

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI 2013/60/UE

z dnia 27 listopada 2013 r.

zmieniająca, w celu dostosowania do postępu technicznego, dyrektywę 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych, dyrektywę 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/67/WE w sprawie instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w dwu- lub trzykołowych pojazdach silnikowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych⁽¹⁾, w szczególności jej art. 7,

uwzględniając dyrektywę 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych⁽²⁾, w szczególności jej art. 17,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/67/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w dwu- lub trzykołowych pojazdach silnikowych⁽³⁾, w szczególności jej art. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Unia jest stroną Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”)⁽⁴⁾. Aby uprościć prawodawstwo w zakresie homologacji typu zgodnie z zaleceniami zawartymi w sprawozdaniu końcowym „CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century”, należy wprowadzić zmiany do dyrektyw UE poprzez włączenie do prawa unijnego i stosowanie dodatkowych regulaminów EKG ONZ w obecnych przepisach dotyczących homologacji typu pojazdów kategorii L bez obniżania poziomu ochrony. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego związanego z procedurami homologacji typu, producenci pojazdów powinni mieć

możliwość ubiegania się o homologację typu zgodnie z odpowiednimi regulaminami EKG ONZ, o których mowa w art. 1 niniejszej dyrektywy.

- (2) W okresie przejściowym, do czasu gdy regulamin nr 41 EKG ONZ dotyczący emisji hałasu przez motocykle⁽⁵⁾ stanie się obowiązkowy w rozporządzeniu (UE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców⁽⁶⁾, właściwe jest, aby w odniesieniu do nowych typów pojazdów za równoważne uznawać wymagania w zakresie poziomu dźwięku dotyczące motorowerów określone w rozdziale 9 dyrektywy 97/24/WE oraz w czwartej serii poprawek do regulaminu nr 41 EKG ONZ, łącznie z powiązаныmi ograniczeniami hałasu określonymi w załączniku 6 do tego regulaminu ONZ.
- (3) W związku z nieproporcjonalnie wysokim poziomem emisji węglowodorów i tlenku węgla przez pojazdy kategorii L1e, L2e i L6e (motorowery dwu- i trzykołowe oraz lekkie czterokołowce) należy wprowadzić zmiany w badaniu środowiskowym typu I (emisje zanieczyszczeń z rury wydechowej po rozruchu zimnego silnika) poprzez włączenie pomiarów emisji rozpoczynających się bezpośrednio po rozruchu zimnego silnika w celu lepszego odzwierciedlenia rzeczywistych warunków użytkowania oraz znacznej części emisji zanieczyszczeń wytwarzanych bezpośrednio po zimnym rozruchu podczas nagrzewania silnika. Zmiany w procedurze badań laboratoryjnych emisji powinny zostać odzwierciedlone w przepisach administracyjnych, w szczególności w odniesieniu do zmian dotyczących zapisów na świadectwie zgodności oraz arkusza wyników badań w dyrektywie 2002/24/WE.
- (4) W celu zapewnienia równych reguł gry dla wszystkich producentów i w trosce o równą ekologiczność pojazdów kategorii L1e, L2e i L6e w zakresie emisji gazów ze skrzyni korbowej należy również wymagać, aby producent pojazdu ubiegający się o nową homologację typu, wyraźnie stwierdzał, że dla tych kategorii pojazdów emisje gazów z układu wentylacji skrzyni korbowej są zerowe, co oznacza, że skrzynia korbowa

⁽¹⁾ Dz.U. L 226 z 18.8.1997, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 222 z 25.8.2009, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 81.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 317 z 14.11.2012, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52.

jest odpowiednio szczelna, a gazy ze skrzyni korbowej pojazdu nie mogą trafiać bezpośrednio do atmosfery przez cały okres jego użytkowania.

- (5) Aby zachować spójność z wymaganiami EKG ONZ dla pojazdów kategorii L w zakresie instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej oraz aby poprawić ich widoczność, nowe typy takich pojazdów powinny być wyposażone w światła włączane samoczynnie zgodnie z regulaminami EKG ONZ nr 74 (pojazdy L1e) ⁽¹⁾ i nr 53 (motocykle kategorii L3e) ⁽²⁾ lub dedykowane światła dzienne (DRL) spełniające właściwe wymagania regulaminu nr 87 EKG ONZ ⁽³⁾. Dla wszystkich pozostałych podkategorii pojazdów kategorii L należy zapewnić automatyczne włączanie oświetlenia lub, w zależności od wyboru producenta, zainstalować dedykowane światła dzienne włączane automatycznie.
- (6) Niniejsza dyrektywa powinna wyraźnie wprowadzić etap Euro dla pojazdów kategorii L1e, L2e i L6e objętych zakresem dyrektywy 2002/24/WE. W przypadku świadectw zgodności dla pojazdów homologowanych w odniesieniu do poziomu emisji zgodnie z poprzednimi przepisami należy nadal zezwolić na podawanie etapu Euro na zasadzie dobrowolności.
- (7) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego.
- (8) W celu umożliwienia przyjęcia przez państwa członkowskie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie w niej określonym powinna ona wejść w życie następnego dnia po jej opublikowaniu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 97/24/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 4 ust. 1 dyrektywy 97/24/WE otrzymuje brzmienie:

„Zgodnie z przepisami art. 11 dyrektywy 2002/24/WE uznaje się równoważność wymagań rozdziału 1 (opony), rozdziału 2 (światła i świetlne urządzenia sygnalizacyjne), rozdziału 4 (lusterka wsteczne), załącznika III do rozdziału 9 (wymagania dotyczące dopuszczalnego poziomu dźwięków i układu wydechowego motocykli) oraz rozdziału 11 (pasy bezpieczeństwa) załącznika do niniejszej dyrektywy z przepisami regulaminów EKG ONZ nr 30 ⁽¹⁾, 54 ⁽²⁾, 64 ⁽³⁾ i 75 ⁽⁴⁾ w odniesieniu do opon, 3 ⁽⁵⁾, 19 ⁽⁶⁾, 20 ⁽⁷⁾, 37 ⁽⁸⁾, 38 ⁽⁹⁾, 50 ⁽¹⁰⁾, 53 ⁽¹¹⁾, 56 ⁽¹²⁾, 57 ⁽¹³⁾, 72 ⁽¹⁴⁾, 74 ⁽¹⁵⁾ i 82 ⁽¹⁶⁾ w odniesieniu do świateł i świetlnych urządzeń sygnalizacyjnych, 81 ⁽¹⁷⁾ w odniesieniu do lusterek wstecznych, 16 ⁽¹⁸⁾

w odniesieniu do pasów bezpieczeństwa oraz 41 ⁽¹⁹⁾ w odniesieniu do emisji hałasu przez motocykle.

- ⁽¹⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 29.
⁽²⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 53.
⁽³⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 63.
⁽⁴⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 74.
⁽⁵⁾ E/ECE/TRANS/324/ADD 2.
⁽⁶⁾ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 18.
⁽⁷⁾ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 19.
⁽⁸⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 36.
⁽⁹⁾ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 37.
⁽¹⁰⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 49.
⁽¹¹⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD52/Rev.2.
⁽¹²⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 55.
⁽¹³⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 56.
⁽¹⁴⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 71.
⁽¹⁵⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD73/Rev.2/Amend.1.
⁽¹⁶⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 81.
⁽¹⁷⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 80.
⁽¹⁸⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 15.
⁽¹⁹⁾ E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.40/Rev.2.”;

- 2) w załącznikach I, II i IV do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

W załącznikach IV i VII do dyrektywy 2002/24/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

W załącznikach I–VI do dyrektywy 2009/67/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 4

1. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2014 r. państwa członkowskie, ze względu na środki zapobiegające zanieczyszczeniu powietrza i bezpieczeństwo funkcjonalne, odmawiają przyznania homologacji typu WE wszelkim nowym typom dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych, które nie zachowują zgodności z przepisami dyrektyw 2002/24/WE i 97/24/WE zmienionych niniejszą dyrektywą.

2. Ze skutkiem od dnia 1 lipca 2014 r. świadectwa zgodności są wydawane dla pojazdów zgodnych z przepisami dyrektywy 97/24/WE zmienionej pkt 1 załącznika II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 30 czerwca 2014 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

⁽¹⁾ Dz.U. L 166 z 18.6.2013, s. 88.

⁽²⁾ Dz.U. L 166 z 18.6.2013, s. 55.

⁽³⁾ Dz.U. L 164 z 30.6.2010, s. 46.

Artykuł 6

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

Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 listopada 2013 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach I, II i IV do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) ppkt 2.2–2.2.1.2.2 otrzymują brzmienie:

„2.2. **Opis badań**

- 2.2.1. Pojazd kategorii L1e, L2e lub L6e zgodny z normą emisji Euro 3 poddaje się badaniom typu I i II, jak określono poniżej:
- 2.2.1.1. Badanie typu I (średnie emisje zanieczyszczeń gazowych na obszarach miejskich o dużym nasileniu ruchu po zimnym rozruchu)
- 2.2.1.1.1. Badany pojazd jest ustawiany na hamowni podwoziowej wyposażonej w hamulec i koło zamachowe. Przeprowadza się badania zgodnie z następującą procedurą:
- 2.2.1.1.1.1. Faza 1 badania w stanie zimnym o łącznym czasie trwania 448 sekund i obejmująca cztery cykle podstawowe przeprowadzana jest bez przerwy;
- 2.2.1.1.1.2. Niezwłocznie po fazie 1 następuje faza 2 badania w stanie ciepłym o łącznym czasie trwania 448 sekund i obejmująca cztery cykle podstawowe. Fazę 2 badania w stanie ciepłym przeprowadza się bez przerwy;
- 2.2.1.1.1.3. Każdy cykl podstawowy w fazie 1 badania w stanie zimnym lub fazie 2 badania w stanie ciepłym składa się z siedmiu etapów (bieg jałowy, przyspieszenie, prędkość stała, spowalnianie, stała liczba obrotów, spowalnianie, bieg jałowy). Zarówno podczas badania w stanie zimnym, jak i ciepłym spaliny emitowane przez pojazd rozrzedza się świeżym powietrzem, aby zapewnić stałą objętość strumienia mieszaniny.
- 2.2.1.1.1.4. W badaniu typu I:
- 2.2.1.1.1.4.1. Podczas fazy zimnej 1 do torby nr 1 w sposób ciągły kierowane są próbki mieszaniny spalin i powietrza rozrzedzającego. Podczas fazy ciepłej 2 do torby nr 2 w sposób ciągły kierowane są próbki mieszaniny spalin i powietrza rozrzedzającego. Stężenia tlenku węgla, węglowodorów ogółem, tlenków azotu i ditlenku węgla określa się oddzielnie kolejno dla torby nr 1 i dla torby nr 2;
- 2.2.1.1.1.4.2. Mierzy się łączną objętość mieszaniny w każdej torbie i dodaje, aby otrzymać łączną objętość toreb;
- 2.2.1.1.1.4.3. Na koniec każdej fazy badania rzeczywiste przebyte drogi ustalana jest za pomocą łącznych wskazań kumulacyjnego licznika obrotów, który napędzany jest przez rolę stanowiska badawczego.
- 2.2.1.1.2. Badanie jest przeprowadzane zgodnie z procedurą badań opisaną w dodatku 1. Gazy gromadzi się i analizuje według określonych metod.
- 2.2.1.1.3. Badanie przeprowadza się trzykrotnie, z zastrzeżeniem przepisów ppkt 2.2.1.1.4. W przypadku każdego badania uzyskana całkowita masa tlenku węgla, węglowodorów i tlenków azotu musi być mniejsza niż wartości graniczne normy Euro 3 określone w poniższej tabeli.

