

**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****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 14 ust. 1 lit. a),

uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”)<sup>(2)</sup>, w szczególności jej art. 39 ust. 2, 3 i 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 stanowi oddzielne rozporządzenie dla celów procedury homologacji typu przewidzianej w dyrektywie 2007/46/WE.
- (2) Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 uchyla dyrektywę Rady 92/21/EWG z dnia 31 marca 1992 r. w sprawie mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M<sub>1</sub><sup>(3)</sup>, jak również dyrektywę 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącą się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG<sup>(4)</sup>. Wymagania odnoszące się do mas i wymiarów pojazdów silnikowych i ich przyczep ustanowione w tych dyrektywach powinny zostać przeniesione do niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, zmienione w celu dostosowania ich do postępu technicznego i naukowego.
- (3) Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 określa podstawowe przepisy dotyczące wymagań w zakresie homologacji

typu pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do ich mas i wymiarów. Z tego względu konieczne jest także ustalenie szczegółowych procedur, badań i wymagań dotyczących tego rodzaju homologacji typu.

- (4) Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym<sup>(5)</sup> ustanawia niektóre maksymalne dopuszczalne wymiary zarówno dla ruchu krajowego, jak i międzynarodowego w państwach członkowskich. Dlatego ważne jest uwzględnienie, do celów budowy pojazdów, wymiarów, które zostały już zharmonizowane w Unii, w celu zapewnienia i ułatwienia swobodnego przepływu towarów.
- (5) W dyrektywie 97/27/WE zezwolono państwom członkowskim na udzielanie homologacji typu WE w odniesieniu do pojazdów, których wymiary zewnętrzne nie odpowiadają maksymalnym dopuszczalnym wymiarom przewidzianym w tej dyrektywie. Pozwolono w niej również państwom członkowskim na odmowę rejestracji pojazdów, którym udzielono homologacji typu WE, jeżeli ich wymiary zewnętrzne nie spełniają wymogów prawa krajowego. Ważne jest, aby pod pewnymi warunkami utrzymać możliwość zezwolenia na udzielanie homologacji typu pojazdom, które przekraczają dozwolone limity, w przypadku gdy okaże się to korzystne dla ruchu drogowego i środowiska w państwach członkowskich, w których infrastruktura drogowa jest dostosowana do tej sytuacji. Należy zatem zapewnić możliwość zatwierdzania takich pojazdów w ramach homologacji typu udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach lub systemów dopuszczania indywidualnego, pod warunkiem że ilość pojazdów, które na podstawie art. 23 dyrektywy 2007/46/WE mogą korzystać z odstępstwa w odniesieniu do maksymalnych dopuszczalnych wymiarów, ogranicza się do tego, co jest niezbędne do celów niniejszego rozporządzenia. Należy zatem zmienić załącznik XII do dyrektywy 2007/46/WE w celu włączenia takich limitów ilościowych.

- (6) Dyrektywa 96/53/WE ustanawia maksymalne dopuszczalne masy, które obowiązują tylko dla ruchu międzynarodowego. Dyrektywa ta zezwala jednak państwom członkowskim na dalsze stosowanie swoich przepisów

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 1.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 233 z 25.8.1997, s. 1.<sup>(5)</sup> Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

krajowych w odniesieniu do ruchu krajowego. W konsekwencji, harmonizacja technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej i technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na osie lub grupy osi do celów obrotu w państwach członkowskich, nie wydaje się w najbliższej przyszłości wykonalna. Niemniej jednak ze względu na istnienie niezharmonizowanych przepisów dotyczących budowy infrastruktury drogowej, należy wymagać, aby państwa członkowskie określiły do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych maksymalne dopuszczalne masy pojazdów, które są dopuszczone do ruchu krajowego lub ruchu międzynarodowego na mocy dyrektywy 96/53/WE oraz do ustanowienia procedury ich wyznaczania.

- (7) Biorąc pod uwagę doświadczenie uzyskane w trakcie stosowania przepisów UE dotyczących masy i rozmiarów pojazdów, konieczne jest określenie jasno zdefiniowanych pojęć. Niektóre z tych pojęć zdefiniowano już w dyrektywach 97/27/WE i 92/21/EWG. W celu zapewnienia spójności należy przejść te definicje i w miarę potrzeby dostosować je w świetle wiedzy technicznej i naukowej.
- (8) Biorąc pod uwagę, że w niniejszym rozporządzeniu zawarto definicję rzeczywistej masy pojedynczego pojazdu, w celu uniknięcia nieporozumień przy wypełnianiu świadectwa zgodności, konieczna jest odpowiednia zmiana załącznika IX do dyrektywy 2007/46/WE.
- (9) Ponieważ w białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”<sup>(1)</sup> podkreślono potrzebę poprawy charakterystyki aerodynamicznej pojazdów drogowych, a badania wykazały, że zużycie paliwa w pojazdach silnikowych, a zatem emisje CO<sub>2</sub>, mogłyby zostać znacząco zmniejszone poprzez montowanie do pojazdów urządzeń aerodynamicznych, ważne jest, aby zezwolić na montowanie do pojazdów takich urządzeń. Biorąc pod uwagę, że urządzenia aerodynamiczne stanowią urządzenia dodane, które ze względu na swoją konstrukcję wystają poza tylny lub boczny obrys pojazdów, należy je dodać do wykazu urządzeń lub sprzętu, które nie są brane pod uwagę przy określaniu wymiarów zewnętrznych. Istotne jest jednak, aby ograniczyć ich wystawianie z tyłu i z boku, aby nie naruszać bezpieczeństwa drogowego i zachować intermodalność transportu. W niniejszym rozporządzeniu należy zatem określić niezbędne wymogi techniczne.
- (10) Dostępne oprogramowanie umożliwia stosowanie wirtualnych metod testowania opartych na technologiach wspomaganych komputerowo. Biorąc pod uwagę, że techniki te pozwalają na prowadzenie bardziej efektywnych ekonomicznie i mniej uciążliwych badań, należy zapewnić możliwość ich stosowania do sprawdzenia, czy pojazd jest w stanie wykonać skręt o pełne 360° i do pomiaru maksymalnego tylnego wychylenia, gdy

pojazd porusza się wewnątrz swojego toru. W związku z tym konieczne jest również dodanie niniejszego rozporządzenia do wykazu aktów prawnych zawartych w załączniku XVI do dyrektywy 2007/46/WE.

- (11) Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie systemu homologacji typu, należy aktualizować załączniki do dyrektywy 2007/46/WE.
- (12) Dlatego też należy odpowiednio zmienić załączniki I, III, IX, XII oraz XVI do dyrektywy 2007/46/WE. Ponieważ przepisy zawarte w załączniku XII są wystarczająco szczegółowe i nie wymagają dalszej transpozycji przez państwa członkowskie, należy je zastąpić drogą rozporządzenia, zgodnie z art. 39 ust. 8 dyrektywy 2007/46/WE.
- (13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie określa wymagania w zakresie homologacji typu WE pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do ich mas i wymiarów.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do niekompletnych, kompletnych i skompletowanych pojazdów kategorii M, N i O.

#### Artykuł 2

##### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia poza definicjami określonymi w dyrektywie 2007/46/WE i rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 stosuje się następujące definicje:

- 1) „typ pojazdu” oznacza grupę pojazdów, zgodnie z definicją w sekcji B załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;
- 2) „wyposażenie standardowe” oznacza podstawową konfigurację pojazdu ze wszystkimi elementami wymaganymi na mocy aktów prawnych wymienionych w załączniku IV i w załączniku XI do dyrektywy 2007/46/WE, w tym ze wszystkimi zamontowanymi elementami nie wymagającymi dalszych specyfikacji dotyczących poziomu konfiguracji lub wyposażenia;
- 3) „wyposażenie dodatkowe” oznacza wszystkie elementy nieobjęte wyposażeniem standardowym, które są montowane w pojeździe na odpowiedzialność producenta i które mogą być zamówione przez klienta;

<sup>(1)</sup> (COM(2011) 144)

- 4) „masa pojazdu gotowego do jazdy” oznacza
- a) w przypadku pojazdu silnikowego:
- masę pojazdu, ze zbiornikiem(-ami) paliwa napełnionym(-i) co najmniej w 90 %, łącznie z masą kierowcy, paliwa i płynów, z wyposażeniem standardowym, zgodnie ze specyfikacjami producenta oraz, jeżeli są zamontowane, z masą nadwozia, kabiny, sprzęgu i koła(-ó)ł) zapasowego(-ych) oraz narzędzi;
- b) w przypadku przyczepy:
- masę pojazdu łącznie z paliwem i płynami, z wyposażeniem standardowym zgodnie ze specyfikacjami producenta oraz, jeżeli są zamontowane, z masą nadwozia, dodatkowych sprzęgów, koła(-ó)ł) zapasowego(-ych) oraz narzędzi;
- 5) „masa wyposażenia dodatkowego” oznacza masę wyposażenia, które może być montowane w pojeździe oprócz wyposażenia standardowego, zgodnie ze specyfikacjami producenta;
- 6) „rzeczywista masa pojazdu” oznacza masę pojazdu gotowego do jazdy wraz z masą wyposażenia dodatkowego zamontowanego w danym pojeździe;
- 7) „technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita” (M) oznacza maksymalną masę wyznaczoną dla danego pojazdu na podstawie jego cech konstrukcyjnych i parametrów; technicznie dopuszczalna masa całkowita przyczepy lub naczepy obejmuje masę statyczną przenoszoną na sprzężony pojazd ciągnący;
- 8) „technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów” (MC) oznacza maksymalną masę wyznaczoną dla zespołu pojazdu silnikowego oraz jednej lub kilku przyczep na podstawie jego cech konstrukcyjnych i parametrów lub maksymalną masę wyznaczoną dla zespołu ciągnika siodłowego i naczepy;
- 9) „technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta” (TM) oznacza maksymalną masę jednej lub kilku przyczep, które mogą być ciągnięte przez pojazd ciągnący, odpowiadającą całkowitemu obciążeniu wywieranemu na podłoże przez koła osi lub grupy osi dowolnej przyczepy sprzężonej z pojazdem ciągnącym;
- 10) „oś” oznacza wspólną oś obrotu dwóch lub więcej kół, zarówno napędzanych, jak i swobodnie obracających się, niezależnie od tego, czy znajdują się w jednym czy wielu segmentach usytuowanych w tej samej płaszczyźnie prostopadłej do wzdłużnej osi pojazdu;
- 11) „grupa osi” oznacza kilka osi o rozstawie ograniczonym do jednego z rozstawów osi określonych jako odległość „d” w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE i które wzajemnie oddziałują ze względu na szczególną konstrukcją zawieszania;
- 12) „oś pojedyncza” oznacza oś, która nie może być uznawana za część grupy osi;
- 13) „technicznie dopuszczalna maksymalna masa na oś” (m) oznacza masę odpowiadającą maksymalnemu dopuszczalnemu statycznemu obciążeniu pionowemu wywieranemu przez koła danej osi na podłoże, w oparciu o cechy konstrukcyjne osi i pojazdu oraz ich parametry;
- 14) „technicznie dopuszczalna maksymalna masa na grupę osi” ( $\mu$ ) oznacza masę odpowiadającą maksymalnemu dopuszczalnemu statycznemu obciążeniu pionowemu wywieranemu przez koła danej grupy osi na podłoże, w oparciu o cechy konstrukcyjne grupy osi i pojazdu oraz ich parametry;
- 15) „sprzęg” oznacza mechaniczne urządzenie łącznie z częściami, zgodnie z definicją w pkt 2.1–2.6 regulaminu nr 55 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji mechanicznych elementów sprzęgających zespołów pojazdów<sup>(1)</sup> oraz sprzęg krótki zgodnie z definicją w pkt 2.1.1 regulaminu EKG ONZ nr 102 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji I. krótkiego sprzęgu II. pojazdów w zakresie montażu zatwierdzonego typu krótkiego sprzęgu<sup>(2)</sup>;
- 16) „punkt sprzęgu” oznacza środek zaczepu sprzęgu, w który jest wyposażony pojazd ciągniony, w sprzęgu zamontowanym w pojeździe ciągnącym;
- 17) „masa sprzęgu” oznacza masę samego sprzęgu oraz części niezbędnych do zamocowania sprzęgu do pojazdu;
- 18) „technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu” oznacza:
- a) w przypadku pojazdu ciągnącego, masę odpowiadającą dopuszczalnemu maksymalnemu statycznemu obciążeniu pionowemu w punkcie sprzęgu (wartość „S” lub „U”) pojazdu ciągnącego, na podstawie cech konstrukcyjnych sprzęgu oraz pojazdu ciągnącego;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 227 z 28.8.2010, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 351 z 20.12.2008, s. 44.

- b) w przypadku naczepy, przyczepy z osią centralną lub przyczepy ze sztywnym dyszlem, masę odpowiadającą dopuszczalnemu maksymalnemu statycznemu obciążeniu pionowemu (wartość „S” lub „U”) przenoszonemu przez przyczepę na pojazd ciągnący w punkcie sprzęgu, na podstawie cech konstrukcyjnych sprzęgu i przyczepy;
- 19) „masa pasażerów” oznacza masę nominalną, w zależności od kategorii pojazdu, pomnożoną przez liczbę miejsc siedzących, w tym ewentualnych miejsc siedzących przeznaczonych dla członków załogi, i liczbę pasażerów podróżujących na stojąco, ale nie wliczając kierowcy;
- 20) „masa kierowcy” oznacza masę nominalną 75 kg obciążającą punkt odniesienia siedzenia kierowcy;
- 21) „masa użyteczna” oznacza różnicę między technicznie dopuszczalną maksymalną masą całkowitą, a masą pojazdu gotowego do jazdy powiększoną o masę pasażerów i masę wyposażenia dodatkowego;
- 22) „długość” oznacza wymiar określony w pkt 6.1.1, 6.1.2 i 6.1.3 normy ISO 612:1978; definicję tę stosuje się również do pojazdów przegubowych składających się z dwóch lub więcej segmentów;
- 23) „szerokość” oznacza wymiar określony w pkt 6.2 normy ISO 612:1978;
- 24) „wysokość” oznacza wymiar określony w pkt 6.3 normy ISO 612:1978;
- 25) „rozstaw osi” oznacza:
- a) wymiar, o którym mowa w pkt 6.4.1 normy ISO 612:1978;
- b) w przypadku przyczepy z osią centralną z jedną osią, odległość w płaszczyźnie poziomej między osią pionową sprzęgu i środkiem osi;
- c) w przypadku przyczepy z osią centralną z więcej niż jedną osią, odległość w płaszczyźnie poziomej między osią pionową sprzęgu i środkiem pierwszej osi;
- 26) „odstęp między osiami” oznacza odległość między dwoma kolejnymi osiami, o której mowa w pkt 6.4 normy ISO 612:1978, w przypadku pojazdów o więcej niż dwóch osiach; w przypadku, gdy pojazd jest wyposażony tylko w dwie osie lub w przypadku naczepy, przyczepy z wózkiem skrętnym lub przyczepy ze sztywnym dyszlem, odstęp między osiami, o którym mowa w pkt 6.4.2 normy ISO 612:1978 oznacza „rozstaw osi” zgodnie z definicją w pkt 25;
- 27) „rozstaw kół” oznacza wymiar, o którym mowa w pkt 6.5 normy ISO 612:1978;
- 28) „wysunięcie siodła” oznacza odległość, o której mowa w pkt 6.19.2 normy ISO 612: 1978, z uwzględnieniem uwagi, o której mowa w pkt 6.19 tej normy;
- 29) „przedni obrysowy promień naczepy” oznacza odległość w poziomie pomiędzy osią sworznia, a dowolnym punktem przedniej części naczepy;
- 30) „zwis przedni” oznacza odległość w poziomie między płaszczyzną pionową przechodzącą przez pierwszą oś lub oś sworznia w przypadku naczepy i najbardziej wysuniętym do przodu punktem pojazdu;
- 31) „zwis tylny” oznacza odległość w poziomie między płaszczyzną pionową przechodzącą przez ostatnią tylną oś a najbardziej wysuniętym do tyłu punktem pojazdu; w przypadku, gdy pojazd wyposażony jest w sprzęg, którego nie można usunąć, najbardziej wysuniętym do tyłu punktem pojazdu jest punkt sprzęgu;
- 32) „długość przestrzeni ładunkowej” oznacza odległość od najbardziej wysuniętego do przodu punktu wewnętrznego do najbardziej wysuniętego do tyłu punktu wewnętrznego przestrzeni ładunkowej, mierzoną poziomo w płaszczyźnie wzdużnej pojazdu;
- 33) „tylne wychylenie” oznacza odległość między rzeczywistym skrajnym punktem osiąganym przez tył pojazdu podczas poruszania się w warunkach określonych w sekcji 7 części B lub w sekcji 6 części C załącznika I do niniejszego rozporządzenia;
- 34) „urządzenie podnoszące osi” oznacza mechanizm zamontowany w pojeździe w celu podnoszenia osi z podłoża i opuszczania jej na podłoże;
- 35) „oś podnoszona lub oś unoszona” oznacza oś, którą można podnosić od jej normalnego położenia i opuszczać za pomocą urządzenia podnoszącego osi;
- 36) „oś przenosząca obciążenie” oznacza oś, której obciążenie może się zmieniać bez jej podnoszenia przy pomocy urządzenia podnoszącego osi;
- 37) „zawieszenie pneumatyczne” oznacza układ zawieszenia, w którym co najmniej 75 % efektu resorowania jest powodowane amortyzatorem pneumatycznym;
- 38) „klasa autobusu lub autokaru” oznacza zbiór pojazdów zgodnie z definicją w pkt 2.1.1 i 2.1.2 regulaminu EKG ONZ nr 107 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> w odniesieniu do ich budowy ogólnej <sup>(1)</sup>;

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 255 z 29.9.2010, s. 1.

