napędzanych sprężonym wodorem, lub — SAE J2578 – Ogólne bezpieczeństwo pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi.”
-----	---	--

3) w części II skreśla się wpisy dotyczące pozycji 58, 65 i 66 w tabeli;

4) w części III wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 127	X	X”		
-----	------------------	---	---	----	--	--

(ii) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 134	X	X	X	X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup> ”

(iii) wpisy dotyczące pozycji 65 i 66 otrzymują brzmienie:

„65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 131			nie dotyczy	nie dotyczy
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 130			nie dotyczy	nie dotyczy”

b) w tabeli w dodatku 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) po wpisie dotyczącym pozycji 54A dodaje się wpis w brzmieniu:

„55A	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 135	nie dotyczy											
------	-------------------------	---	-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 127	nie dotyczy											
-----	------------------	---	-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(iii) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodoro- wa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 UN Regulation No 134	X	X	X	X	X	X						
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>

(iv) wpisy dotyczące pozycji 65 i 66 otrzymują brzmienie:

„65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 131		nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy						
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 130		nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy						

c) w dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w tabeli po wpisie dotyczącym pozycji 54A dodaje się wpis w brzmieniu:

„55A	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 135	nie dotyczy
------	-------------------------	---	-------------

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 w tabeli otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 127	G
-----	------------------	---	---

(iii) wpisy dotyczące pozycji 62 i 63 w tabeli otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 UN Regulation No 134	X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>

(iv) dodaje się punkt w brzmieniu:

„5. Pkt 1–4.2 mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M<sub>1</sub>, które nie należą do kategorii pojazdów specjalnego przeznaczenia, ale są przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich.”;

d) w tabeli w dodatku 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) po wpisie dotyczącym pozycji 54A dodaje się wpis w brzmieniu:

„55A	Uderzenie boczne w słup	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 135			A”							
------	-------------------------	---	--	--	----	--	--	--	--	--	--	--

(ii) wpis dotyczący pozycji 58 otrzymuje brzmienie:

„58	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 127			A”							
-----	------------------	---	--	--	----	--	--	--	--	--	--	--

(iii) wpisy dotyczące pozycji 62, 63, 65 i 66 otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodoro- rowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 134	X	X	X	X	X					
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 131	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy					
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 130	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy”					

e) w dodatku 5 wpisy dotyczące pozycji 62, 63, 65 i 66 w tabeli otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 134	X
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 131	nie dotyczy
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 130	nie dotyczy”

f) w dodatku 6 wpisy dotyczące pozycji 62, 63, 65 i 66 w tabeli otrzymują brzmienie:

„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 134	X	
63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (UE) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 131	nie dotyczy	
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (UE) 2019/2144 Regulamin ONZ nr 130	nie dotyczy”	

g) w objaśnieniach wprowadza się następujące zmiany:

(i) objaśnienie dla X otrzymuje brzmienie:

„X Zastosowanie mają wymogi określone w odpowiednim akcie prawnym.”;

(ii) objaśnienia nr 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„<sup>(3)</sup> Wymagane jest zainstalowanie funkcji stateczności pojazdu zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/2144

- (<sup>4</sup>) Wymagane jest zainstalowanie systemu elektronicznej kontroli stateczności zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/2144”;
- (iii) objaśnienie nr 9A otrzymuje brzmienie:
- „(<sup>9A</sup>) Dotyczy wyłącznie pojazdów wyposażonych w urządzenia objęte zakresem regulaminu ONZ nr 64. Obowiązkowe jest jednak zainstalowanie systemu monitorowania ciśnienia w oponach zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/2144”;
- (iv) objaśnienie nr 15 otrzymuje brzmienie:
- „(<sup>15</sup>) Zgodność z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 jest obowiązkowa. Jednakże nie przewiduje się homologacji typu w związku z tą konkretną pozycją, ponieważ stanowi ona jedynie zbiór pojedynczych pozycji wymienionych w innych miejscach w odpowiedniej tabeli.”;
- (v) skreśla się objaśnienia nr 16 i 17.
-

## ZAŁĄCZNIK IV

**Przepisy przejściowe, o których mowa w art. 15 ust. 3**

Regulamin ONZ numer	Wymogi szczegółowe	Data zakończenia rejestracji pojazdów niespełniających wymogów, jak również sprzedaży bądź dopuszczenia komponentów niespełniających wymogów <sup>(1)</sup>
117	Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia  Opony klasy C3 muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.	30 kwietnia 2023 r.

*Uwagi do tabeli*

<sup>(1)</sup> Daty określone w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do typów pojazdów, układów i komponentów spełniających wymogi wersji obowiązującej w dniu 5 lipca 2022 r. oraz w rozporządzeniu (WE) nr 78/2009 w odniesieniu do typów pojazdów i układów spełniających wymogi wersji obowiązującej w dniu 5 lipca 2022 r.