2.2.1.1.3.1.

Tabela 1

Wartości graniczne normy Euro 3 dla pojazdów kategorii L1e, L2e i L6e

Homologacja typu części i zgodność produkcji	
CO (g/km)	HC + NO _x (g/km)
L ₁	L ₂
1 ⁽¹⁾	1,2

⁽¹⁾ Wartość graniczna masy CO wynosi 3,5 g/km w przypadku motorowerów trójkołowych (L2e) i lekkich pojazdów czterokołowych (L6e).

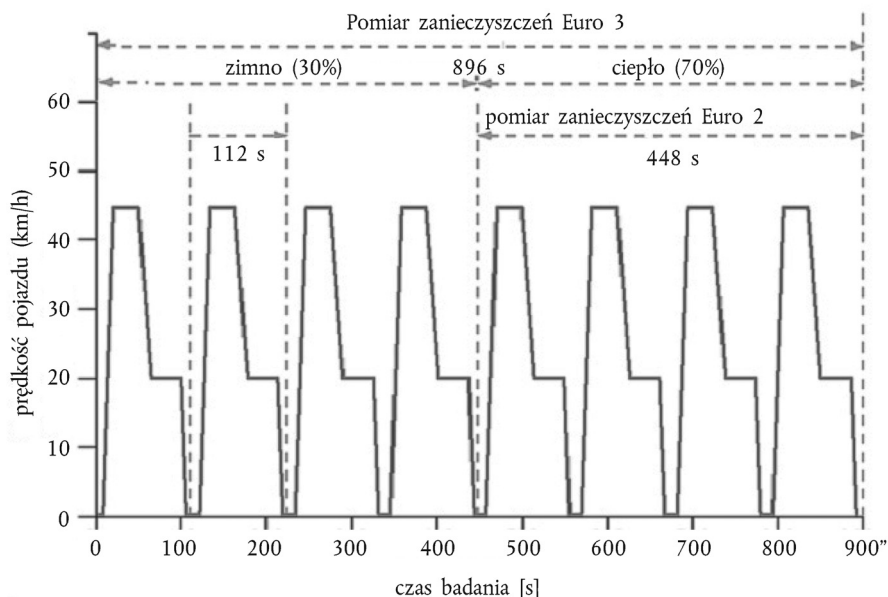
- 2.2.1.1.3.2. Niemniej jednak dla każdego z wymienionych powyżej zanieczyszczeń jeden z trzech uzyskanych wyników może przekroczyć, o maksymalnie 10 %, wartość graniczną obowiązującą dla określonego motoroweru, pod warunkiem że średnia arytmetyczna trzech wyników jest mniejsza niż obowiązująca wartość graniczna. Jeżeli dopuszczalne wartości graniczne zostały przekroczone w przypadku więcej niż jednego zanieczyszczenia, nie jest istotne, czy przekroczenie to występuje w tym samym badaniu czy podczas różnych badań.