- 39) „pojazd przegubowy” oznacza pojazd kategorii M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub> zgodnie z definicją w pkt 2.1.3 regulaminu EKG ONZ nr 107;
- 40) „ładunek niepodzielny” oznacza ładunek, którego, do celów przewozu drogowego, nie można podzielić na co najmniej dwa ładunki bez nadmiernych kosztów lub ryzyka uszkodzenia oraz który, ze względu na swoją masę lub wymiary, nie może być przewieziony pojazdem, którego masa i wymiary odpowiadają maksymalnym dopuszczonym masom i wymiarom obowiązującym w danym państwie członkowskim.

### Artykuł 3

#### Obowiązki producentów

1. Producent określa, dla każdej wersji typu pojazdu, niezależnie od stanu kompletacji pojazdu, następujące masy:

- a) technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu;
- b) technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą zespołu pojazdów;
- c) technicznie dopuszczalną maksymalną masę ciągniętą;
- d) technicznie dopuszczalną maksymalną masę na osie lub technicznie dopuszczalną maksymalną masę na grupę osi;
- e) technicznie dopuszczalne maksymalne masy w punkcie(-tach) sprzęgu, biorąc pod uwagę właściwości techniczne sprzęgów, które, zależnie od przypadku, są montowane lub mogą być montowane w pojeździe.

2. Przy określaniu mas, o których mowa w ust. 1, producent bierze pod uwagę najlepsze praktyki inżynieryjne i dostępną wiedzę techniczną w celu zminimalizowania ryzyka uszkodzenia mechanicznego, w szczególności spowodowanego zmęczeniem materiałów, oraz uniknięcia uszkodzenia infrastruktury drogowej.

3. Przy określaniu mas, o których mowa w ust. 1, producent bierze pod uwagę maksymalną prędkość konstrukcyjną pojazdu.

Jeżeli pojazd jest wyposażony przez producenta w urządzenie ograniczenia prędkości, maksymalną prędkością konstrukcyjną jest rzeczywista prędkość, której rozwinięcie umożliwi urządzenie ograniczenia prędkości.

4. Przy określaniu mas, o których mowa w ust. 1, producent nie nakłada ograniczeń dotyczących korzystania z pojazdu,

oprócz ograniczeń dotyczących możliwości dostosowywania opon do prędkości konstrukcyjnej dozwolonego na mocy regulaminu EKG ONZ nr 54 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji opon pneumatycznych do pojazdów użytkowych i ich przyczep<sup>(1)</sup> oraz w sekcji 5 załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 458/2011<sup>(2)</sup>.

5. Dla niekompletnych pojazdów, w tym podwozi z kabiną, które wymagają kompletacji w dalszym etapie, producent musi dostarczyć wszelkie istotne informacje producentom na następnym etapie, tak aby wymogi niniejszego rozporządzenia były nadal spełniane.

Do celów akapitu pierwszego producent określa położenie środka ciężkości masy odpowiadającej sumie obciążenia.

6. Niewyposażone w nadwozie niekompletne pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> muszą być tak zaprojektowane, aby umożliwić producentom na późniejszym etapie spełnienie wymagań sekcji 7 i 8 części B oraz sekcji 6 i 7 części C załącznika I.

### Artykuł 4

#### Przepisy dotyczące homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do jego mas i wymiarów

1. Producent lub jego przedstawiciel przedkłada organowi udzielającemu homologacji typu wnioski o udzielenie homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do jego mas i wymiarów.

2. Wniosek sporządza się zgodnie ze wzorem dokumentu informacyjnego określonym w części A załącznika V.

3. Do celów obliczeń rozkładu masy, producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu, dla każdej konfiguracji technicznej w ramach typu pojazdu, określonej przez zestaw wartości w odpowiednich punktach załącznika V, informacje niezbędne do określenia następujących mas:

- a) technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu;
- b) technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na osie lub grupy osi;
- c) technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy ciągniętej;
- d) technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy w punkcie(-tach) sprzęgu;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 183 z 11.7.2008, s. 41.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 124 z 13.5.2011, s. 11.

e) technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej zespołu pojazdów.

Informacje są przekazywane w postaci tabeli lub w innej odpowiedniej formie, w porozumieniu z organem udzielającym homologacji.

4. W przypadku gdy wyposażenie dodatkowe ma znaczący wpływ na masy i wymiary pojazdu, producent podaje upoważnionej placówce technicznej umiejscowienie, masę i położenie geometryczne środka ciężkości w stosunku do osi wyposażenia dodatkowego, które może zostać zamontowane w pojeździe.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4, w przypadku gdy wyposażenie dodatkowe składa się z wielu części znajdujących się w różnych miejscach pojazdu, producent może przedstawić upoważnionej placówce technicznej jedynie rozkład masy wyposażenia dodatkowego na osie.

6. Dla grupy osi producent wskazuje rozkład na osie całkowitej masy przyłożonej na grupę.

W razie potrzeby producent podaje wzór rozkładu lub przedstawia odpowiednie wykresy rozkładu.

7. Jeżeli organ udzielający homologacji lub upoważniona placówka techniczna uznają to za konieczne, mogą się zwrócić do producenta o udostępnienie do celów kontroli pojazdu reprezentatywnego dla typu podlegającego homologacji.

8. Producent pojazdu może złożyć do organu udzielającego homologacji typu wniosek o uznanie równoważności zawieszenia z zawieszeniem pneumatycznym.

Organ udzielający homologacji typu uznaje równoważność zawieszenia z zawieszeniem pneumatycznym, jeśli spełnione są wymagania określone w załączniku III.

Jeżeli upoważniona placówka techniczna uznaje równoważność, wydaje ona sprawozdanie z badań. Organ udzielający homologacji typu dołącza sprawozdanie z badań i opis techniczny zawieszenia do świadectwa homologacji typu WE.

9. Jeżeli spełniono wymagania określone w załącznikach I–IV do niniejszego rozporządzenia, organ udzielający homologacji udziela homologacji typu zgodnie z systemem przydziału numerów określonym w załączniku VII do dyrektywy 2007/46/WE.

Państwo członkowskie nie przydziela tego samego numeru innemu typowi pojazdu.

10. Do celów ust. 9 organ udzielający homologacji typu wydaje świadectwo homologacji typu WE sporządzone zgodnie ze wzorem zamieszczonym w części B załącznika V.

11. Dopuszczalne odchylenia, o których mowa w dodatku 2 do załącznika I, stosuje się do celów art. 12 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE.

#### Artykuł 5

#### **Maksymalne dopuszczalne masy do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych**

1. Do celów rejestracji i dopuszczenia do ruchu pojazdów homologowanych na mocy niniejszego rozporządzenia, organy krajowe określają, dla każdego wariantu i wersji typu pojazdu wszystkie poniższe masy, które są dozwolone w odniesieniu do ruchu krajowego lub ruchu międzynarodowego na mocy dyrektywy 96/53/WE:

- a) maksymalna dopuszczalna masa całkowita do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych;
- b) maksymalna dopuszczalna masa na oś (osie) do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych;
- c) maksymalna dopuszczalna masa na grupę osi do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych;
- d) dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych;
- e) dopuszczalna maksymalna masa zespołu pojazdów do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych.

Organ krajowe ustanawiają procedurę określania do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych maksymalnych dopuszczalnych mas, o których mowa w akapicie pierwszym. Wyznaczają one właściwy organ, któremu powierzono zadanie ustalenia tych mas, i określają informacje, które muszą być przekazane temu właściwemu organowi.

2. Maksymalne dopuszczalne masy do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych określone zgodnie z procedurą, o której mowa w pkt 1, nie mogą przekraczać maksymalnych mas, o których mowa w art. 3 ust. 1.

3. Właściwy organ konsultuje się z producentem w odniesieniu do rozkładu masy na osie lub grupy osi w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemów pojazdu, w szczególności układu hamulcowego i kierowniczego.

4. Przy określaniu maksymalnych dopuszczalnych mas do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych organy krajowe zapewniają dalsze spełnianie wymogów aktów prawnych wymienionych w załączniku IV i załączniku XI do dyrektywy 2007/46/WE.

5. W przypadku gdy organy krajowe uznają, że wymogi jednego z aktów prawnych wymienionych w załączniku IV i załączniku XI do dyrektywy 2007/46/WE, z wyjątkiem niniejszego rozporządzenia, nie są już spełniane, wymagają one, aby przeprowadzono nowe badania oraz by organ, który na mocy danego aktu prawnego udzielił pierwotnej homologacji typu, udzielił nowej homologacji typu lub ją rozszerzył, w zależności od przypadku.

#### Artykuł 6

##### Odstępstwa

1. Bez uszczerbku dla art. 4 ust. 3 dyrektywy 96/53/WE, homologacja typu WE może zostać udzielona pojazdowi, których wymiary przekraczają wymogi niniejszego rozporządzenia, przeznaczonym do przewozu niepodzielnych ładunków. W takim przypadku świadectwo homologacji typu oraz świadectwo zgodności wyraźnie wskazują, że pojazd jest przeznaczony jedynie do przewozu niepodzielnych ładunków.

2. Państwa członkowskie mogą udzielać homologacji na mocy art. 23 i 24 dyrektywy 2007/46/WE w odniesieniu do pojazdów przekraczających maksymalne dopuszczalne wymiary określone w pkt 1.1 części B, C i D załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

Homologacje typu na mocy art. 23 dyrektywy 2007/46/WE podlegają limitom ilościowym określonym w sekcji 3 części A załącznika XII do tej dyrektywy.

#### Artykuł 7

##### Przepisy przejściowe

1. Organy krajowe zezwalają na sprzedaż i dopuszczenie do ruchu pojazdów, które uzyskały homologację typu przed datą określoną w art. 13 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 661/2009, i nadal udzielają rozszerzenia homologacji udzielonych zgodnie z warunkami określonymi w dyrektywie 92/21/EWG oraz w dyrektywie 97/27/WE.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 12 grudnia 2012 r.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1, homologacje typu WE udzielone na podstawie art. 7 dyrektywy 97/27/WE przestają obowiązywać z dniem, o którym mowa w art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 661/2009.

Państwa członkowskie mogą jednak dokonywać rejestracji i zezwalać na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu pojazdów z końcowej partii produkcji, których homologacja typu WE utraciła ważność, w przypadku gdy wnioskuje o to producent, zgodnie z art. 27 dyrektywy 2007/46/WE.

3. Od dnia 10 stycznia 2014 r. producenci wydają świadectwa zgodności, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

Do dnia 9 stycznia 2014 r. wskazują oni rzeczywistą masę pojazdu w pozycji 52 świadectwa zgodności, o ile nie podano jej w jednej z innych pozycji świadectwa zgodności.

#### Artykuł 8

##### Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

W załącznikach I, III, IX i XVI do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VI do niniejszego rozporządzenia.

Załącznik XII do dyrektywy 2007/46/WE zastępuje się załącznikiem VII do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 9

##### Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się w odniesieniu do nowych typów pojazdów, dla których homologacja typu jest udzielana od dnia 1 listopada 2012 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

## WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

- Załącznik I CZEŚĆ A: Wymagania techniczne dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>.  
CZEŚĆ B: Wymagania techniczne dla pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>.  
CZEŚĆ C: Wymagania techniczne dla pojazdów kategorii N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>.  
CZEŚĆ D: Wymagania techniczne dla pojazdów kategorii O.  
Dodatek 1 Wykaz urządzeń i wyposażenia, które nie muszą być uwzględniane przy określaniu wymiarów zewnętrznych.  
Dodatek 2 Dopuszczalne odchylenia do celów homologacji typu i zgodności produkcji.  
Dodatek 3 Rysunki dotyczące wymogów w zakresie zwrotności.
- Załącznik II Zdolność pokonywania nachylenia przez pojazdy terenowe.
- Załącznik III Warunki równoważności z zawieszeniem pneumatycznym.
- Załącznik IV Wymagania techniczne dotyczące montowania w pojazdach osi podnoszonych lub przenoszących obciążenie.
- Załącznik V CZEŚĆ A: Dokument informacyjny.  
CZEŚĆ B: Świadectwo homologacji typu WE.
- Załącznik VI Zmiany w załącznikach I, III, IX i XVI do dyrektywy 2007/46/WE.
- Załącznik VII Załącznik XII do dyrektywy 2007/46/WE.
-



## ZAŁĄCZNIK I

## WYMAGANIA TECHNICZNE

## CZĘŚĆ A

Pojazdy kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>

1. **Maksymalne dopuszczalne wymiary**
  - 1.1. Wymiary nie mogą przekroczyć następujących wartości:
    - 1.1.1. Długość: 12,00 m.
    - 1.1.2. Szerokość:
      - a) M<sub>1</sub>: 2,55 m;
      - b) N<sub>1</sub>: 2,55 m;
      - c) N<sub>1</sub>: 2,60 m dla pojazdów wyposażonych w nadwozie z izolowanymi ścianami o grubości co najmniej 45 mm, o którym mowa w dodatku 2 części C załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.
    - 1.1.3. Wysokość: 4,00 m.
  - 1.2. Do celów pomiaru długości, szerokości i wysokości, pojazd musi mieć masę w stanie gotowym do jazdy, musi być umieszczony na poziomej i płaskiej powierzchni oraz posiadać opony napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta.
  - 1.3. Tylko urządzenia i wyposażenie, o których mowa w dodatku 1 do niniejszego załącznika nie są brane pod uwagę przy określaniu długości, szerokości i wysokości.
2. **Rozkład masy**
  - 2.1. Suma technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na osie nie może być mniejsza niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu.
  - 2.2. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu nie może być mniejsza niż masa pojazdu gotowego do jazdy powiększona o masę pasażerów i masę wyposażenia dodatkowego oraz masę sprzęgu, o ile nie jest ona ujęta w masie w stanie gotowości do jazdy.
  - 2.3. Jeśli pojazd jest obciążony do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej, masa na każdą oś nie może przekraczać technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na tę oś.
  - 2.4. Jeśli pojazd jest obciążony do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej, masa na oś przednią nie może w żadnym przypadku być mniejsza niż 30 % technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu.
    - 2.4.1. Jeśli pojazd jest obciążony do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej plus technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy w punkcie sprzęgu, masa na oś przednią nie może w żadnym przypadku być mniejsza niż 20 % technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu.
  - 2.5. W przypadku gdy pojazd wyposażony jest w siedzenia demontowalne, weryfikację ogranicza się do sytuacji, w której zainstalowana jest maksymalna ilość siedzeń.
  - 2.6. Do celów sprawdzania zgodności z wymogami ustanowionymi w pkt 2.2, 2.3 i 2.4:
    - a) siedzenia ustawia się, jak określono w pkt 2.6.1;
    - b) masę pasażerów, masę użyteczną i masę wyposażenia dodatkowego, rozkłada się, jak określono w pkt 2.6.2-2.6.4.2.3.