- 2.2.1.1.4. Liczba badań określonych w ppkt 2.2.1.1.3 jest zmniejszana przy spełnieniu warunków określonych poniżej, gdzie V_1 oznacza wynik pierwszego badania, a V_2 wynik drugiego badania w odniesieniu do każdego z określonych w tym podpunkcie zanieczyszczeń.
- 2.2.1.1.4.1. Jeżeli dla wszystkich wymienionych zanieczyszczeń $V_1 \leq 0,70$ L, wymagane jest tylko jedno badanie.
- 2.2.1.1.4.2. Wymagane są tylko dwa badania, jeżeli w odniesieniu do wszystkich określonych zanieczyszczeń $V_1 \leq 0,85$ L i jeżeli w przypadku przynajmniej jednego zanieczyszczenia $V_1 > 0,70$ L. Ponadto w przypadku każdego z określonych zanieczyszczeń V_2 musi być taki, że $V_1 + V_2 < 1,70$ L, a $V_2 < L$.
- 2.2.1.1.5. Pojazd kategorii L1e, L2e lub L6e zgodny z wartościami granicznymi normy Euro 3 dla badania typu I określonymi w ppkt 2.2.1.1.3.1 oraz wymaganiami dotyczącymi badania typu I określonymi w niniejszym załączniku homologuje się jako zgodny z normą Euro 3.
- 2.2.1.2. Badanie typu II (emisje tlenku węgla i niedopalonych węglowodorów na biegu jałowym)
- 2.2.1.2.1. Masę tlenku węgla i masę niedopalonych węglowodorów emitowanych podczas pracy silnika na biegu jałowym mierzy się przez jedną minutę.
- 2.2.1.2.2. Badanie to przeprowadza się zgodnie z procedurą opisaną w dodatku 2.”;
- b) w załączniku 1 ppkt 4.2–4.2.3 otrzymują brzmienie:
- „4.2. **Urządzenie do odbierania spalin**
- Urządzenie do odbierania spalin składa się z następujących elementów (zob. subdotatki 2 i 3):
- 4.2.1. Urządzenie, za pomocą którego odbierane są wszystkie spaliny emitowane podczas badania, przy utrzymaniu ciśnienia atmosferycznego przy rurze wydechowej (rurach wydechowych) motoroweru;
- 4.2.2. Rura łącząca urządzenie do odbierania spalin i układ pobierania próbek spalin. Rura łącząca oraz urządzenie do odbierania spalin muszą być wykonane ze stali nierdzewnej albo z innego materiału, który nie powoduje zmiany składu odebranych gazów i jest odporny na ich temperaturę;
- 4.2.3. Urządzenie do zasysania rozrzedzonych gazów. Urządzenie to musi zapewnić stały przepływ o wystarczającej wielkości, aby zassane zostały wszystkie spaliny;”;
- c) w załączniku 1 ppkt 4.2.4–4.2.8 otrzymują brzmienie:
- „4.2.4. Sonda do pobierania próbek przymocowana na zewnątrz urządzenia do odbierania spalin, za pomocą której możliwe jest pobieranie w czasie trwania badania stałej pod względem ilości próbki powietrza rozrzedzającego przy użyciu pompy, filtru i przepływomierza;
- 4.2.5. Sonda do pobierania próbek skierowana pod prąd rozrzedzonych gazów, służąca do pobierania w czasie badania próbek mieszaniny przy stałym przepływie za pomocą, jeżeli jest to niezbędne, filtru, przepływomierza i pompy. Minimalny przepływ gazów w obu wyżej wymienionych układach pobierania próbek musi wynosić co najmniej 150 l/godz.;
- 4.2.6. Zawory trójdrożne w wyżej wymienionych instalacjach pobierania próbek, które kierują strumień pobranych próbek do atmosfery albo, podczas badania, do odpowiednich toreb na próbki;
- 4.2.7. Gazoszczelne torby do pobierania próbek służące do zbierania mieszaniny spalin i powietrza rozrzedzającego, które muszą być odporne na określone zanieczyszczenia i wystarczająco pojemne, aby nie przerywać normalnego przepływu pobierania próbek. Musi być co najmniej jedna oddzielna torba na próbki (torba nr 1) do fazy 1 badania w stanie zimnym oraz jedna oddzielna torba na próbki (torba nr 2) do fazy 2 badania w stanie ciepłym;
- 4.2.7.1. Torby na próbki muszą być wyposażone w automatyczne urządzenie uszczelniające, które na koniec badania można szybko i szczelnie zamknąć w instalacji pobierania próbek albo instalacji do przeprowadzania analiz.
- ”

- 4.2.7.1.1. Urządzenie uszczelniające w torbie nr 1 zamyka się 448 sekund po rozpoczęciu badania typu I.
- 4.2.7.1.2. Urządzenie uszczelniające w torbie nr 2 otwiera się natychmiast po zamknięciu torby nr 1 i ponownie zamyka 896 sekund po rozpoczęciu badania typu I;
- 4.2.8. Musi istnieć metoda pomiaru łącznej objętości rozrzedzonych gazów, które podczas badania przepływają przez urządzenie do pobierania próbek. Układ rozrzedzania spalin musi być zgodny z wymaganiami dodatku 2 do rozdziału 6 załącznika I do regulaminu nr 83 EKG ONZ.
- 4.2.9.

Rysunek 1

Pobieranie próbek zanieczyszczeń w przypadku normy Euro 3 w porównaniu z Euro 2 dla pojazdu kategorii L1e, L2e lub L6e