- 2.6.1. Regulacja siedzeń
- 2.6.1.1. Siedzenia regulowane ustawia się w najbardziej wysuniętej do tyłu pozycji.
- 2.6.1.2. Jeżeli istnieją inne możliwości regulacji siedzenia (pionowo, pochylone pod kątem, odchyłone do tyłu itd.), ustawione pozycje muszą być takie, jak określone przez producenta pojazdu.
- 2.6.1.3. Siedzenia amortyzowane muszą być zablokowane w pozycji określonej przez producenta.
- 2.6.2. Rozkład masy pasażerów
- 2.6.2.1. Masa odpowiadająca masie każdego pasażera wynosi 75 kg.
- 2.6.2.2. Masa przypadająca na każdego pasażera jest umiejscowiona w punkcie odniesienia siedzenia (tj. w „punkcie R” siedzenia).
- 2.6.2.3. W przypadku pojazdu specjalnego, wymóg określony w pkt 2.6.2.2 stosuje się odpowiednio (na przykład masa osoby rannej leżącej na noszach w przypadku samochodu sanitarnego).
- 2.6.3. Rozkład masy wyposażenia dodatkowego
- 2.6.3.1. Masę wyposażenia dodatkowego rozkłada się zgodnie ze specyfikacjami producenta.
- 2.6.4. Rozkład masy użytecznej
- 2.6.4.1. Pojazdy typu M<sub>1</sub>
- 2.6.4.1.1. W przypadku pojazdów kategorii M<sub>1</sub> masę użyteczną rozkłada się zgodnie ze specyfikacjami producenta w porozumieniu z upoważnioną placówką techniczną.
- 2.6.4.1.2. W przypadku samochodów kempingowych minimalna masa użyteczna (PM) musi spełniać następujący wymóg:
- $$PM \text{ w kg} \geq 10 (n + L)$$
- gdzie
- „n” jest maksymalną liczbą pasażerów wraz z kierowcą, a
- „L” jest długością całkowitą pojazdu w metrach.
- 2.6.4.2. Pojazdy N<sub>1</sub>
- 2.6.4.2.1. W przypadku pojazdów z nadwoziem, masa użyteczna musi być równomiernie rozłożona na powierzchni ładunkowej.
- 2.6.4.2.2. W przypadku pojazdów bez nadwozia (np. podwozie z kabiną), producent musi podać zakres współrzędnych dopuszczalnych położenia środka ciężkości masy użytecznej powiększonej o masę sprzętu przeznaczonego do przechowywania ładunków (np. zabudowa, zbiornik itp.) (na przykład 0,50-1,30 m przed pierwszą osią tylną).
- 2.6.4.2.3. W przypadku pojazdów, które mają być wyposażone w sprzęg siodłowy, producent określa minimalne i maksymalne obciążenie siodła.
- 2.7. Dodatkowe wymagania, w przypadku gdy pojazd jest zdolny do holowania przyczepy
- 2.7.1. Wymagania, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4 stosuje się biorąc pod uwagę masę sprzęgu i technicznie dopuszczalną maksymalną masę w punkcie sprzęgu.
- 2.7.2. Bez uszczerbku dla wymogów pkt 2.4, technicznie dopuszczalną maksymalną masę na oś tylną (osie tylne), można przekroczyć o nie więcej niż 15 %.
- 2.7.2.1. Jeżeli technicznie dopuszczalna maksymalna masa na oś tylną (osie tylne), jest przekroczona o nie więcej niż 15 %, to stosuje się wymagania pkt 5.2 załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 458/2011 <sup>(1)</sup>.

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 124 z 13.5.2011, s. 11.

- 2.7.2.2. W państwach członkowskich, w których zezwala na to prawo o ruchu drogowym, producent może wskazać w stosownym dokumencie, takim jak instrukcja obsługi lub podręcznik użytkownika, że technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu można przekroczyć o nie więcej niż 10 %, lub 100 kg, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza.

Tolerancję tę stosuje się jedynie podczas ciągnięcia przyczepy w warunkach określonych w pkt 2.7.2.1 pod warunkiem że prędkość robocza jest ograniczona do prędkości 100 km/h lub mniejszej.

### 3. Masa ciągnięta oraz masa na sprzęgu

- 3.1. W odniesieniu do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy ciągniętej, stosuje się następujące wymagania:

- 3.1.1. Przyczepa wyposażona w roboczy układ hamulcowy

- 3.1.1.1. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta pojazdu równa jest najniższej z następujących wartości:

- a) technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta zależna od cech konstrukcyjnych pojazdu oraz wytrzymałość sprzęgu;
- b) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu ciągnącego;
- c) 1,5-krotność technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu ciągnącego w przypadku pojazdu terenowego zdefiniowanego w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE.

- 3.1.1.2. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta nie może jednak w żadnym wypadku przekraczać 3 500 kg.

- 3.1.2. Przyczepa bez roboczego układu hamulcowego

- 3.1.2.1. Dopuszczalna masa ciągnięta równa jest najniższej z następujących wartości:

- a) technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta zależna od cech konstrukcyjnych pojazdu oraz wytrzymałości sprzęgu;
- b) połowa masy pojazdu ciągnącego gotowego do jazdy.

- 3.1.2.2. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta nie może w żadnym wypadku przekraczać 750 kg.

- 3.2. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu nie może być mniejsza niż 4 % maksymalnej dopuszczalnej masy ciągniętej ani mniejsza niż 25 kg.

- 3.3. Producent musi określić w instrukcji obsługi technicznie dopuszczalną maksymalną masę w punkcie sprzęgu, miejsca mocowania sprzęgu na pojeździe ciągnącym oraz maksymalny dopuszczalny zwis tylny punktu sprzęgu.

- 3.4. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta nie może być określana poprzez odniesienie do liczby pasażerów.

### 4. Masa zespołu pojazdów

Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów nie może przekraczać sumy technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej oraz technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy ciągniętej.

$$MC \leq M + TM$$

### 5. Zdolność ruszania pod wzniesienie

- 5.1. Pojazd ciągnący musi być w stanie ruszyć z miejsca zespół pojazdów pod wzniesienie o nachyleniu co najmniej 12 % pięć razy w ciągu pięciu minut.

- 5.2. W celu przeprowadzenia badania opisanego w pkt 5.1 pojazd ciągnący i przyczepa muszą być tak obciążone, aby osiągnęły technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą zespołu pojazdów.

## CZĘŚĆ B

**Pojazdy kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>**

1. **Maksymalne dopuszczalne wymiary**
  - 1.1. Wymiary nie mogą przekroczyć następujących wartości:
    - 1.1.1. Długość
      - a) pojazd o dwóch osiach i jednym segmencie: 13,50 m;
      - b) pojazd o co najmniej trzech osiach i jednym segmencie: 15,00 m;
      - c) Pojazd przegubowy: 18,75 m
    - 1.1.2. Szerokość: 2,55 m;
    - 1.1.3. Wysokość: 4,00 m
  - 1.2. Do celów pomiaru długości, szerokości i wysokości, pojazd musi mieć masę w stanie gotowym do jazdy, musi być umieszczony na poziomej i płaskiej powierzchni oraz posiadać opony napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta.
  - 1.3. Tylko urządzenia i wyposażenie, o których mowa w dodatku 1 do niniejszego załącznika nie są brane pod uwagę przy określaniu długości, szerokości i wysokości.
2. **Rozkład masy w przypadku pojazdów wyposażonych w nadwozie**
  - 2.1. Procedura obliczeń  
Oznaczenia:
    - „M” technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita;
    - „TM” technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta;
    - „MC” technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów;
    - „m<sub>i</sub>” technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita na oś pojedynczą oznaczoną „i”, gdzie „i” waha się od 1 do całkowitej liczby osi pojazdu;
    - „m<sub>c</sub>” technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu;
    - „μ<sub>j</sub>” technicznie dopuszczalna maksymalna masa na grupę osi oznaczoną „j”, gdzie „j” waha się od 1 do całkowitej liczby grup osi.
  - 2.1.1. Należy przeprowadzić odpowiednie obliczenia w celu zapewnienia zgodności z następującymi wymaganiami technicznymi dla każdej konfiguracji technicznej w ramach typu.
  - 2.1.2. W przypadku pojazdów wyposażonych w osie przenoszące obciążenie, poniższe obliczenia przeprowadza się przy zawieszeniu osi obciążonych w normalnej konfiguracji eksploatacyjnej.
  - 2.2. Wymagania ogólne
    - 2.2.1. Suma technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na osie pojedyncze plus suma technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na grupy osi nie może być mniejsza niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu.  
$$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j]$$
    - 2.2.2. Masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy powiększona o masę wyposażenia dodatkowego, masę pasażerów, masy „WP” i „B”, o których mowa w pkt 2.2.3, masę sprzęgu (jeśli nie jest ujęta w masie pojazdu gotowego do jazdy) oraz technicznie dopuszczalną maksymalną masę w punkcie sprzęgu nie może przekraczać technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej.

## 2.2.3. Rozkład obciążenia

## 2.2.3.1. Oznaczenia

„P” liczba miejsc siedzących, nie wliczając kierowcy i członków załogi;

„Q” masa jednego pasażera w kg;

„Q<sub>c</sub>” masa jednego członka załogi w kg;

„S<sub>1</sub>” powierzchnia przeznaczona dla pasażerów stojących w m<sup>2</sup>;

„SP” podana przez producenta liczba pasażerów stojących;

„S<sub>sp</sub>” powierzchnia nominalna dla jednego pasażera stojącego w m<sup>2</sup>;

„WP” liczba miejsc dla wózków inwalidzkich pomnożona przez 250 kg odpowiadających masie wózka inwalidzkiego i jego użytkownika;

„V” ogólna pojemność przestrzeni bagażowej w m<sup>3</sup> w tym bagażników, półek na bagaż i bagażników na narty;

„B” maksymalna dopuszczalna masa bagażu w kg podana przez producenta, w tym maksymalna dopuszczalna masa (B'), która może być transportowana w bagażniku na narty, jeśli istnieje.

2.2.3.2. Masa pasażerów siedzących Q i Q<sub>c</sub> jest umiejscowiona w punktach odniesienia siedzeń (tj. w „punkcie R” siedzeń).

2.2.3.3. Masa odpowiadająca liczbie pasażerów stojących SP, o masie Q musi być równomiernie rozłożona na powierzchni dostępnej dla pasażerów stojących S<sub>1</sub>.

2.2.3.4. W stosownych przypadkach masę WP rozkłada się równomiernie na każdym z miejsc dla wózków inwalidzkich;

2.2.3.5. Masę równą B (kg) rozkłada się równomiernie w przestrzeni bagażowej.

2.2.3.6. Masa równą B' (kg) znajduje się w środku ciężkości bagażnika na narty.

2.2.3.7. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu musi się znajdować w punkcie sprzęgu, którego zwis tylny określa producent pojazdu.

2.2.3.8. Wartości Q i S<sub>sp</sub>

Klasa pojazdu	Q (kg)	S <sub>sp</sub> (m <sup>2</sup> )
Klasa I i A	68	0,125 m <sup>2</sup>
Klasa II	71	0,15 m <sup>2</sup>
Klasa III i B	71	Nie dotyczy

Masa każdego członka załogi wynosi 75 kg.

2.2.3.9 Liczba pasażerów stojących nie może przekraczać wartości S<sub>1</sub>/S<sub>sp</sub>, gdzie S<sub>sp</sub> jest powierzchnią nominalną przewidzianą dla jednego pasażera stojącego, jak określono w tabeli w pkt 2.2.3.8.

2.2.3.10. Wartość maksymalnej dopuszczalnej masy bagażu nie może być mniejsza niż:  $B = 100 \times V$

## 2.2.4. Obliczenia

2.2.4.1 Wymogi pkt 2.2.2 sprawdza się we wszystkich układach wyposażenia wnętrza.

2.2.4.2. W warunkach określonych w pkt 2.2.3 masa na każdą osobę pojedynczą i na każdą grupę osi nie może przekraczać technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na tę osobę lub grupę osi.

- 2.2.4.3. W przypadku pojazdu o zmiennej liczbie miejsc siedzących, z powierzchnią dostępną dla pasażerów stojących ( $S_1$ ) i przystosowanego do przewozu wózków inwalidzkich, sprawdza się zgodność z wymaganiami określonymi w pkt 2.2.2. i 2.2.4.2 dla każdego z następujących warunków, jeśli mają one zastosowanie:
- zajęte wszystkie możliwe siedzenia, a następnie zajęta powierzchnia przeznaczona dla pasażerów stojących (do osiągnięcia podanej przez producenta wartości dopuszczalnej miejsc stojących) i, jeżeli pozostaje miejsce, zajęte wszystkie dostępne miejsca dla wózków inwalidzkich;
  - zajęta cała możliwa powierzchnia dla pasażerów stojących (do osiągnięcia podanej przez producenta wartości dopuszczalnej miejsc stojących), następnie zajęte pozostałe siedzenia przeznaczone dla pasażerów siedzących i, jeżeli pozostaje miejsce, zajęte wszystkie dostępne miejsca dla wózków inwalidzkich;
  - zajęte wszystkie możliwe miejsca dla wózków inwalidzkich, następnie zajęta pozostała powierzchnia dla pasażerów stojących (do osiągnięcia podanej przez producenta wartości dopuszczalnej miejsc stojących) i zajęte pozostałe dostępne siedzenia.
- 2.2.5. Jeżeli pojazd jest obciążony w sposób określony w pkt 2.2.2. masa odpowiadająca obciążeniu na przedniej osi kierowanej (osiach kierowanych) nie może w żadnym przypadku być mniejsza niż 20 % technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej „M”.
- 2.2.6. Jeżeli pojazdowi ma zostać udzielona homologacja typu w więcej niż jednej klasie, wymogi sekcji 2 stosuje się do każdej klasy.
3. **Uciąg**
- 3.1. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów nie może przekraczać sumy technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej oraz technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy ciągniętej.
- $$MC \leq M + TM$$
- 3.2. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta nie może przekraczać 3 500 kg.
4. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu**
- 4.1. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu musi wynosić co najmniej 4 % jego technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy ciągniętej, lub 25 kg, w zależności od tego, która wartość jest większa.
- 4.2. Producent musi określić w instrukcji obsługi warunki zamontowania sprzęgu w pojeździe silnikowym.
- 4.2.1. W stosownych przypadkach, warunki, o których mowa w pkt 4.2, obejmują technicznie dopuszczalną maksymalną masę w punkcie sprzęgu pojazdu ciągnącego, maksymalną dopuszczalną masę sprzęgu, punkty montażu sprzęgu oraz maksymalny dopuszczalny zwis tylny sprzęgu.
5. **Zdolność ruszania pod wzniesienie**
- 5.1. Pojazdy przystosowane do ciągnięcia przyczepy muszą być w stanie ruszyć pięciokrotnie w ciągu pięciu minut pod wzniesienie o nachyleniu co najmniej 12 %.
- 5.2. W celu przeprowadzenia badania opisanego w pkt 5.1 pojazd ciągnący i przyczepa muszą być tak obciążone, aby osiągnęły technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą zespołu pojazdów.
6. **Moc silnika**
- 6.1. Silnik musi zapewniać moc co najmniej 5 kW na tonę technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej zespołu pojazdów lub technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu indywidualnego, jeżeli pojazd nie jest przeznaczony do ciągnięcia przyczepy.
- 6.2. Moc silnika mierzy się zgodnie z dyrektywą Rady 80/1269/EWG <sup>(1)</sup> lub regulaminem EKG ONZ nr 85 <sup>(2)</sup>.

(1) Dz.U. L 375 z 31.12.1980, s. 46.

(2) Dz.U. L 326 z 24.11.2006, s. 55.

**7. Zwrotność**

- 7.1. Pojazd musi być w stanie wykonać skręt w każdą stronę o pełne 360°, jak pokazano na rysunku 1 w dodatku 3 do niniejszego załącznika, przy czym żaden z najbardziej wystających na zewnątrz punktów pojazdu nie może wystawać poza obwód koła zewnętrznego lub koła wewnętrznego w zależności od przypadku.
- 7.1.1. Badanie przeprowadza się zarówno z pojazdem bez obciążenia (tj. gdy pojazd ma masę w stanie gotowym do jazdy), jak i obciążonym do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej.
- 7.1.2. Dla celów pkt 7.1 części, które mogą wystawać poza szerokość pojazdu, określone w dodatku 1 do niniejszego załącznika, nie są brane pod uwagę.
- 7.2. Dla pojazdów wyposażonych w oś przenoszącą obciążenia, wymagania pkt 7.1 stosuje się również w przypadku eksploatacji osi przenoszącej (przenoszących) obciążenia.
- 7.3. Wymagania sekcji 7.1 sprawdza się w następujący sposób:
- 7.3.1. Pojazd musi manewrować w obrębie obszaru określonego przez dwa koncentryczne okręgi – okrąg zewnętrzny o promieniu 12,50 m i okrąg wewnętrzny o promieniu 5,30 m.
- 7.3.2. Najbardziej wysunięty do przodu punkt pojazdu silnikowego musi być prowadzony po obwodzie koła zewnętrznego (zob. rysunek 1 w dodatku 3 do niniejszego załącznika).

**8. Tyłne wychylenie**

- 8.1. Pojazd o jednym segmencie
- 8.1.1. Pojazd bada się zgodnie z metodą badania „drive-in” opisaną w pkt 8.1.2.
- 8.1.2. Metoda badania „drive-in”
- Kiedy pojazd jest nieruchomy, linią na podłożu oznacza się pionową płaszczyznę styczną do boku pojazdu zwróconą na zewnątrz koła.
- Pojazd porusza się przechodząc z linii prostej do zataczania okręgu przedstawionego na rysunku 1, przy czym jego koła przednie są skrecone, tak aby najbardziej wysunięty do przodu punkt pojazdu poruszał się po obwodzie koła zewnętrznego (zob. rys. 2a w dodatku 3 do niniejszego załącznika).
- 8.1.3. Pojazd ma masę w stanie gotowym do jazdy.
- 8.1.4. Maksymalne tylne wychylenie nie może przekroczyć 0,60 m.
- 8.2. Pojazdy posiadające co najmniej dwa segmenty
- 8.2.1. Wymagania określone w pkt 8.1 stosuje się odpowiednio w odniesieniu do pojazdów z co najmniej dwoma segmentami.
- W takim przypadku dwa sztywne segmenty lub ich większą liczbę należy ustawić w jednej linii z płaszczyzną, jak pokazano na rysunku 2 b dodatku 3 do niniejszego załącznika.

**CZĘŚĆ C****Pojazdy kategorii N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>****1. Maksymalne dopuszczalne wymiary**

- 1.1. Wymiary nie mogą przekroczyć następujących wartości:
- 1.1.1. Długość: 12,00 m.
- 1.1.2. Szerokość:
- a) 2,55 m dla każdego pojazdu;
- b) 2,60 m dla pojazdów wyposażonych w nadwozie z izolowanymi ścianami o grubości co najmniej 45 mm, o którym mowa w dodatku 2 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;

- 1.1.3. c) Wysokość: 4,00 m
- 1.2. Do celów pomiaru długości, szerokości i wysokości, pojazd musi mieć masę w stanie gotowym do jazdy, musi być umieszczony na poziomej i płaskiej powierzchni oraz posiadać opony napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta.
- 1.3. Tylko urządzenia i wyposażenie, o których mowa w dodatku 1 do niniejszego załącznika nie są brane pod uwagę przy określaniu długości, szerokości i wysokości.
2. **Rozkład masy w przypadku pojazdów wyposażonych w nadwozie**
- 2.1. Procedura obliczeń
- Oznaczenia
- „M” technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita;
- „TM” technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta;
- „MC” technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów;
- „m<sub>i</sub>” technicznie dopuszczalna maksymalna masa na oś pojedynczą oznaczoną „i”, gdzie „i” waha się od 1 do całkowitej liczby osi pojazdu;
- „m<sub>c</sub>” technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu;
- „μ<sub>j</sub>” technicznie dopuszczalna maksymalna masa na grupę osi oznaczoną „j”, gdzie „j” waha się od 1 do całkowitej liczby grup osi.
- 2.1.1. Należy przeprowadzić odpowiednie obliczenia w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami technicznymi określonymi w pkt 2.2 i 2.3 dla każdej konfiguracji technicznej w ramach typu.
- 2.1.2. W przypadku pojazdów wyposażonych w osie przenoszące obciążenie obliczenia wymagane w pkt 2.2 i 2.3 należy przeprowadzić przy zawieszeniu osi przenoszących obciążenia w normalnej konfiguracji eksploatacyjnej.
- 2.1.3. W przypadku pojazdów wyposażonych w osie podnoszone obliczenia wymagane w pkt 2.2 i 2.3 należy przeprowadzić przy osiach obniżonych.
- 2.2. Wymagania ogólne
- 2.2.1. Suma technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na osie pojedyncze plus suma technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na grupy osi nie może być mniejsza niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu.
- $$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j]$$
- 2.2.2. Dla każdej grupy osi oznaczonej „j” suma technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na jej osie nie może być mniejsza niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa na grupę osi.
- Ponadto żadna z mas m<sub>i</sub> nie może być mniejsza niż część masy μ<sub>j</sub> przyłożona do osi „i” zgodnie z określeniem rozkładu mas dla tej grupy osi.
- 2.3. Wymagania szczegółowe
- 2.3.1. Masa pojazdu gotowego do jazdy powiększona o masę wyposażenia dodatkowego, masę pasażerów, masę sprzęgu (jeśli nie jest ujęta w masie pojazdu w stanie gotowym do jazdy) oraz technicznie dopuszczalną maksymalną masę w punkcie sprzęgu nie może przekraczać technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu.
- 2.3.2. Jeżeli pojazd jest obciążony do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej, masa przypadająca na oś „i” nie może przekraczać masy m<sub>i</sub> przypadającej na tę oś, a masa na grupę osi „j” nie może przekraczać masy μ<sub>j</sub>.



- 2.3.3. Wymogi pkt 2.3.2 muszą być spełnione w następujących konfiguracjach obciążenia:
- 2.3.3.1. równomierny rozkład masy użytecznej:
- pojazd musi mieć masę w stanie gotowym do jazdy, powiększoną o masę wyposażenia dodatkowego, masę pasażerów znajdujących się w punktach odniesienia siedzeń, masę sprzęgu (jeśli nie jest ujęta w masie pojazdu gotowego do jazdy), maksymalną dopuszczalną masę w punkcie sprzęgu oraz masę użyteczną rozłożoną równomiernie w przestrzeni ładunkowej;
- 2.3.3.2. nierównomierny rozkład masy użytecznej:
- pojazd musi mieć masę w stanie gotowym do jazdy, powiększoną o masę wyposażenia dodatkowego, masę pasażerów znajdujących się w punktach odniesienia siedzeń, masę sprzęgu (jeśli nie jest ujęta w masie pojazdu gotowego do jazdy), maksymalną dopuszczalną masę w punkcie sprzęgu oraz masę użyteczną rozłożoną zgodnie ze specyfikacjami producenta.
- Do tego celu producent musi podać skrajne dopuszczalne możliwe położenia środka ciężkości masy użytecznej lub nadwozia lub wyposażenia lub wyposażenia wnętrza (np.: 0,50–1,30 m przed pierwszą osią tylną);
- 2.3.3.3. połączenie rozkładu równomiernego i nierównomiernego:
- wymagania pkt 2.3.3.1 i 2.3.3.2 muszą być spełnione jednocześnie.
- Na przykład wywrotka (obciążenie rozłożone) wyposażona w dodatkowy żuraw (obciążenie umiejscowione);
- 2.3.3.4. masa przekazana za pomocą sprzęgu siodłowego (w przypadku ciągnika siodłowego):
- Pojazd musi mieć masę w stanie gotowym do jazdy, powiększoną o masę wyposażenia dodatkowego, masę pasażerów znajdujących się w punktach odniesienia siedzeń, masę sprzęgu (jeśli nie jest ujęta w masie pojazdu gotowego do jazdy), maksymalną dopuszczalną masę na sprzęgu siodłowym rozłożoną zgodnie ze specyfikacjami producenta (minimalne i maksymalne obciążenie siodła).
- 2.3.3.5. Wymagania pkt 2.3.3.1 muszą być zawsze spełnione, jeśli pojazd jest wyposażony w płaską przestrzeń ładunkową.
- 2.3.4. Jeżeli pojazd jest obciążony do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej, powiększonej o masę sprzęgu (jeśli nie jest ujęta w masie pojazdu gotowego do jazdy) oraz maksymalną dopuszczalną masę w punkcie sprzęgu w taki sposób, że osiąga się maksymalną dopuszczalną masę na tylną grupę osi ( $\mu$ ) lub maksymalną dopuszczalną masę na tylną oś (m), masa na przednią oś kierowaną (osie kierowane) nie może być mniejsza niż 20 % technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu.
- 2.3.5. W przypadku pojazdów specjalnych kategorii  $N_2$  i  $N_3$ , upoważniona placówka techniczna sprawdza zgodność z wymogami sekcji 2 w porozumieniu z producentem, biorąc pod uwagę szczególną konstrukcję pojazdu (na przykład żurawie samojezdne).
3. **Uciąg**
- 3.1. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów nie może przekraczać sumy technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej oraz technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy ciągniętej.
- $$MC \leq M + TM$$
4. **Zdolność ruszania pod wzniesienie i zdolność pokonywania nachylenia**
- 4.1. Pojazdy przeznaczone do ciągnięcia przyczep obciążone do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej zespołu pojazdów muszą być w stanie ruszyć pięciokrotnie w ciągu pięciu minut pod wzniesienie o nachyleniu co najmniej 12 %.
- 4.2. Odnośnie do zdolności pokonywania nachylenia, należy badać zgodność pojazdów terenowych z wymaganiami technicznymi załącznika II.

- 4.2.1. Zastosowanie mają również wymogi sekcji 5 dodatku 1 do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.
5. **Moc silnika**
- 5.1. Pojazdy muszą zapewniać moc silnika co najmniej 5 kW na tonę technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej zespołu pojazdów.
- 5.1.1. W przypadku ciągnika drogowego lub ciągnika siodłowego przeznaczonego do przewozu niepodzielnych ładunków, moc silnika musi wynosić co najmniej 2 kW na tonę technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej zespołu pojazdów.
- 5.2. Moc silnika mierzy się zgodnie z dyrektywą 80/1269/EWG lub regulaminu EKG ONZ nr 85.
6. **Zwrotność**
- 6.1. Pojazd musi być w stanie wykonać skręt w każdą stronę o pełne 360 °, jak pokazano na rysunku 1 w dodatku 3 do niniejszego załącznika, przy czym żaden z najbardziej wystających na zewnątrz punktów pojazdu nie może wystawać poza obwód koła zewnętrznego lub koła wewnętrznego w zależności od przypadku.
- 6.1.1. Badanie przeprowadza się zarówno z pojazdem bez obciążenia (tj. gdy pojazd ma masę w stanie gotowym do jazdy), jak i obciążonym do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej.
- 6.1.2. Dla celów pkt 6.1 części, które mogą wystawać poza szerokość pojazdu określone w dodatku 1 do niniejszego załącznika nie są brane pod uwagę.
- 6.2. W przypadku pojazdów wyposażonych w urządzenie do podnoszenia osi wymóg pkt 6.1 stosuje się również przy osi podnoszonej (osiach podnoszonych) w pozycji uniesionej oraz w przypadku eksploatacji osi przenoszącej (przenoszących) obciążenie.
- 6.3. Wymagania pkt 6.1 sprawdza się w następujący sposób:
- 6.3.1. Pojazd musi manewrować w obrębie obszaru określonego przez dwa koncentryczne okręgi - okrąg zewnętrzny o promieniu 12,50 m i okrąg wewnętrzny o promieniu 5,30 m
- 6.3.2. Najbardziej wysunięty do przodu punkt pojazdu silnikowego musi być prowadzony po obwodzie koła zewnętrznego (zob. rysunek 1 w dodatku 3 do niniejszego załącznika).
7. **Maksymalne tylne wychylenie**
- 7.1. Pojazd bada się zgodnie z metodą badania „steady-state” opisaną w pkt 7.1.1.
- 7.1.1. Metoda badania „steady-state”
- 7.1.1.2. Pojazd jest nieruchomy, a jego przednie koła kierowane są ustawione w taki sposób, że gdyby pojazd poruszał się, jego najbardziej wysunięty punkt zakreśliłby okrąg o promieniu 12,50 m.
- Poprzez wykreślenie linii na podłożu należy ustalić płaszczyznę pionową styczną do boku pojazdu i zwróconą na zewnątrz okręgu.
- Pojazd porusza się do przodu tak aby jego najbardziej wysunięty do przodu punkt poruszał się po obwodzie koła zewnętrznego o promieniu 12,50 m.
- 7.2. Maksymalne tylne wychylenie nie może przekroczyć: (zob. rysunek 3 w dodatku 3 do niniejszego załącznika)
- a) 0,80 m;
- b) 1,00 m, jeżeli pojazd jest wyposażony w urządzenie do podnoszenia osi i oś jest uniesiona;
- c) 1,00 m, jeżeli oś najbardziej wysunięta do tyłu jest osią kierowaną.

## CZĘŚĆ D

**Pojazdy kategorii O**

1. **Maksymalne dopuszczalne wymiary**
  - 1.1. Wymiary nie mogą przekroczyć następujących wartości:
    - 1.1.1. Długość
      - a) przyczepa: 12,00 m włącznie z dyszlem;
      - b) naczepa: 12,00 m plus zwis przedni.
    - 1.1.2. Szerokość
      - a) 2,55 m dla każdego pojazdu;
      - b) 2,60 m dla pojazdów wyposażonych w nadwozie z izolowanymi ścianami o grubości co najmniej 45 mm, o którym mowa w dodatku 2 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.
    - 1.1.3. Wysokość: 4,00 m.
    - 1.1.4. Przedni obrysowy promień naczepy: 2,04 m.
  - 1.2. Do celów pomiaru długości, szerokości i wysokości, pojazd musi mieć masę w stanie gotowym do jazdy, musi być umieszczony na poziomej i płaskiej powierzchni oraz posiadać opony napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta.
  - 1.3. Pomiaru długości, wysokości i przedniego obrysowego promienia dokonuje się, jeżeli powierzchnia załadunkowa lub powierzchnia odniesienia, o której mowa w pkt 1.2.1 akapit drugi załącznika 7 do regulaminu EKG ONZ nr 55 jest horyzontalna.

Regulowane dyszle muszą być poziome i ustawione wzdłuż osi wzdłużnej pojazdu. Muszą być ustawione w najbardziej wydłużonej pozycji poziomej.
  - 1.4. Tylko urządzenia i wyposażenie, o których mowa w dodatku 1 do niniejszego załącznika nie są brane pod uwagę przy określaniu wymiarów, o których mowa w pkt 1.1.
2. **Rozkład masy w przypadku pojazdów wyposażonych w nadwozie**
  - 2.1. Procedura obliczeń

Oznaczenia

„M” technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita;

„ $m_0$ ” technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita w przednim punkcie sprzęgu;

„ $m_i$ ” technicznie dopuszczalna maksymalna masa na oś oznaczoną „i”, gdzie „i” waha się od 1 do całkowitej liczby osi pojazdu;

„ $m_c$ ” technicznie dopuszczalna maksymalna masa w tylnym punkcie sprzęgu;

„ $m_j$ ” technicznie dopuszczalna maksymalna masa na grupę osi oznaczoną „j”, gdzie „j” waha się od 1 do całkowitej liczby grup osi.

    - 2.1.1. Należy przeprowadzić odpowiednie obliczenia w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami technicznymi określonymi w pkt 2.2 i 2.3 dla każdej konfiguracji technicznej w ramach typu.
    - 2.1.2. W przypadku pojazdów wyposażonych w osie przenoszące obciążenie obliczenia wymagane w pkt 2.2 i 2.3 należy przeprowadzić przy zawieszeniu osi przenoszących obciążenia w normalnej konfiguracji eksploatacyjnej.

2.1.3. W przypadku pojazdów wyposażonych w osie podnoszone obliczenia wymagane w pkt 2.2 i 2.3 należy przeprowadzić przy osiach obniżonych.

2.2. Wymagania ogólne

2.2.1. Suma technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy w przednim punkcie sprzęgu, technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na osie pojedyncze lub grupę osi oraz technicznie dopuszczalnej masy maksymalnej w tylnym punkcie sprzęgu nie może być mniejsza niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu.

$$M \leq \Sigma [m_0 + m_i + \mu_j + m_c]$$

2.2.2. Dla każdej grupy osi oznaczonej „j” suma mas  $m_i$  na jej osie nie może być mniejsza od masy  $\mu_j$ .

Ponadto żadna z mas  $m_i$  nie może być mniejsza niż część masy  $\mu_j$  przyłożona do osi „i” zgodnie z określeniem rozkładu mas dla tej grupy osi.

2.3. Wymagania szczegółowe

2.3.1. Suma masy pojazdu w stanie gotowym do jazdy, masy wyposażenia dodatkowego oraz technicznie dopuszczalnej masy maksymalnej w punkcie(-tach) sprzęgu nie może przekraczać technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu.

2.3.2. Jeżeli pojazd jest obciążony do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej, masa przypadająca na oś pojedynczą „i” nie może przekraczać masy  $m_i$  przypadającej na tę oś, masy  $\mu_j$  przypadającej na grupę osi ani technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy w punkcie sprzęgu  $m_0$ .

2.3.3. Wymogi pkt 2.3.2 muszą być spełnione w następujących konfiguracjach obciążenia:

2.3.3.1. równomierny rozkład masy użytecznej

Pojazd musi mieć masę w stanie gotowym do jazdy, powiększoną o masę wyposażenia dodatkowego oraz masę użyteczną równomiernie rozłożoną w przestrzeni ładunkowej;

2.3.3.2. nierównomierny rozkład masy użytecznej

Pojazd musi mieć masę w stanie gotowym do jazdy, powiększoną o masę wyposażenia dodatkowego oraz masę użyteczną rozłożoną zgodnie ze specyfikacjami producenta.

Do tego celu producent musi podać skrajne dopuszczalne możliwe położenia środka ciężkości masy użytecznej lub nadwozia lub wyposażenia lub wyposażenia wnętrza (np.: 0,50-1,30 m przed pierwszą osią tylną);

2.3.3.3. Połączenie rozkładu równomiernego i nierównomiernego:

Wymagania pkt 2.3.3.1 i 2.3.3.2 muszą być spełnione jednocześnie.

2.3.3.4. Wymagania pkt 2.3.3.1 muszą być zawsze spełnione, jeśli pojazd jest wyposażony w płaską przestrzeń ładunkową.

2.3.4. Wymagania szczegółowe dla przyczep kempingowych

2.3.4.1 Minimalna masa użyteczna (PM) musi spełniać następujące wymagania:

$$PM \text{ w kg} \geq 10 (n + L)$$

gdzie

„n” jest maksymalną liczbą miejsc leżących, a

„L” jest całkowitą długością ciała zgodnie z definicją w pkt 6.1.2 normy ISO 7237:1981.