- d) w dodatku 1 dodaje się ppkt 4.3.3 w brzmieniu:
- „4.3.3 Urządzenia przeznaczone do przeprowadzania analiz muszą umożliwić niezależny pomiar próbek mieszaniny spalin i powietrza rozrzedzającego zebranego w torbach nr 1 i 2.”;
- e) w dodatku 1 ppkt 5.4–5.4.3 otrzymują brzmienie:
- „5.4. **Kondycjonowanie badanego pojazdu**
- 5.4.1. Ciśnienie opon badanego pojazdu musi odpowiadać wartości podanej przez producenta dla normalnych warunków eksploatacyjnych. Jeśli jednak średnica rolek jest mniejsza niż 500 mm, ciśnienie w oponach można podwyższyć o 30 %–50 %.
- 5.4.2. Zbiornik(-i) paliwa pojazdu opróżnia się za pomocą spustu(-ów) zbiornika paliwa i napełnia paliwem wzorcowym określonym w załączniku IV.
- 5.4.3. Badany pojazd przemieszcza się na obszar badań i wykonuje następujące czynności:”;
- f) w dodatku 1 dodaje się ppkt 5.4.3.1–5.4.3.5 w brzmieniu:
- „5.4.3.1. Badany pojazd wjeżdża lub jest wtaczany na hamownię podwoziową i wykonuje się cykl badania określony w ppkt 2.1. Badany pojazd nie musi być zimny i może być wykorzystany do ustawienia mocy hamowni.
- 5.4.3.2. Nacisk osiowy na kole napędzającym musi, z dokładnością do ± 3 kg, odpowiadać naciskowi osiowemu pojazdu w normalnych warunkach eksploatacyjnych, z siedzącym pionowo kierowcą ważącym $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$.
- 5.4.3.3. W punktach pomiarowych można przeprowadzić próbne przebiegi cyklu badania określonego w ppkt 2.1, aby określić minimalne otwarcie przepustnicy konieczne do utrzymania odpowiedniej relacji prędkości do czasu, pod warunkiem że nie pobiera się próbki emisji.

- 5.4.3.4. Przed umieszczeniem badanego pojazdu w pomieszczeniu sezonowania przeprowadzane są cztery następujące po sobie cykle pracy określone w ppkt 2.1 i trwające po 112 s. Ten cykl kondycjonowania wstępnego przeprowadza się przy ustawieniach hamowni określonych w ppkt 5.1 i 5.2. Pomiar emisji z rury wydechowej nie jest wymagany podczas cyklu kondycjonowania wstępnego.
- 5.4.3.5. W ciągu pięciu minut od zakończenia kondycjonowania wstępnego badany pojazd opuszcza hamownię i wjeżdża lub jest wtaczany do pomieszczenia sezonowania, w celu zaparkowania. Kontrolowana temperatura otoczenia w pomieszczeniu sezonowania wynosi $298\text{ K} \pm 5\text{ K}$. Pojazd musi się znajdować w tym pomieszczeniu nie krócej niż przez sześć godzin i nie dłużej niż przez 36 godzin przed badaniem typu I w cyklu zimnego rozruchu lub do czasu, gdy temperatura oleju silnikowego T_{Oj} , temperatura płynu chłodzącego $T_{Coolant}$ lub temperatura uszczelk świec zapłonowych T_{SP} (tylko dla silników chłodzonych powietrzem) jest równa temperaturze pomieszczenia sezonowania. W sprawozdaniu z badań należy podać, które z tych kryteriów zostało wybrane.”;
- g) w dodatku 1 ppkt 7.1–7.1.3 otrzymują brzmienie:
- „7.1. **Pobieranie próbek**
- 7.1.1. Pobieranie próbek rozpoczyna się natychmiast po rozpoczęciu badania, jak wskazano w ppkt 6.2.2.
- 7.1.2. Torby nr 1 i 2 są hermetycznie zamykane zgodnie z kolejnością określoną w ppkt 4.2.7.1. Nie są one podłączane w fazie 1 badania w stanie zimnym lub fazie 2 badania w stanie ciepłym.
- 7.1.3. Na koniec ostatniego cyklu urządzenie do zbierania rozrzedzonych spalin i powietrza rozrzedzającego jest zamykane, a gazy wytwarzane przez silnik odprowadzane do atmosfery.”;
- h) w dodatku 1 ppkt 7.2.4 otrzymuje brzmienie:
- „7.2.4. Stężenia HC, CO i NO_x oraz CO₂ w próbkach rozrzedzonych spalin i w torbach na próbki powietrza rozrzedzającego ustalane jest za pomocą wartości wskazanych lub zarejestrowanych przez urządzenia pomiarowe przy zastosowaniu odpowiednich krzywych kalibracji.”;
- i) w dodatku 1 ppkt 8–8.4.1 otrzymują brzmienie:
- „8. **OKREŚLENIE ILOŚCI EMITOWANYCH ZANIECZYSZCZEŃ GAZOWYCH**
- 8.1. Masa CO₂ oraz zanieczyszczeń gazowych: CO, HC i NO_x ustalana jest oddzielnie dla toreb nr 1 i 2 zgodnie z ppkt 8.2–8.6.
- 8.2. Masa tlenu węgla wyemitowanego podczas badania jest ustalana za pomocą następującego wzoru:
- $$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$
- gdzie:
- 8.2.1. CO_m jest masą tlenu węgla wyemitowanego podczas badania wyrażoną w g/km, którą należy obliczyć oddzielnie dla każdej fazy;
- 8.2.2. S_x równa się wyrażonej w km rzeczywistej przebytej odległości, która ustalana jest poprzez pomnożenie całkowitej liczby obrotów rolki wskazanych na obrotomierzu przez obwód rolki;
- gdzie:
- X = 1 dla fazy zimnej 1;
- X = 2 dla fazy ciepłej 2;
- 8.2.3. d_{CO} równa się gęstości tlenu węgla w temperaturze 273,2 K (0 °C) i przy ciśnieniu 101,3 kPa (= $1,250 \cdot 10^3\text{ g/m}^3$);
- 8.2.4. CO_c równa się stężeniu objętościowemu tlenu węgla w rozrzedzonych gazach wyrażonemu w ppm, z poprawką na uwzględnienie zanieczyszczenia powietrza rozrzedzającego:

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

gdzie:

- 8.2.4.1. CO_e równa się stężeniu tlenu węgla mierzonemu w ppm, w zebranej w torbie S_a próbce rozrzedzonych gazów;
- 8.2.4.2. CO_d równa się stężeniu tlenu węgla mierzonemu w ppm, w zebranej w torbie S_b próbce powietrza rozrzedzającego;
- 8.2.4.3. DF równa się współczynnikowi zdefiniowanemu w ppkt 8.6.
- 8.2.5. V równa się wyrażonej w m^3 /fazę objętości rozrzedzonych gazów w temperaturze odniesienia 273,2 K (0 °C) i ciśnieniu odniesienia 101,3 kPa:

$$V = V_0 \cdot \frac{N \cdot (P_a - P_i) \cdot 273,2}{101,3 \cdot (T_p + 273,2)}$$

gdzie:

- 8.2.5.1. V_0 równa się objętości spalin przetłoczonych przez pompę P_1 podczas jednego obrotu wyrażonej w m^3 /obrot. Objętość ta jest funkcją różnicy ciśnienia pomiędzy sekcjami wlotu i wylotu samej pompy;
- 8.2.5.2. N równa się liczbie obrotów pompy P_1 podczas czterech podstawowych cykli badawczych każdej fazy;
- 8.2.5.3. P_a równa się ciśnieniu atmosferycznemu wyrażonemu w kPa;
- 8.2.5.4. P_i równa się średniej wartości spadku ciśnienia w sekcji wlotu pompy P_1 podczas badania, wyrażonej w kPa;
- 8.2.5.5. T_p (°C) równa się zmierzonej wartości temperatury rozrzedzonych gazów w sekcji wlotu pompy P_1 .
- 8.3. Masa niedopalonych węglowodorów wyemitowanych podczas badania z układu wydechowego motoroweru obliczana jest przy pomocy następującego wzoru:

$$HC_m = V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_c}{10^6}$$

gdzie:

- 8.3.1. HC_m równa się masie węglowodorów wyemitowanych podczas badania, wyrażonej w g, którą należy obliczyć oddzielnie dla każdej fazy;
- 8.3.2. S_x równa się odległości zdefiniowanej w ppkt 8.2.2;
- 8.3.3. d_{HC} równa się gęstości węglowodorów w temperaturze 273,2 K (0 °C) i przy ciśnieniu 101,3 kPa (dla benzyny (E5) ($C_{10}H_{1,89}O_{0,016}$)) (= 631 g/m^3);
- 8.3.4. HC_c równa się stężeniu rozrzedzonych gazów wyrażonemu w ppm ekwiwalentu ditlenku węgla skorygowanemu, by uwzględnić powietrze rozrzedzające:

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

gdzie:

- 8.3.4.1. HC_e równa się stężeniu węglowodorów w próbce rozrzedzonych gazów zebranych w torbie S_a , wyrażonemu w ppm ekwiwalentu ditlenku węgla;
- 8.3.4.2. HC_d równa się stężeniu węglowodorów w próbce powietrza rozrzedzającego zebranego w torbie S_b , wyrażonemu w ppm ekwiwalentu ditlenku węgla;
- 8.3.4.3. DF równa się współczynnikowi zdefiniowanemu w ppkt 8.6;
- 8.3.5. V równa się objętości zdefiniowanej w ppkt 8.2.5.

- 8.4. Masa tlenków azotu wyemitowanych podczas badania z układu wydechowego motoroweru obliczana jest za pomocą następującego wzoru:

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

gdzie:

- 8.4.1. NO_{xm} równa się masie tlenków azotu wyemitowanych podczas badania, wyrażonej w g, którą należy obliczyć oddzielnie dla każdej fazy;”;
- j) w dodatku 1 dodaje się ppkt 8.4.2–8.6.3 w brzmieniu:
- „8.4.2. S_x równa się odległości zdefiniowanej w ppkt 8.2.2;
- 8.4.3. d_{NO_2} równa się gęstości tlenków azotu w spalinach, wyrażonych w równoważności NO_2 , w temperaturze 273,2 K (0 °C) i przy ciśnieniu 101,3 kPa (= $2,050 \cdot 10^3$ g/m³);
- 8.4.4. NO_{xc} równa się stężeniu tlenków azotu w rozrzedzonych gazach wyrażonemu w ppm i skorygowanemu, by uwzględnić powietrze rozrzedzające:

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

gdzie:

- 8.4.4.1. NO_{xe} równa się stężeniu tlenków azotu w próbce rozrzedzonych gazów zebranych w torbie S_a wyrażonemu w ppm;
- 8.4.4.2. NO_{xd} równa się stężeniu tlenków azotu w próbce powietrza rozrzedzającego zebranego w torbie S_b wyrażonemu w ppm;
- 8.4.4.3. DF równa się współczynnikowi zdefiniowanemu w ppkt 8.6.
- 8.4.5. K_h jest czynnikiem korekty wilgotności

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

gdzie:

- 8.4.5.1. H równa się wilgotności absolutnej w gramach wody na kilogram suchego powietrza (w g/kg)

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

gdzie:

- 8.4.5.1.1. U równa się zawartości wilgoci wyrażonej w procentach;
- 8.4.5.1.2. P_d równa się ciśnieniu nasycenia parą wodną w temperaturze badania, wyrażonemu w kPa;
- 8.4.5.1.3. P_a równa się ciśnieniu atmosferycznemu w kPa.
- 8.4.6. V równa się objętości zdefiniowanej w ppkt 8.2.5.
- 8.5. Dytlenek węgla (CO_2)