**3. Wymagania w zakresie zwrotności**

3.1. Przyczepy i naczepy muszą być tak zaprojektowane, aby po połączeniu z pojazdem ciągnącym zespół pojazdów był w stanie wykonać skręt w każdą stronę o pełne 360° w obrębie obszaru określonego przez dwa koncentryczne okręgi - okrąg zewnętrzny o promieniu 12,50 m i okrąg wewnętrzny o promieniu 5,30 m, przy czym żaden z najbardziej wystających na zewnątrz punktów pojazdu nie może wystawać poza obwód koła zewnętrznego lub koła wewnętrznego w zależności od przypadku.

3.2. Naczepe uważa się za zgodną z wymogami pkt 3.1, jeżeli jej obliczeniowy rozstaw osi „RWB” spełnia następujące wymagania:

$$RWB \leq [(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + \frac{1}{2}W)^2]^{\frac{1}{2}}$$

gdzie:

„RWB” oznacza odległość między sworzniem osi i osią symetrii osi niekierowanych.

„W” oznacza szerokość naczepy

3.3. Jeżeli co najmniej jedna niekierowana oś posiada urządzenie do podnoszenia osi, bierze się pod uwagę obliczeniowy rozstaw osi przy osi opuszczonej lub podniesionej – w zależności od tego, który jest najdłuższy.

---

## Dodatek I

**Wykaz urządzeń i wyposażenia, które nie muszą być uwzględniane przy określaniu wymiarów zewnętrznych**

1. Z zastrzeżeniem dodatkowych ograniczeń przewidzianych w poniższych tabelach, urządzenia i wyposażenie wymienione w tabelach I, II i III nie muszą być uwzględniane przy określeniu wymiarów zewnętrznych, jeżeli spełnione są następujące warunki:

- a) jeżeli z przodu montowanych jest kilka urządzeń, mogą one łącznie wystawać o nie więcej niż 250 mm;
- b) urządzenia i wyposażenie nie mogą zwiększać długości pojazdu o łącznie więcej niż 750 mm;
- c) z wyjątkiem lusterek wstecznych urządzenia i wyposażenie nie mogą zwiększać szerokości pojazdu o łącznie więcej niż 100 mm.

2. Wymogi określone w ust. 1 lit. a) i b) nie mają zastosowania do urządzeń widzenia pośredniego.

Tabela I

**Długość pojazdu**

Pozycja		Kategorie pojazdów									
		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>
1.	Urządzenia służące do widzenia pośredniego zgodnie z definicją w pkt 2.1 regulaminu EKG ONZ nr 46 <sup>(1)</sup>	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Wycieraczki i spryskiwacze	x	x	x	x	x	x				
3.	Zewnętrzne osłony przeciwsłoneczne	—	—	—	—	x	x	—	—	—	—
4.	Przedni układ zabezpieczający, który uzyskał homologację typu zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 <sup>(2)</sup>	x			x						
5.	Stopnie wejściowe i uchwyty	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6.	Sprzęg (jeżeli jest demontowalny)	x	x	x	x	x	x	—	—	—	—
7.	Dodatkowy sprzęg z tyłu przyczepy (jeżeli jest demontowalny)	—	—	—	—	—	—	x	x	x	x
8.	Bagażnik na rowery (jeżeli jest demontowalny lub chowany)	x			x	—	—	—	—	—	—
9.	Podnośniki, pochylnie lub podobne urządzenia (gdy nie są rozłożone i nie wystają o więcej niż 300 mm), pod warunkiem że ładowność pojazdu nie ulega zwiększeniu	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10.	Urządzenia pomagające w obserwacji i wykrywaniu, w tym radary	—	x	x	—	x	x	x	x	x	x
11.	Sprężynujące zderzaki i podobne urządzenia	—	—	—	—	x	x	x	x	x	x
12.	Plomby celne i ich zabezpieczenia	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x







Pozycja		Kategorie pojazdów									
		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>
17.	<p>Bariery zabezpieczające na pojazdach do przewozu pojazdów.</p> <p>Tylko w przypadku pojazdów zaprojektowanych i zbudowanych do przewozu co najmniej dwóch innych pojazdów, i w których bariery znajdują się ponad 2,0 m, ale nie więcej niż 3,70 m nad poziomem podłoża i nie wystają o więcej niż 50 mm poza obrys boczny pojazdu.</p> <p>Szerokość pojazdu nie może przekraczać 2 650 mm.</p>	—	—	—	—	x	x	—	—	x	x

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 34 z 9.2.2011, s. 2.

Tabela III

**Wysokość pojazdu**

		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>
1.	Antena radiowa lub radiowo-nawigacyjna	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Pantografy lub wysięgniki w pozycji podniesionej	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—

## Dodatek 2

**Dopuszczalne odchylenia do celów homologacji typu i zgodności produkcji****1. Wymiary**

- 1.1. Pomiar całkowitej długości, szerokości i wysokości odbywa się zgodnie z pkt 1.2 części A–D niniejszego załącznika.
- 1.2. Pod warunkiem że wartości graniczne określone w pkt 1.1 części A–D niniejszego załącznika nie są przekroczone, rzeczywiste wymiary mogą się różnić od podanych przez producenta o nie więcej niż 3 %.

**2. Masa pojazdu gotowego do jazdy i rzeczywista masa pojazdu**

- 2.1. Masa pojazdu gotowego do jazdy jest sprawdzana w oparciu o masę rzeczywistą, poprzez zważenie pojazdu i odjęcie masy zamontowanego wyposażenia dodatkowego. Do tego celu waga musi być zgodna z wymogami dyrektywy 2009/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup>.
- 2.2. Masa pojazdu gotowego do jazdy, określona zgodnie z wymogami pkt 2.1 może odbiegać od nominalnej wartości podanej w pkt 2.6 lit. b) załącznika I lub w części I, sekcji A lub B załącznika III do dyrektywy 2007/46/WE lub w odpowiedniej pozycji świadectwa zgodności o nie więcej niż:
  - a) 3 % w odniesieniu do dopuszczalnych odchyleń w dół i w górę (= odchyleń ujemnych i dodatnich w stosunku do zadeklarowanej wartości) dla pojazdów kategorii M, N i O, z wyjątkiem pojazdów specjalnych;
  - b) 5 % w odniesieniu do dopuszczalnych odchyleń w dół i w górę (= odchyleń ujemnych i dodatnich w stosunku do zadeklarowanej wartości) dla pojazdów specjalnych;
  - c) 5 % w odniesieniu do dopuszczalnych odchyleń w dół i w górę (= odchyleń ujemnych i dodatnich w stosunku do zadeklarowanej wartości) do celów stosowania art. 12 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE.

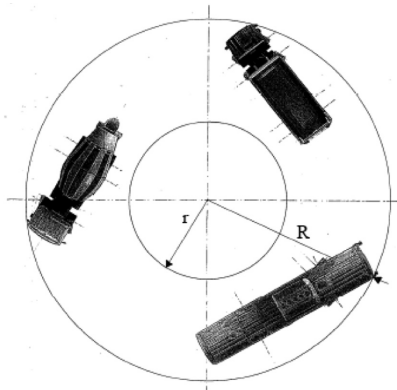
---

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 122 z 16.5.2009, s. 6.

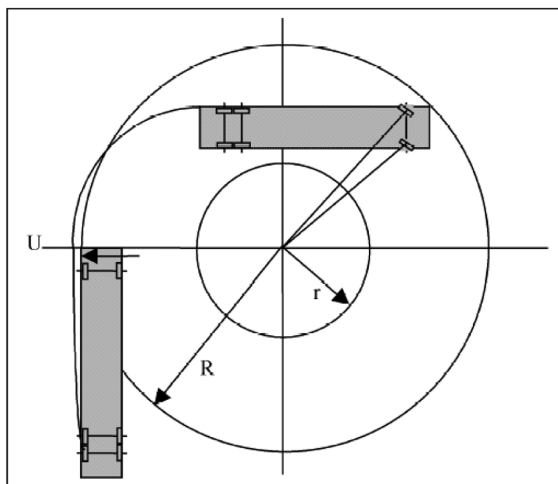
## Dodatek 3

## Rysunki dotyczące wymogów w zakresie zwrotności

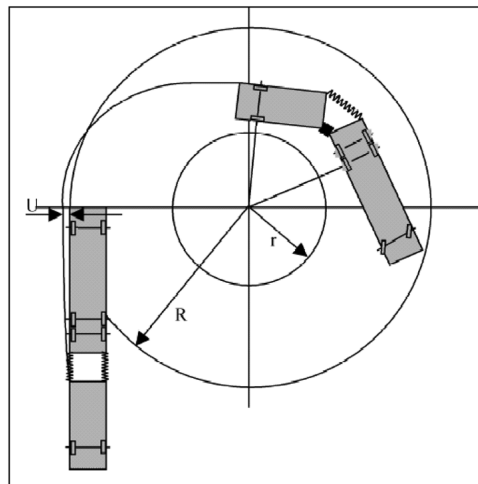
Rysunek 1

Okrąg manewrowy  $r = 5,3 \text{ m}$   $R = 12,5 \text{ m}$ 

Rysunek 2

Metoda „drive-in” dla pojazdów kategorii  $M_2$  i  $M_3$ 

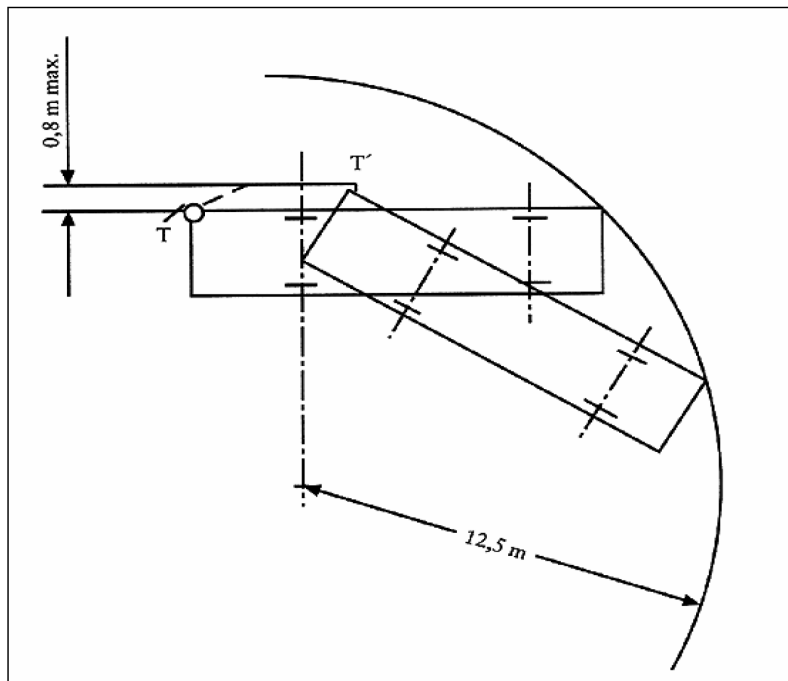
Rysunek 2a:  
Tylne wychylenie (pojazdy  
nieprzegubowe)  
 $R = 12,5 \text{ m}$   
 $r = 5,3 \text{ m}$   
 $U_{\max} \leq 60 \text{ cm}$



Rysunek 2b:  
Tylne wychylenie (pojazdy  
przegubowe)  
 $R = 12,5 \text{ m}$   
 $r = 5,3 \text{ m}$   
 $U_{\max} \leq 60 \text{ cm}$

Rysunek 3

Metoda „steady-state” dla pojazdów N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>



## ZAŁĄCZNIK II

## ZDOLNOŚĆ POKONYWANIA NACHYLENIA PRZEZ POJAZDY TERENOWE

## 1. Informacje ogólne

- 1.1. Niniejszy załącznik określa wymagania techniczne dla celów weryfikacji zdolności pokonywania nachylenia przez pojazd, aby zaklasyfikować go jako pojazd terenowy zgodnie z sekcją 4 części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.
- 1.2. Placówka techniczna musi zweryfikować, czy kompletny lub skompletowany pojazd albo ciągnik siodłowy należy uważać za pojazd terenowy zgodnie z wymaganiami ustanowionymi w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE.
- 1.3. Dla pojazdów niekompletnych weryfikację tę przeprowadza się tylko na wniosek producenta.

## 2. Warunki badania

## 2.1. Warunki dotyczące pojazdu

- 2.1.1. Pojazd przygotowuje się w warunkach zalecanych przez producenta i wyposaża w urządzenia, o których mowa w załączniku I do dyrektywy 2007/46/WE.
- 2.1.2. Regulację hamulców, sprzęgła (lub urządzenia równoważnego), silnika i skrzyni biegów przeprowadza się zgodnie z zaleceniami producenta do celów użytkowania poza zwykłymi drogami.
- 2.1.3. Należy zastosować opony zalecane do jazdy terenowej. Muszą one posiadać bieżnik o głębokości nie mniejszej niż 90 % głębokości nowego bieżnika opony. Ciśnienie w oponach należy dostosować do wartości zalecanej przez producenta opony.
- 2.1.4. Pojazd obciąża się do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej z rozkładem obciążenia proporcjonalnym do rozkładu maksymalnej masy na osie według danych producenta.

Na przykład pojazd 7,5 tonowy o maksymalnej masie na przednią oś 4 tony i maksymalnej masie na oś tylną 6 ton bada się z masą 3 tony (40 %) na oś przednią i 4,5 tony (60 %) na oś tylną.

## 2.2. Warunki na torze testowym

- 2.2.1. Powierzchnia bieżni testowej musi być sucha, wykonana z asfaltu lub z betonu
- 2.2.2. Wzniesienie musi mieć stałe nachylenie 25 % z tolerancją + 3 % ( $\vartheta = 14$  stopni).
- 2.2.3. W porozumieniu z producentem, badania można przeprowadzić na wzniesieniu o nachyleniu większym niż 25 %. Badanie należy prowadzić zmniejszając masy maksymalne w zależności od warunków badania.

Warunki te należy zgłosić.

## 2.2.4. Powierzchnia toru musi mieć dobry współczynnik przyczepności.

Indeks właściwości przeciwpoślizgowych (SRI – Skid Resistance Index) mierzy się zgodnie z normą CEN/TS 13036-2: 2010: Cechy powierzchniowe nawierzchni drogowych i lotniskowych – Metody badań – Część 2: Ocena właściwości przeciwpoślizgowych poprzez wykorzystanie dynamicznych systemów pomiarowych.

Należy podać średnią wartość SRI.

## 3. Procedura badania

- 3.1. Pojazd umieszcza się najpierw na powierzchni poziomej.
- 3.2. Ustawia się tryb trakcji dla użytku terenowego. Zastosowane przełożenie lub przełożenia przekładni muszą umożliwiać utrzymanie stałej prędkości.
- 3.3. Zastosowanie mają również sekcje 4 i 5 dodatku 1 do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

## ZAŁĄCZNIK III

## WARUNKI RÓWNOWAŻNOŚCI Z ZAWIESZENIEM PNEUMATYCZNYM

1. Niniejszy załącznik ustanawia warunki techniczne dotyczące równoważności między zawieszeniem i zawieszeniem pneumatycznym osi napędzanej (napędzanych) pojazdu.
2. Aby uznać zawieszenie za równoważne zawieszeniu pneumatycznemu, musi ono spełniać następujące wymagania:
  - 2.1. W czasie swobodnych, przejściowych, pionowych drgań o niskiej częstotliwości masy resorowanej powyżej osi napędzanej lub grupy osi napędzanych, zmierzona częstotliwość i tłumienie przy zawieszeniu, pod swoim maksymalnym obciążeniem, musi zawierać się w granicach określonych w pkt 2.3–2.6.
  - 2.2. Każda z osi musi być wyposażona w amortyzatory hydrauliczne. Na grupach osi amortyzatory muszą być umieszczone w taki sposób, aby zminimalizować drgania grup osi.
  - 2.3. Średni stosunek tłumienia  $D_m$  musi wynosić powyżej 20 % tłumienia krytycznego dla danego zawieszenia w normalnym stanie przy zamontowanych i pracujących amortyzatorach hydraulicznych.
  - 2.4. Stosunek tłumienia  $D_r$  dla zawieszenia przy zdemontowanych lub unieruchomionych wszystkich amortyzatorach hydraulicznych nie może wynosić więcej niż 50 %  $D_m$ .
  - 2.5. Częstotliwość drgań masy resorowanej powyżej osi napędzanej lub grupy osi przy swobodnym, przejściowym, pionowym drganiu, nie może przekraczać 2,0 Hz.
  - 2.6. Procedury badań dotyczące mierzenia częstotliwości i tłumienia przedstawione są w pkt 3.

### 3. Procedura badania

#### 3.1. Częstotliwość i tłumienie

- 3.1.1. Swobodne drgania masy resorowanej wyraża następujący wzór:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

gdzie

„M” oznacza masę resorowaną (kg),

„Z” oznacza pionowe przemieszczenie masy resorowanej (m),

„C” oznacza łączny współczynnik tłumienia (N.s/m) oraz

„K” oznacza całkowitą pionową sztywność między powierzchnią drogi i masą resorowaną (N/m).

- 3.1.2. Częstotliwość drgań („F” w Hz) masy resorowanej wyraża następujący wzór:

$$F = \frac{1}{2\pi} \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

- 3.1.3. Tłumienie ma wartość krytyczną, gdy  $C = C_0$

gdzie

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Stosunek tłumienia jako ułamek tłumienia krytycznego wynosi  $C/C_0$

- 3.1.4. W czasie przejściowych drgań masy resorowanej pionowy ruch masy będzie zgodny z tłumioną ścieżką sinusoidalną (rysunek 2). Częstotliwość można oszacować poprzez zmierzenie czasu dla tylu cykli drgań, ile można zaobserwować. Tłumienie można oszacować poprzez zmierzenie wysokości kolejnych wierzchołków drgań w tym samym kierunku.
- 3.1.5. Jeżeli amplitudy szczytowe pierwszego i drugiego cyklu drgań wynoszą  $A_1$  i  $A_2$ , wówczas stosunek tłumienia  $D$  wyraża następujący wzór:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

gdzie „ln” stanowi logarytm naturalny stosunku amplitud.

### 3.2. Procedura badania

W celu ustalenia w badaniu stosunku tłumienia  $D_m$ , stosunku tłumienia  $D_r$  przy usuniętych amortyzatorach hydraulicznych oraz częstotliwości drgań  $F$  zawieszenia, obciążony pojazd:

- z niewielką prędkością ( $5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$ ) przejeżdża stopień o wysokości  $80 \text{ mm}$  i profilu pokazanym na rysunku 1. Przejściowe drgania, stanowiące przedmiot analizy w celu ustalenia częstotliwości i tłumienia, występują po opuszczeniu stopnia przez koła osi napędzanej;
- na jego podwoziu działa siła skierowana w dół tak, iż obciążenie na osi napędzanej wynosi  $1,5$  maksymalnej wartości statycznej. Przytrzymany pojazd jest gwałtownie uwalniany, a występujące następnie drgania poddaje się analizie;
- na jego podwoziu działa siła skierowana w górę tak, iż masa resorowana podnosi się o  $80 \text{ mm}$  powyżej osi napędzanej. Przytrzymany w górze pojazd jest gwałtownie uwalniany, a występujące następnie drgania poddaje się analizie;
- poddawany jest innej procedurze, o ile producent udowodnił w sposób przekonujący dla upoważnionej placówki technicznej, że jest to procedura równoważna.

### 3.3. Wyposażenia badawcze pojazdu oraz warunki dotyczące obciążenia

- Pojazd musi być wyposażony w przetwornik przesunięć pionowych, zamontowany między osią napędzaną i podwoziem, bezpośrednio nad osią napędzaną. Na podstawie śladu mierzy się czas, jaki upłynął między pierwszym i drugim szczytem sprężania, aby otrzymać wartość tłumienia.

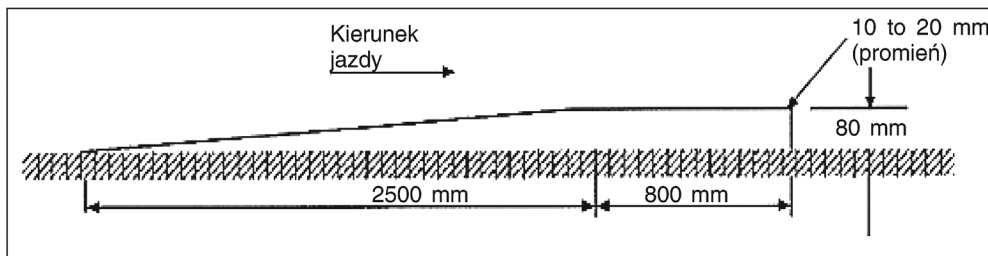
Dla tandemów osi napędzanych, przetworniki przesunięć pionowych muszą być umieszczone między każdą osią napędzaną i podwoziem bezpośrednio nad tą osią.

- Opony muszą być napompowane do odpowiedniego ciśnienia zalecanego przez producenta.

- Badanie w celu sprawdzenia równoważności zawiesznień przeprowadza się przy technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie na oś lub grupę osi zakładając, że równoważność obejmuje wszystkie masy mniejsze.

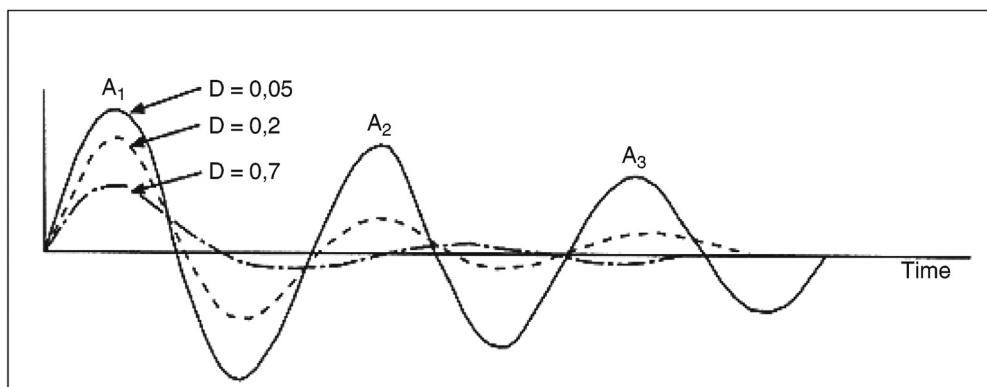
Rysunek 1

#### Stopień do próby zawieszenia



Rysunek 2

#### Tłumiona reakcja przejściowa



## ZAŁĄCZNIK IV

**WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE MONTOWANIA W POJAZDACH OSI PODNOSZONYCH LUB PRZENOSZĄCYCH OBCIĄŻENIE**

1. Jeżeli pojazd jest wyposażony w co najmniej jedną oś podnoszoną lub przenoszącą obciążenie, należy dopilnować, aby w normalnych warunkach jazdy nie przekraczać maksymalnych dopuszczalnych mas na osie pojedyncze i grupy osi do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych. W tym celu oś podnoszona lub przenosząca obciążenie musi obniżyć się do podłoża lub obciążyć automatycznie, jeżeli najbliższa oś (najbliższe osie) grupy lub oś przednia (osie przednie) pojazdu silnikowego jest obciążona (są obciążone) do maksymalnej dopuszczalnej masy do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych.

Gdy oś podnoszona znajduje się w pozycji uniesionej, należy się upewnić, że masa na oś kierowaną (osie kierowane) jest w dalszym ciągu wystarczająca do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia pojazdu we wszystkich okolicznościach. W tym celu, producent pojazdu określa, w przypadku pojazdów niekompletnych, minimalną masę na oś kierowaną (osie kierowane).

2. Wszystkie urządzenia podnoszące osie zamontowane w pojeździe, jak również ich układy eksploatacyjne, muszą zostać zaprojektowane i zainstalowane w taki sposób, aby chronić je przed niewłaściwym wykorzystaniem lub manipulowaniem.
3. Wymagania dotyczące ruszania pojazdów na śliskich nawierzchniach oraz poprawy ich zwrotności
- 3.1. W drodze odstępstwa od wymogów pkt 1 i w celu pomocy w ruszaniu pojazdów lub zespołów pojazdów na śliskich nawierzchniach oraz zwiększenia tarcia opon na tych powierzchniach, a także poprawy ich zwrotności, urządzenie do podnoszenia osi może uruchamiać osie podnoszone lub przenoszące obciążenie pojazdu silnikowego lub naczepy, aby zwiększyć lub zmniejszyć masę na oś napędzaną pojazdu silnikowego, z zastrzeżeniem następujących warunków:
  - a) masa odpowiadająca obciążeniu na każdą oś pojazdu może przekroczyć dopuszczalną maksymalną masę na oś obowiązującą w danym państwie członkowskim do 30 %, pod warunkiem że nie przekracza wartości podanej przez producenta dla tego szczególnego celu;
  - b) masa odpowiadająca pozostałemu obciążeniu na oś przednią (osie przednie) musi pozostać powyżej wartości zero (np. w przypadku tylnej osi przenoszącej obciążenie o długim zwisie tylnym przód pojazdu nie może się podnieść do góry);
  - c) osie podnoszone lub przenoszące obciążenie uruchamia się wyłącznie specjalnym urządzeniem sterującym;
  - d) po ruszeniu pojazdu i zanim osiągnie on prędkość 30 km/h oś (osie) ponownie automatycznie opuszcza się na podłoże lub ponownie obciąża.



## ZAŁĄCZNIK V

## CZĘŚĆ A

## DOKUMENT INFORMACYJNY

## WZÓR, KTÓRY NALEŻY STOSOWAĆ

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu WE pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do mas i wymiarów pojazdów silnikowych.

Poniższe informacje należy dostarczyć w trzech egzemplarzach, wraz ze spisem treści. Wszystkie rysunki w odpowiedniej skali i stopniu szczegółowości należy dostarczać w formacie A4 lub złożone do formatu A4. Fotografie, jeśli zostały załączone, muszą być dostatecznie szczegółowe.

- 0. OGÓLNE
- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): .....
- 0.2. Typ: .....
- 0.2.1. Nazwa lub nazwy handlowe (o ile występują): .....
- 0.4. Kategoria pojazdu (°): .....
- 0.5. Nazwa firmy i adres producenta: .....
- 0.8. Nazwy i adresy zakładów montujących: .....
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje): .....
- 1. OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE POJAZDU
- 1.1. Fotografie lub rysunki egzemplarza typu pojazdu: .....
- 1.2. Zwymiarowany rysunek całego pojazdu: .....
- 1.3. Liczba osi i kół: .....
- 1.3.1. Liczba i umiejscowienie osi z kołami bliźniaczymi: .....
- 1.3.2. Liczba i umiejscowienie osi kierowanych: .....
- 1.3.3. Osie napędzane (liczba, położenie, współpraca): .....
- 1.4. Podwozie (jeśli istnieje) (rysunek ogólny): .....
- 1.7. Kabina kierowcy (wysunięta do przodu lub z maską) (°): .....
- 1.9. Podać czy pojazd ciągnący jest przeznaczony do ciągnięcia naczep lub przyczep i określić czy przyczepa jest naczepą, przyczepą z wózkiem skrętnym, przyczepą z osią centralną czy przyczepą ze sztywnym dyszlem: ...
- 1.10. Określić, czy pojazd jest przeznaczony do przewozu towarów w regulowanej temperaturze: .....

2. MASY I WYMIARY <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup> <sup>(7)</sup>  
(w kg i mm) (w razie potrzeby odwołać się do rysunku)
- 2.1. **Rozstawy osi (pojazd w pełni obciążony)** <sup>(g1)</sup>: .....
- 2.1.1. Pojazdy dwuosiowe: .....
- 2.1.2. Pojazdy z co najmniej trzema osiami
- 2.1.2.1. Rozstaw osi pomiędzy kolejnymi osiami, od osi najbardziej wysuniętej do przodu do osi najbardziej wysuniętej do tyłu: .....
- 2.1.2.2. Całkowity rozstaw osi: .....
- 2.2. **Siodło**
- 2.2.1. W przypadku naczep
- 2.2.1.1. Odległość pomiędzy osią sworznia siodłowego a tylnym obrysem naczepy: .....
- 2.2.1.2. Maksymalna odległość między osią sworznia siodłowego a dowolnym punktem przedniej części naczepy: ...
- 2.2.1.3. Obliczeniowy rozstaw osi naczepy (zgodnie z wymogiem w pkt 3.2 części D załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012: .....
- 2.2.2. W przypadku ciągnika siodłowego
- 2.2.2.1. Wysunięcie siodła (maksymalne i minimalne; podać wielkości dopuszczalne w przypadku pojazdu niekompletnego) <sup>(g2)</sup>: .....
- 2.3. **Rozstawy kół i szerokości osi**
- 2.3.1. Rozstaw kół każdej osi kierowanej <sup>(g4)</sup>: .....
- 2.3.2. Rozstaw kół wszystkich pozostałych osi <sup>(g4)</sup>: .....
- 2.4. **Zakres wymiarów pojazdu (gabarytowych)**
- 2.4.1. Dla podwozia bez zabudowy
- 2.4.1.1. Długość <sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.1.1.1. Największa dopuszczalna długość: .....
- 2.4.1.1.2. Najmniejsza dopuszczalna długość: .....
- 2.4.1.1.3. W przypadku przyczep, największa dopuszczalna długość dyszla <sup>(g6)</sup>: .....
- 2.4.1.2. Szerokość <sup>(g7)</sup>: .....
- 2.4.1.2.1. Największa dopuszczalna szerokość: .....
- 2.4.1.2.2. Najmniejsza dopuszczalna szerokość: .....
- 2.4.1.3. Wysokość <sup>(g8)</sup> (w przypadku zawieszenia o regulowanej wysokości wskazać normalne położenie podczas jazdy): .....
- 2.4.1.4. Zwis przedni <sup>(g9)</sup>: .....
- 2.4.1.4.1. Kąt natarcia <sup>(g10)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... stopni.
- 2.4.1.5. Zwis tylny <sup>(g11)</sup>: .....
- 2.4.1.5.1. Kąt zejścia <sup>(g12)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... stopni.
- 2.4.1.5.2. Minimalny i maksymalny dopuszczalny zwis w punkcie sprzęgu <sup>(g13)</sup>: .....

- 2.4.1.6. Prześwit (określony w pkt 3.1.1 i 3.2.1 dodatku 1 do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE)
- 2.4.1.6.1. Pomędzy osiami: .....
- 2.4.1.6.2. Pod osią(-ami) przednią(-nimi): .....
- 2.4.1.6.3. Pod osią(-ami) tylną(-nymi): .....
- 2.4.1.8. Położenie środka ciężkości nadwozia lub wyposażenia wnętrza lub wyposażenia lub masy użytecznej (minimum i maksimum): .....
- 2.4.2. W przypadku podwozia z zabudową
- 2.4.2.1. Długość <sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.2.1.1. Długość przestrzeni ładunkowej: .....
- 2.4.2.2. Szerokość <sup>(g7)</sup>: .....
- 2.4.2.2.1. Grubość ścian (w przypadku pojazdów przystosowanych do przewozu towarów o określonej temperaturze): .....
- 2.4.2.3. Wysokość <sup>(g8)</sup> (w przypadku zawieszenia o regulowanej wysokości wskazać normalne położenie podczas jazdy): .....
- 2.4.2.4. Zwis przedni <sup>(g9)</sup>: .....
- 2.4.2.4.1. Kąt natarcia <sup>(g10)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... stopni.
- 2.4.2.5. Zwis tylny <sup>(g11)</sup>: .....
- 2.4.2.5.1. Kąt zejścia <sup>(g12)</sup> <sup>(4)</sup>: ..... stopni.
- 2.4.2.5.2. Minimalny i maksymalny dopuszczalny zwis w punkcie sprzęgu <sup>(g13)</sup>: .....
- 2.4.2.6. Prześwit (określony w pkt 3.1.1 i 3.2.1 dodatku 1 do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE) <sup>(4)</sup>
- 2.4.2.6.1. Pomędzy osiami: .....
- 2.4.2.6.2. Pod osią(-ami) przednią(-nimi): .....
- 2.4.2.6.3. Pod osią(-ami) tylną(-nymi): .....
- 2.4.2.8. Położenia środka ciężkości masy użytecznej (w przypadku nierównomiernego obciążenia): .....
- 2.4.3. Dla zabudowy homologowanej bez podwozia (pojazdy kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>)
- 2.4.3.1. Długość <sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.3.2. Szerokość <sup>(g7)</sup>: .....
- 2.4.3.3. Wysokość <sup>(g8)</sup> dla przewidywanego typu podwozia (w przypadku zawieszenia o regulowanej wysokości wskazać normalne położenie podczas jazdy): .....
- 2.5. **Minimalna masa na oś kierowaną (osie kierowane) w przypadku pojazdów niekompletnych:** .....
- 2.6. **Masa pojazdu gotowego do jazdy <sup>(h)</sup>**
- a) minimum i maksimum dla każdego wariantu: .....

- 2.6.1. Rozkład tej masy na osie, a w przypadku naczepy, przyczepy z osią centralną lub przyczepy ze sztywnym dyszlem, masa w punkcie sprzęgu: .....
- a) minimum i maksimum dla każdego wariantu: .....
- 2.6.2. Masa wyposażenia dodatkowego (zob. definicja nr 5 w art. 2 rozporządzenia (UE) nr 1230/2012: .....
- 2.8. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita <sup>(1)</sup>:** .....
- 2.8.1. Rozkład tej masy na poszczególne osie i, w przypadku naczepy, przyczepy z osią centralną lub przyczepy ze sztywnym dyszlem, obciążenie w punkcie sprzęgu: .....
- 2.9. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa na każdą oś:** .....
- 2.10. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa na każdą grupę osi:**.....
- 2.11. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta przez pojazd ciągnący w przypadku:**
- 2.11.1. przyczepy z wózkiem skrętnym: .....
- 2.11.2. naczepy: .....
- 2.11.3. przyczepy z osią centralną: .....
- 2.11.4. przyczepy ze sztywnym dyszlem: .....
- 2.11.4.1. Maksymalny stosunek zwisu sprzęgu <sup>(1)</sup> do rozstawu osi: .....
- 2.11.4.2. Maksymalna wartość siły pionowej V ..... kN.
- 2.11.5. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów: .....
- 2.11.6. Maksymalna masa przyczepy bez hamulca: .....
- 2.12. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu:**
- 2.12.1. pojazdu ciągnącego: .....
- 2.12.2. naczepy, przyczepy z osią centralną lub przyczepy ze sztywnym dyszlem: .....
- 2.12.3. Maksymalna dopuszczalna masa sprzęgu (jeżeli nie jest montowany przez producenta): .....
- 2.16. **Maksymalne dopuszczalne masy do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych (fakultatywne)**
- 2.16.1. Maksymalna dopuszczalna masa całkowita do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych <sup>(2)</sup>: .....
- 2.16.2. Maksymalna dopuszczalna masa całkowita do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych przypadająca na każdą oś oraz, w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną, podane przez producenta obciążenie w punkcie sprzęgu, o ile jest mniejsze niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu <sup>(2)</sup>: .....
- 2.16.3. Maksymalna dopuszczalna masa całkowita do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych na każdą grupę osi <sup>(2)</sup>: .....
- 2.16.4. Maksymalna dopuszczalna masa ciągnięta do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych <sup>(2)</sup>: .....
- 2.16.5. Maksymalna dopuszczalna masa zespołu pojazdów do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych <sup>(2)</sup>: .....