Masa ditlenku węgla wyemitowanego podczas badania z układu wydechowego pojazdu obliczana jest przy pomocy następującego wzoru:

$$CO_{2m} = V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2c}}{10^2}$$

gdzie:

- 8.5.1. CO_{2m} równa się masie ditlenku węgla wyemitowanego podczas danej części badania, wyrażonej w g, którą należy obliczyć oddzielnie dla każdej fazy;
- 8.5.2. S_X równa się odległości zdefiniowanej w ppkt 8.2.2;
- 8.5.3. V równa się objętości zdefiniowanej w ppkt 8.2.5;
- 8.5.4. d_{CO_2} równa się gęstości ditlenku węgla w temperaturze 273,2 K (0 °C) i przy ciśnieniu 101,3 kPa, $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$;
- 8.5.5. CO_{2c} równa się stężeniu rozrzedzonych gazów wyrażonemu jako procent ekwiwalentu ditlenku węgla, skorygowanemu by uwzględnić powietrze rozrzedzające według następującego równania:

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

gdzie:

- 8.5.5.1. CO_{2e} równa się procentowemu stężeniu ditlenku węgla w próbce rozrzedzonych gazów zebranych w torbie(-ach) S_A ;
- 8.5.5.2. CO_{2d} równa się procentowemu stężeniu ditlenku węgla w próbce powietrza rozrzedzającego zebranego w torbie(-ach) S_B ;
- 8.5.5.3. DF jest współczynnikiem zdefiniowanym w ppkt 8.6.
- 8.6. DF jest współczynnikiem wyrażanym za pomocą następującego wzoru:

$$DF = \frac{13,4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}} \text{ dla benzyny (E5)}$$

gdzie:

- 8.6.1. C_{CO_2} = stężenie CO_2 w rozrzedzonych spalinach znajdujących się w torbach do pobierania próbek wyrażone w % objętościowo;
- 8.6.2. C_{HC} = stężenie HC w rozrzedzonych spalinach znajdujących się w torbach do pobierania próbek wyrażone w ppm ekwiwalentu ditlenku węgla;
- 8.6.3. C_{CO} = stężenie CO w rozrzedzonych spalinach znajdujących się w torbach do pobierania próbek wyrażone w ppm.;

k) w dodatku 1 ppkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Przedstawienie wyników badań:

(Średni) wynik fazy zimnej określa się jako R_{X1} (w g), a (średni) wynik fazy ciepłej określa się jako R_{X2} (w g). Wykorzystując te wyniki poziomu emisji, ostateczny wynik badania typu I R_X (w g/km) oblicza się przy pomocy następującego wzoru:

$$R_X = \frac{(R_{X_Cold} \cdot 0,3 + R_{X_Warm} \cdot 0,7)}{S_T} \text{ w g/km}$$

gdzie:

$X = HC, CO, NO_x \text{ lub } CO_2$

$R_{HC_Cold} = HC_{mass_cold_phase_1}$ (w g), a $R_{HC_Warm} = HC_{mass_warm_phase_2}$ (w g), zob. wzór w ppkt 8.3

$R_{CO_Cold} = CO_{mass_cold_phase_1}$ (w g), a $R_{CO_Warm} = CO_{mass_warm_phase_2}$ (w g), zob. wzór w ppkt 8.2

$R_{NOx_Cold} = NO_{xmass_cold_phase_1}$ (w g), a $R_{NOx_Warm} = NO_{xmass_warm_phase_2}$ (w g), zob. wzór w ppkt 8.4

$R_{CO2_Cold} = CO_{2mass_cold_phase_1}$ (w g), a $R_{CO2_Warm} = CO_{2mass_warm_phase_2}$ (w g), zob. wzór w ppkt 8.5

S_T : całkowita odległość testowa = $S_1 + S_2$ rzeczywiście przebyta przez badany pojazd L1e, L2e lub L6e w fazie zimnej 1 oraz w fazie ciepłej 2 całego cyklu badania.”;

l) w dodatku 1 dodaje się ppkt 10 w brzmieniu:

„10. Zużycie paliwa

Zużycie paliwa oblicza się na podstawie wyników badań z ppkt 9 w następujący sposób:

$$FC = \frac{0,118}{D} \cdot [(0,848 \cdot R_{HC}) + (0,429 \cdot R_{CO}) + (0,273 \cdot R_{CO_2})]$$

gdzie:

FC = zużycie paliwa wyrażone w litrach na 100 km;

D = gęstość paliwa wzorcowego w kg/l w temperaturze 288,2 K (15 °C).”;

m) dodaje się dodatek 3 w brzmieniu:

„Dodatek 3

Emisje gazów ze skrzyni korbowej i interpretacja wyników badań w zakresie emisji CO₂ i zużycia paliwa