3. SILNIK <sup>(k)</sup>
- 3.1. **Producent silnika:**.....
- 3.2. **Silnik spalania wewnętrznego**
- 3.2.1.8. Maksymalna moc netto <sup>(n)</sup>: ..... kW przy ..... min<sup>-1</sup> (wartość podana przez producenta)
- Uwaga: do celów niniejszego rozporządzenia, dopuszcza się odniesienie do silnika, który ma najmniejszą moc
- 3.3. **Silnik elektryczny**
- 3.3.1.1. Maksymalna moc godzinowa: ..... kW
- 3.4. **Silnik lub zespół silników**
- 3.4.1. Pojazd hybrydowy z napędem elektrycznym: tak/nie <sup>(l)</sup>
- 3.4.5.4. Moc maksymalna: ..... kW
4. UKŁAD NAPEŁDOWY <sup>(p)</sup>
- 4.1. **Rysunek układu napędowego** <sup>(4)</sup>: .....
5. OSIE
- 5.1. Opis każdej osi: .....
- 5.2. Marka: .....
- 5.3. Typ: .....
- 5.4. Umieszczenie osi podnoszonej(-ych): .....
- 5.5. Umieszczenie osi przenoszącej(-ych) obciążenie: .....
6. ZAWIESZENIE
- 6.1. Rysunek układu zawieszenia: .....
- 6.2. Typ i konstrukcja zawieszenia każdej osi lub grupy osi, lub koła:
- 6.2.3. Zawieszenie pneumatyczne osi napędzanej(-ych): tak/nie <sup>(l)</sup>
- 6.2.3.1. Zawieszenie osi napędzanej(-ych) równoważne zawieszeniu pneumatycznemu: tak/nie <sup>(l)</sup>
- 6.2.3.2. Częstotliwość i tłumienie drgań masy resorowanej: .....
- 6.2.4. Zawieszenie pneumatyczne osi nienapędzanej(-ych): tak/nie <sup>(l)</sup>
- 6.2.4.1. Zawieszenie osi nienapędzanej(-ych) równoważne zawieszeniu pneumatycznemu: tak/nie <sup>(l)</sup>
- 6.2.4.2. Częstotliwość i tłumienie drgań masy resorowanej: .....
- 6.3. Rozkład masy na osie stanowiące część grupy osi (w razie potrzeby przedstawić odpowiednie wykresy): ....
- 6.6. Opony i koła
- 6.6.1. Zespół lub zespoły opona/koło <sup>(i)</sup>
- a) w przypadku opon wskazać:
- (i) oznaczenie rozmiaru: .....

- (ii) wskaźnik nośności: .....
- (iii) indeks prędkości: .....
- 6.6.1.1. Osie
  - 6.6.1.1.1. Oś 1: .....
  - 6.6.1.1.2. Oś 2: .....
  - itd.
- 9. NADWOZIE
  - 9.1. Typ nadwozia z wykorzystaniem kodów określonych w części C załącznika II: .....
  - 9.10.3. Siedzenia
    - 9.10.3.1. Liczba miejsc siedzących (°): .....
    - 9.10.3.1.1. Umieszczenie i układ: .....
    - 9.10.3.5. Współrzędne lub rysunek punktu R (°)
      - 9.10.3.5.1. Siedzenia kierowcy: .....
      - 9.10.3.5.2. Wszystkich pozostałych miejsc siedzących: .....
    - 9.25 Urządzenia przeznaczone do zmniejszenia oporu aerodynamicznego
      - 9.25.1. Rysunek i opis urządzenia
- 11. POŁĄCZENIA MIĘDZY POJAZDAMI CIĄGNAĆCYMI I PRZYCZEPAMI LUB NACZEPAMI
  - 11.1. Klasa i typ urządzenia(-eń) sprzęgającego(-ych) zamontowanego(-ych) lub do zamontowania: .....
  - 11.2. Właściwości D, U, S i V sprzęgu(-ów) zamontowanych lub minimalne właściwości D, U, S i V sprzęgu(-ów) do zamontowania: ..... daN
- 13. PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE AUTOBUSÓW I AUTOKARÓW
  - 13.1. Klasa pojazdu: klasa I/klasa II/klasa III/klasa A/klasa B (°)
  - 13.2. Przestrzeń dla pasażerów (m<sup>2</sup>)
    - 13.2.1. Łącznie (S<sub>0</sub>): .....
    - 13.2.2. Pokład górny (S<sub>0a</sub>) (°): .....
    - 13.2.3. Pokład dolny (S<sub>0b</sub>) (°): .....
    - 13.2.4. Dla pasażerów stojących (S<sub>1</sub>): .....
  - 13.3. Liczba miejsc (siedzących i stojących)
    - 13.3.1. Łącznie (N): .....
    - 13.3.2. Pokład górny (N<sub>a</sub>) (°): .....
    - 13.3.3. Pokład dolny (N<sub>b</sub>) (°): .....
  - 13.4. Liczba miejsc siedzących
    - 13.4.1. Łącznie (A): .....

- 13.4.2. Pokład górny (A<sub>a</sub>) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.4.3. Pokład dolny (A<sub>b</sub>) <sup>(1)</sup>: .....
- 13.4.4. Liczba miejsc dla wózków inwalidzkich dla pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>: .....
- 13.7. Pojemność przestrzeni bagażowej (m<sup>3</sup>): .....
- 13.12. Rysunek z wymiarami przedstawiający wyposażenie wnętrza w odniesieniu do miejsc siedzących, powierzchnię dla pasażerów podróżujących na stojąco, użytkowników wózków inwalidzkich, przestrzeń bagażową, w tym półki na bagaż i bagażniki na narty, jeżeli występują

#### Odnosniki

- (1) Niepotrzebne skreślić (w niektórych przypadkach, kiedy zastosowanie ma więcej niż jedna pozycja, dokonywanie skreśleń nie jest konieczne).
- (4) Jedynie do celów definicji pojazdów terenowych.
- (5) Wymieniony w taki sposób, aby wartość rzeczywista występowała wyraźnie dla każdej konfiguracji technicznej typu pojazdu.
- (7) Należy określić wyposażenie dodatkowe, które wpływa na wymiary pojazdu.
- (b) Jeżeli oznakowanie typu zawiera znaki nieistotne dla opisu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, którego dotyczy dany dokument identyfikacyjny, powinny być one przedstawiane w dokumencie za pomocą symbolu „?”. (np. ABC??123??).
- (c) Sklasyfikowane według definicji zawartej w sekcji A załącznika II.
- (e) „Kabina wysunięta” zgodnie z definicją w pkt 2.7 załącznika I do dyrektywy Rady 74/297/EWG <sup>(1)</sup>.
- (1) Dz.U. L 165 z 20.6.1974, s. 16.
- (f) W przypadku występowania jednej wersji z normalną kabiną i jednej z kabiną sypialną, należy podać oba zestawy mas i wymiarów.
- (g) Norma ISO 612: 1978 – Pojazdy drogowe – Wymiary pojazdów samochodowych i pojazdów ciągniętych – terminy i definicje.
- (g<sup>1</sup>) — pojęcie nr 6.4
- (g<sup>2</sup>) — pojęcie nr 6.19.2.
- (g<sup>3</sup>) — pojęcie nr 6.20
- (g<sup>4</sup>) — pojęcie nr 6.5
- (g<sup>5</sup>) — pojęcie nr 6.1 oraz w przypadku pojazdów innych niż należące do kategorii M<sub>1</sub>:  
W przypadku przyczep, długości podaje się jak określono w pojęciu nr 6.1.2 normy ISO 612: 1978.
- (g<sup>6</sup>) — pojęcie nr 6.17.
- (g<sup>7</sup>) — pojęcie nr 6.2 oraz w przypadku pojazdów innych niż należące do kategorii M<sub>1</sub>.
- (g<sup>8</sup>) — pojęcie nr 6.3 oraz w przypadku pojazdów innych niż należące do kategorii M<sub>1</sub>.
- (g<sup>9</sup>) — pojęcie nr 6.6.
- (g<sup>10</sup>) — pojęcie nr 6.10.
- (g<sup>11</sup>) — pojęcie nr 6.7.
- (g<sup>12</sup>) — pojęcie nr 6.11.
- (g<sup>13</sup>) — pojęcie nr 6.18.1.
- (g<sup>14</sup>) — pojęcie nr 6.9.
- (h) Przyjmuje się masę kierowcy równą 75 kg.  
Układy zawierające płyny (z wyjątkiem układów zawierających zużyta wodę, które muszą pozostać puste) są wypełnione do 100 % pojemności określonej przez producenta.  
Informacje określone w pkt 2.6 lit. a) i 2.6.1 lit. a) nie muszą być dostarczane dla pojazdów kategorii N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>.
- (i) W przypadku przyczep i naczip oraz pojazdów łączonych z przyczepą lub naczipą, które wywierają znaczące pionowe obciążenie na urządzenie sprzęgające lub na siodło, obciążenie to, podzielone przez przyspieszenie ziemskie, jest uwzględnione w maksymalnej technicznie dopuszczalnej masie.
- (j) „Zwis sprzęgu” jest odległością w płaszczyźnie poziomej między sprzęgiem przyczep z osią centralną a linią środkową osi tylnej(-ych).
- (k) W przypadku pojazdu, który może być napędzany różnymi paliwami lub ich połączeniem należy powtórzyć odpowiednie punkty.  
W przypadku niekonwencjonalnych silników i układów producent musi dostarczyć dane równoważne danym tu określonym.
- (l) Liczbę tę należy zaokrąglić do dziesiątej części milimetra.
- (m) Określone zgodnie z wymaganiami dyrektywy Rady 80/1269/EWG <sup>(1)</sup>.
- (1) Dz.U. L 375 z 31.12.1980, s. 46.
- (n) Określone zgodnie z wymaganiami dyrektywy Rady 80/1268/EWG <sup>(1)</sup>.
- (1) OJ L 375, 31.12.1980, p. 36.
- (p) Określone dane należy podawać dla każdego z proponowanych wariantów.
- (r) W przypadku opon kategorii prędkości Z przeznaczonych do zamontowania w pojazdach, których maksymalna prędkość przekracza 300 km/h, należy podać równoważne informacje.
- (s) Liczba miejsc siedzących, którą należy podać, jest równa liczbie miejsc siedzących podczas ruchu pojazdu. W przypadku układu modułowego, może być określony zakres.
- (t) „Punkt R” lub „punkt odniesienia siedzenia” oznacza punkt konstrukcyjny zdefiniowany przez producenta pojazdu dla każdego miejsca siedzącego oraz ustalony w odniesieniu do trójwymiarowego układu odniesienia określonego w załączniku III do dyrektywy 77/649/EWG <sup>(1)</sup>.
- (1) Dz.U. L 267 z 19.10.1977, s. 1.

## CZĘŚĆ B

## Świadectwo homologacji typu WE

## WZÓR

Format: A4 (210 × 297 mm)

## ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczęć organu udzielającego homologacji typu
---

Zawiadomienie dotyczące:

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— homologacji typu WE <sup>(1)</sup></li> <li>— rozszerzenia homologacji typu WE <sup>(1)</sup></li> <li>— odmowy udzielenia homologacji typu WE <sup>(1)</sup></li> </ul> | } | typu pojazdu w odniesieniu do jego mas i wymiarów |
|---|---|---|
- cofnięcia homologacji typu WE <sup>(1)</sup>

w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr .../...

Numer homologacji typu WE:

Powód rozszerzenia:

## SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
  - 0.2.1. Nazwa lub nazwy handlowe (o ile występują):
- 0.4. Kategoria pojazdu <sup>(2)</sup>:
- 0.5. Nazwa firmy i adres producenta:
- 0.8. Nazwy i adresy zakładów montujących:
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje):

## SEKCJA II

1. Informacje dodatkowe (w stosownych przypadkach): zob. uzupełnienie
2. Upoważniona placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badań:
4. Numer sprawozdania z badań:
5. Uwagi (o ile istnieją):
6. Miejscowość:
7. Data:
8. Podpis:

- Załączniki:
- 1) pakiet informacyjny (wszystkie strony muszą być opatrzone pieczęcią organu udzielającego homologacji typu).
  - 2) Sprawozdanie z badań.
  - 3) Dla pojazdów wyposażonych w zawieszenie uznawane za równoważne z zawieszeniem pneumatycznym – sprawozdania z badań i opis techniczny zawieszenia.



*Dodatek***do świadectwa homologacji typu WE nr ...****Uwagi**

1. Pojazd uzyskał homologację typu zgodnie z art. 6 ust. 1 niniejszego rozporządzenia (tj. wymiary zewnętrzne pojazdu przekraczają maksymalne wymiary, o których mowa w części A, B, C lub D załącznika I): ..... tak/nie <sup>(1)</sup>
2. Pojazd jest wyposażony w zawieszenie pneumatyczne: ..... tak/nie <sup>(1)</sup>
3. Pojazd jest wyposażony w zawieszenie uznawane za równoważne zawieszeniu pneumatycznemu: ..... tak/nie <sup>(1)</sup>
4. Pojazd spełnia wymagania dla pojazdu terenowego: ..... tak/nie <sup>(1)</sup>

---

*Legenda:*

<sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić

<sup>(2)</sup> Zgodnie z definicją w załączniku II sekcja A.

---

## ZAŁĄCZNIK VI

## Zmiany w załącznikach I, III, IX i XVI do dyrektywy 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) punkt 0.5 otrzymuje brzmienie:

„0.5 Nazwa firmy i adres producenta: .....”;

b) punkt 1.9 otrzymuje brzmienie:

„1.9. Podać czy pojazd ciągnący jest przeznaczony do ciągnięcia naczep lub przyczep i określić czy przyczepa jest naczepą, przyczepą z wózkiem skrętnym, przyczepą z osią centralną czy przyczepą ze sztywnym dyszlem: .....”;

c) dodaje się pkt 1.10 w brzmieniu:

„1.10. Podać czy pojazd jest przeznaczony do przewozu towarów w regulowanej temperaturze: .....”;

d) punkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. MASY I WYMIARY <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup> <sup>(7)</sup>  
(w kg i mm) (w razie potrzeby odwołać się do rysunku);

e) punkty 2.1.1.1, 2.1.1.1.1 i 2.1.1.1.2 otrzymują brzmienie:

„2.1.2. Pojazdy z co najmniej trzema osiami

2.1.2.1. Rozstaw osi pomiędzy kolejnymi osiami, od osi najbardziej wysuniętej do przodu do osi najbardziej wysuniętej do tyłu: .....

2.1.2.2. Całkowity rozstaw osi: .....”;

f) Punkty 2.5 i 2.5.1 otrzymują brzmienie:

„2.5. **Minimalna masa na oś kierowaną (osie kierowane) w przypadku pojazdów niekompletnych:**

.....”;

g) punkty 2.6 i 2.6.1 otrzymują brzmienie:

„2.6. **Masa pojazdu gotowego do jazdy <sup>(h)</sup>**

a) minimum i maksimum dla każdego wariantu: .....

b) masa każdej wersji (należy dostarczyć zestawienie): .....

2.6.1. Rozkład tej masy na osie i, w przypadku naczepy, przyczepy z osią centralną lub przyczepy ze sztywnym dyszlem, masa w punkcie sprzęgu: .....

a) minimum i maksimum dla każdego wariantu: .....

b) masa każdej wersji (należy dostarczyć zestawienie): .....”;

h) dodaje się pkt 2.6.2 w brzmieniu:

„2.6.2. Masa wyposażenia dodatkowego (zob. definicja nr 5 w art. 2 rozporządzenia (UE) nr 1230/2012 (\*) ...;

(\*) Dz.U. L 353 z 21.12.2012, s. 31.”

i) punkt 2.10 otrzymuje brzmienie:

„2.10. **Technicznie dopuszczalna masa na każdą grupę osi:** .....”;

j) punkt 2.11 otrzymuje brzmienie:

„2.11. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta przez pojazd ciągnący**  
w przypadku: ”;

k) punkt 2.11.4 otrzymuje brzmienie:

„2.11.4. przyczepy ze sztywnym dyszlem: .....”;

- l) punkt 2.11.5 otrzymuje brzmienie:  
„2.11.5 Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów <sup>(3)</sup>: .....”;
- m) Punkty 2.12, 2.12.1 i 2.12.2 otrzymują brzmienie:  
„2.12. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu:**  
2.12.1. pojazdu ciągnącego: .....  
2.12.2. naczepy, przyczepy z osią centralną lub przyczepy ze sztywnym dyszlem: .....”;
- n) Punkty 2.16–2.16.5 otrzymują brzmienie:  
„2.16. **Maksymalne dopuszczalne masy do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych (fakultatywne)**  
2.16.1. Maksymalna dopuszczalna masa całkowita do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych: .....  
2.16.2. Maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych na każdą oś oraz, w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną, podane przez producenta obciążenie w punkcie sprzęgu, o ile jest mniejsze niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu: .....  
2.16.3. Maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych na każdą grupę osi: .....  
2.16.4. Maksymalna dopuszczalna masa ciągnięta do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych: .....  
2.16.5. Maksymalna dopuszczalna masa zespołu pojazdów do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych .....”;
- o) dodaje się pkt 13.12 w brzmieniu:  
„13.12. Rysunek z wymiarami przedstawiający wyposażenie wnętrza w odniesieniu do miejsc siedzących, powierzchnię dla pasażerów podróżujących na stojąco, użytkowników wózków inwalidzkich, przestrzeń bagażową, w tym półki na bagaż i bagażniki na narty, jeżeli występują”;
- p) W odnośnikach wprowadza się następujące zmiany:  
(i) Dodaje się następującą uwagę <sup>(7)</sup>:  
„<sup>(7)</sup> Należy określić wyposażenie dodatkowe, które wpływa na wymiary pojazdu.”;  
(ii) przypis <sup>(h)</sup> otrzymuje brzmienie:  
„<sup>(h)</sup> Przyjmuje się masę kierowcy równą 75 kg.  
Układy zawierające płyny (z wyjątkiem układów zawierających zużytą wodę, które muszą pozostać puste) są wypełnione do 100 % pojemności określonej przez producenta.  
Informacje określone w pkt 2.6 lit. b) i 2.6.1 lit. b) nie muszą być dostarczane dla pojazdów kategorii N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>.”;
- 2) w części I załącznika III wprowadza się następujące zmiany:
- a) w sekcji A wprowadza się następujące zmiany:
- (i) punkt 0.5 otrzymuje brzmienie:  
„0.5 Nazwa firmy i adres producenta: .....”;
- (ii) dodaje się pkt 1.9 i 1.10 w brzmieniu:  
„1.9. Podać czy pojazd ciągnący jest przeznaczony do ciągnięcia naczep lub przyczep i określić czy przyczepa jest naczepą, przyczepą z wózkiem skrętnym, przyczepą z osią centralną czy przyczepą ze sztywnym dyszlem: .....  
1.10. Podać czy pojazd jest przeznaczony do przewozu towarów w regulowanej temperaturze: .....”;
- (iii) punkt 2 otrzymuje brzmienie:  
„2. MASY I WYMIARY <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup> <sup>(7)</sup>  
(w kg i mm) (w razie potrzeby odwołać się do rysunku)”;
- (iv) dodaje się pkt 2.5 w brzmieniu:  
„2.5. **Minimalna masa na oś kierowaną (osie kierowane) w przypadku pojazdów niekompletnych:** .....”;

- (v) punkty 2.6 i 2.6.1 otrzymują brzmienie:
- „2.6. **Masa pojazdu gotowego do jazdy** <sup>(h)</sup>
- a) minimum i maksimum dla każdego wariantu: .....
- b) masa każdej wersji (należy dostarczyć zestawienie): .....
- 2.6.1. Rozkład tej masy na osie i, w przypadku naczepy, przyczepy z osią centralną lub przyczepy ze sztywnym dyszlem, masa w punkcie sprzęgu:
- a) minimum i maksimum dla każdego wariantu: .....
- b) masa każdej wersji (należy dostarczyć zestawienie): .....”;
- (vi) dodaje się pkt 2.6.2 w brzmieniu:
- „2.6.2. Masa wyposażenia dodatkowego (zgodnie z definicją w art. 2 pkt 5 rozporządzenia (UE) nr 1230/2012: .....”;
- (vii) punkt 2.10 otrzymuje brzmienie:
- „2.10. **Technicznie dopuszczalna masa na każdą grupę osi:** .....”;
- (viii) punkt 2.11 otrzymuje brzmienie:
- „2.11. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta przez pojazd ciągnący**  
w przypadku:”;
- (ix) punkt 2.11.4 otrzymuje brzmienie:
- „2.11.4. Przyczepy ze sztywnym dyszlem: .....”;
- (x) punkt 2.11.5 otrzymuje brzmienie:
- „2.11.5 Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów <sup>(3)</sup>: .....”;
- (xi) punkty 2.12, 2.12.1 i 2.12.2 otrzymują brzmienie:
- „2.12. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu:**
- 2.12.1. pojazdu ciągnącego: .....
- 2.12.2. naczepy, przyczepy z osią centralną lub przyczepy ze sztywnym dyszlem: .....”;
- (xii) punkty 2.16-2.16.5 otrzymują brzmienie:
- „2.16. **Maksymalne dopuszczalne masy do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych (fakultatywne)**
- 2.16.1. Maksymalna dopuszczalna masa całkowita do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych: .....
- 2.16.2. Maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych na każdą oś oraz, w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną, podane przez producenta obciążenie w punkcie sprzęgu, o ile jest mniejsze niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu: .....
- 2.16.3. Maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych na każdą grupę osi: ...
- 2.16.4. Maksymalna dopuszczalna masa ciągnięta do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych: .....
- 2.16.5. Maksymalna dopuszczalna masa zespołu pojazdów do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych ....”;
- b) w sekcji B wprowadza się następujące zmiany:
- (i) punkt 0.5 otrzymuje brzmienie:
- „0.5 Nazwa firmy i adres producenta: .....”;
- (ii) dodaje się pkt 1.9 i 1.10 w brzmieniu:
- „1.9. Podać czy pojazd ciągnący jest przeznaczony do ciągnięcia naczep lub przyczep i określić czy przyczepa jest naczepą, przyczepą z wózkiem skrętnym, przyczepą z osią centralną czy przyczepą ze sztywnym dyszlem: .....
- 1.10. Podać czy pojazd jest przeznaczony do przewozu towarów w regulowanej temperaturze: .....”
- (iii) punkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. **MASY I WYMIARY** <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup> <sup>(7)</sup>
- (w kg i mm) (w razie potrzeby odwołać się do rysunku)”;

(iv) punkty 2.6 i 2.6.1 otrzymują brzmienie:

„2.6. **Masa pojazdu gotowego do jazdy** <sup>(h)</sup>

a) minimum i maksimum dla każdego wariantu: .....

b) masa każdej wersji (należy dostarczyć zestawienie): .....

2.6.1. Rozkład tej masy na osie i, w przypadku naczepy, przyczepy z osią centralną lub przyczepy ze sztywnym dyszlem, masa w punkcie sprzęgu: .....

a) minimum i maksimum dla każdego wariantu: .....

b) masa każdej wersji (należy dostarczyć zestawienie): .....”;

(v) dodaje się pkt 2.6.2 w brzmieniu:

„2.6.2. Masa wyposażenia dodatkowego (zgodnie z definicją w art. 2 pkt 5 rozporządzenia (UE) nr 1230/2012: .....”;

(vi) punkt 2.10 otrzymuje brzmienie:

„2.10. **Technicznie dopuszczalna masa na każdą grupę osi:** .....”;

(vii) Punkty 2.12 i 2.12.2 otrzymują brzmienie:

„2.12. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu:**

2.12.2. naczepy, przyczepy z osią centralną lub przyczepy ze sztywnym dyszlem: .....”;

(viii) Punkty 2.16–2.16.3 otrzymują brzmienie:

„2.16. **Maksymalne dopuszczalne masy do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych (fakultatywne)**

2.16.1. Maksymalna dopuszczalna masa całkowita do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych: .....

2.16.2. Maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych na każdą oś oraz, w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną, podane przez producenta obciążenie w punkcie sprzęgu, o ile jest mniejsze niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu: .....

2.16.3. Maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych i eksploatacyjnych na każdą grupę osi: .....”;

(ix) skreśla się pkt 2.16.5;

3) w załączniku IX wprowadza się następujące zmiany:

a) W dokumencie „Wzór A1 – Strona 1 – pojazdy kompletne – świadectwo zgodności WE” pozycja 0.5 otrzymuje brzmienie:

„0.5 Nazwa firmy i adres producenta: .....”;

b) W dokumencie „Wzór A2 – Strona 1 – Pojazdy kompletne, którym udzielono homologacji typu w małych seriach – [Rok] – [Numer porządkowy] - świadectwo zgodności WE” pozycja 0.5 otrzymuje brzmienie:

„0.5 Nazwa firmy i adres producenta: .....”;

c) W dokumencie „Wzór B – Strona 1 – pojazdy skompletowane – świadectwo zgodności WE”, pozycja 0.5 otrzymuje brzmienie:

„0.5 Nazwa firmy i adres producenta: .....”;

d) W dokumencie „Wzór C1 – Strona 1 – pojazdy niekompletne – świadectwo zgodności WE”, pozycja 0.5 otrzymuje brzmienie:

„0.5 Nazwa firmy i adres producenta: .....”;

e) W dokumencie „Wzór C2 – Strona 1 – Pojazdy niekompletne, którym udziela się homologacji typu w małych seriach – [Rok] – [Numer porządkowy] - świadectwo zgodności WE” pozycja 0.5 otrzymuje brzmienie:

„0.5 Nazwa firmy i adres producenta: .....”;

- f) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $M_1$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” pozycja 13 otrzymuje brzmienie:  
„13. Masa pojazdu gotowego do jazdy .....kg”;
- g) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $M_1$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” dodaje się pozycję 13.2 w brzmieniu:  
„13.2. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- h) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $M_2$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” pozycja 13 otrzymuje brzmienie:  
„13. Masa pojazdu gotowego do jazdy .....kg”;
- i) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $M_2$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” dodaje się pozycję 13.2 w brzmieniu:  
„13.2. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- j) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $M_3$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” pozycja 13 otrzymuje brzmienie:  
„13. Masa pojazdu gotowego do jazdy .....kg”;
- k) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $M_3$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” dodaje się pozycję 13.2 w brzmieniu:  
„13.2. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- l) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $N_1$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” pozycja 13 otrzymuje brzmienie:  
„13. Masa pojazdu gotowego do jazdy .....kg”;
- m) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $N_1$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” dodaje się pozycję 13.2 w brzmieniu:  
„13.2. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- n) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $N_2$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” pozycja 13 otrzymuje brzmienie:  
„13. Masa pojazdu gotowego do jazdy .....kg”;
- o) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $N_2$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” dodaje się pozycję 13.2 w brzmieniu:  
„13.2. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- p) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $N_3$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” pozycja 13 otrzymuje brzmienie:  
„13. Masa pojazdu gotowego do jazdy .....kg”;
- q) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $N_3$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” dodaje się pozycję 13.2 w brzmieniu:  
„13.2. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- r) We wzorze „Strona 2 – Kategorie pojazdów –  $O_1$  i  $O_2$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” pozycja 13 otrzymuje brzmienie:  
„13. Masa pojazdu gotowego do jazdy .....kg”;
- s) We wzorze „Strona 2 – Kategorie pojazdów –  $O_1$  i  $O_2$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” dodaje się pozycję 13.2 w brzmieniu:  
„13.2. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- t) We wzorze „Strona 2 – Kategorie pojazdów –  $O_3$  i  $O_4$  (pojazdy kompletne i skompletowane)” pozycja 13 otrzymuje brzmienie:  
„13. Masa pojazdu gotowego do jazdy .....kg”;
- u) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów –  $M_1$  (pojazdy niekompletne)” dodaje się pozycję 13.2 w brzmieniu:  
„13. Masa pojazdu gotowego do jazdy .....kg”;

- v) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów – M<sub>1</sub> (pojazdy niekompletne)” pozycja 14 otrzymuje brzmienie:  
„14. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- w) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów – M<sub>2</sub> (pojazdy niekompletne)” pozycja 14 otrzymuje brzmienie:  
„14. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- x) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów – M<sub>3</sub> (pojazdy niekompletne)” pozycja 14 otrzymuje brzmienie:  
„14. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- y) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów – N<sub>1</sub> (pojazdy niekompletne)” dodaje się pozycję 13 w brzmieniu:  
„13. Masa pojazdu gotowego do jazdy .....kg”;
- z) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów – N<sub>1</sub> (pojazdy niekompletne)” pozycja 14 otrzymuje brzmienie:  
„14. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- aa) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów – N<sub>2</sub> (pojazdy niekompletne)” pozycja 14 otrzymuje brzmienie:  
„14. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- ab) We wzorze „Strona 2 – Kategoria pojazdów – N<sub>3</sub> (pojazdy niekompletne)” pozycja 14 otrzymuje brzmienie:  
„14. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- ac) We wzorze „Strona 2 – Kategorie pojazdów – O<sub>1</sub> i O<sub>2</sub> (pojazdy kompletne i skompletowane)” pozycja 14 otrzymuje brzmienie:  
„14. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- ad) We wzorze „Strona 2 – Kategorie pojazdów – O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> (pojazdy niekompletne)” pozycja 14 otrzymuje brzmienie:  
„14. Rzeczywista masa pojazdu: .....kg”;
- ae) W „Odnośnikach dotyczących załącznika IX”, skreśla się uwagę <sup>(f)</sup>;
- 4) w załączniku XVI wprowadza się następujące zmiany:
- a) dodaje się następujący wpis 44 w wykazie aktów prawnych:  
„44. Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012”;
- b) w dodatku 2 dodaje się pozycję 44 w brzmieniu:

	Odniesienie do aktu prawnego	Załącznik i punkt	Warunki szczegółowe
„44.	Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	załącznik I część B sekcja 7 i 8	a) sprawdzenia zgodności z wymogami w zakresie zwrotności, w tym zwrotności pojazdów wyposażony w osie podnoszone lub przenoszące obciążenie.
		załącznik I część C sekcja 6 i 7	b) pomiar maksymalnego tylnego wychylenia.”

## ZAŁĄCZNIK VII

## „ZAŁĄCZNIK XII

## LIMITY MAŁYCH SERII I KOŃCOWEJ PARTII PRODUKCJI

## A. LIMITY MAŁYCH SERII

1. Liczba jednostek jednego typu pojazdu, który ma zostać zarejestrowany, sprzedany lub dopuszczony do ruchu w ciągu jednego roku w Unii Europejskiej na podstawie art. 22, nie może przekroczyć dla poszczególnych kategorii pojazdów wielkości podanych poniżej:

Kategoria	Jednostki
M <sub>1</sub>	1 000
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	0
N <sub>1</sub>	0
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	0
O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	0
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	0

2. Liczba jednostek jednego typu pojazdu, który ma zostać zarejestrowany, sprzedany lub dopuszczony do ruchu w ciągu jednego roku w jednym państwie członkowskim na podstawie art. 23, jest określana przez to państwo członkowskie, jednak nie przekracza dla poszczególnych kategorii pojazdów wielkości podanych poniżej:

Kategoria	Jednostki
M <sub>1</sub>	75
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	250
N <sub>1</sub>	500
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	250
O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	500
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	250

3. Liczba jednostek jednego typu pojazdu, który ma zostać zarejestrowany, sprzedany lub dopuszczony do ruchu w ciągu jednego roku w jednym państwie członkowskim do celów art. 6 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1230/2012, jest określana przez to państwo członkowskie, jednak nie przekracza dla poszczególnych kategorii pojazdów wielkości podanych poniżej:

Kategoria	Jednostki
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	1 000
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	1 200
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	2 000

## B. KOŃCOWA PARTIA PRODUKCJI

Maksymalna liczba pojazdów kompletnych i skompletowanych dopuszczonych do ruchu w każdym państwie członkowskim zgodnie z procedurą »końcowej partii produkcji« jest ograniczona w jeden z niżej podanych, wybranych przez państwo członkowskie, sposobów:

- 1) w przypadku kategorii M<sub>1</sub> maksymalna liczba pojazdów jednego lub więcej typów nie może przekroczyć 10 %, natomiast w przypadku wszystkich pozostałych kategorii – 30 % pojazdów wszystkich danych typów dopuszczonych do ruchu w tym państwie członkowskim w poprzednim roku.



Jeżeli liczba odpowiadająca odpowiednio 10 % lub 30 % jest mniejsza niż 100, państwo członkowskie może zezwolić na dopuszczenie do ruchu maksymalnie 100 pojazdów;

- 2) pojazdy jednego typu są ograniczone do pojazdów, którym wydano ważne świadectwo zgodności z datą lub po dacie produkcji, które pozostało ważne przez co najmniej trzy miesiące po dacie wydania, ale następnie straciło swoją ważność z powodu wejścia w życie aktu prawnego.”
-