1. Emisja gazów ze skrzyni korbowej homologowanego pojazdu kategorii L1e, L2e i L6e musi być równa zeru. Emisje gazów ze skrzyni korbowej pojazdu nie mogą trafiać bezpośrednio do atmosfery przez cały okres użytkowania pojazdu kategorii L.
 2. Interpretacja wyników badania typu I w zakresie emisji CO₂ i zużycia paliwa dla pojazdów kategorii L1e, L2e i L6e.
 - 2.1. Wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa przyjęte jako wartości homologacji typu muszą odpowiadać wartościom zadeklarowanym przez producenta, pod warunkiem że wartości zmierzone przez służbę techniczną nie przekraczają ich o więcej niż cztery procent. Wartości zmierzone mogą być niższe bez żadnych ograniczeń.
 - 2.2. Jeśli zmierzona wartość emisji CO₂ i zużycia paliwa przekracza wartość emisji CO₂ i zużycia paliwa podaną przez producenta o ponad cztery procent, ten sam pojazd poddaje się kolejnemu badaniu.
 - 2.3. Jeśli średnia wyników z tych dwóch badań nie przekracza wartości podanej przez producenta o więcej niż cztery procent, jako wartość homologacji typu przyjmuje się wartość podaną przez producenta.
 - 2.4. Jeśli średnia wyników z tych dwóch badań nadal przekracza wartość podaną o więcej niż cztery procent, ten sam pojazd poddaje się ostatecznemu badaniu. Jako wartość homologacji typu przyjmuje się średnią trzech wyników badań.”;
- 2) w ppkt 2.2.1.1.7 załącznika II do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE wprowadza się następujące zmiany:
- „2.2.1.1.7. Zarejestrowane dane wpisuje się w odpowiednich sekcjach dokumentu określonego w załączniku VII do dyrektywy 2002/24/WE. W ppkt 46.2 załącznika IV do dyrektywy 2002/24/WE należy wpisać odpowiedni etap normy Euro zgodnie z zasadami określonymi w przypisie do tego podpunktu.”;
- 3) załącznik IV do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IV

WYMAGANIA DOTYCZĄCE PALIW WZORCOWYCH

Benzyna (E5) i olej napędowy (B5) używane jako paliwa wzorcowe muszą być określone zgodnie z sekcją A załącznika IX do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008. (*)

(*) Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.”.

ZAŁĄCZNIK II

1) W załączniku do dyrektywy 2002/24/WE wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt wprowadza się następujące zmiany:

„46. Emisje spalin⁽¹¹⁾

46.1. Etap Euro:(1, 2, lub 3)⁽¹²⁾

46.2. Badanie typu I: CO: g/km HC: g/km NO_x g/km HC + NO_x: g/km⁽¹³⁾

46.3. Badanie typu II: CO⁽¹³⁾: g/min HC⁽¹³⁾: g/min

CO⁽¹⁴⁾: % obj.

Widoczne zanieczyszczenie powietrza spowodowane przez silnik o zapłonie samoczynnym:

skorygowana wartość współczynnika absorpcji: m⁻¹;

b) w załączniku IV do dyrektywy 2002/24/WE dodaje się przypisy 12, 13 i 14:

„⁽¹²⁾ W zależności od numeru odpowiedniej dyrektywy oraz ostatniego aktu zmieniającego mających zastosowanie do homologacji, zgodność z etapami Euro 1, 2 lub 3 określa się następująco:

Podanie etapu Euro, na wniosek organu zatwierdzającego, dla homologacji udzielonych przed następującą datą: 11 grudnia 2013 r.

W tabeli 2.2.1.1.3 załącznika I do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE, zgodność z pierwszym wierszem wartości granicznych oznacza zgodność z etapem „Euro 1”, a zgodność z drugim wierszem wartości granicznych oznacza zgodność z etapem „Euro 2”.

Pełna zgodność z załącznikiem I do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE, która obejmuje zgodność z etapem „Euro 2” w połączeniu z metodyką badań określoną w załączniku I do dyrektywy Komisji 60/2013/UE (Dz.U. L 329 z 10.12.2013, s. 15), oznacza zgodność z etapem „Euro 3”.

W tabeli 2.2.1.1.5 załącznika II do rozdziału 5 dyrektywy 97/24/WE zgodność z:

— wierszami wartości granicznych w części A tabeli 2.2.1.1.5 dotyczącymi klasy I (< 150 cm³) i klasy II (≥ 150 cm³) oznacza zgodność z etapem „Euro 2”,

— wierszami wartości granicznych w części B tabeli 2.2.1.1.5 dotyczącymi klasy I (< 150 cm³) i klasy II (≥ 150 cm³) oznacza zgodność z etapem „Euro 3”,

— wierszami wartości granicznych w części C tabeli 2.2.1.1.5 dotyczącymi klasy I (v_{max} < 130 km/h) i klasy II (v_{max} ≥ 130 km/h) oznacza zgodność z etapem „Euro 3”.

⁽¹³⁾ Tylko dla pojazdów kategorii L1e, L2e i L6e zgodnych z przepisami dyrektywy 97/24/WE zmienionej dyrektywą 2013/60/UE.

⁽¹⁴⁾ Dla pojazdów kategorii L objętych zakresem art. 1 dyrektywy 2002/24/WE z wyjątkiem pojazdów kategorii L1e, L2e i L6e.”;

2) w załączniku VII do dyrektywy 2002/24/WE wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2–2.2 otrzymują brzmienie:

„2. Wyniki badań emisji

Numer odpowiedniej dyrektywy wraz ze zmianami mającej zastosowanie do homologacji typu. W przypadku dyrektywy o co najmniej dwóch etapach wdrażania należy również podać etap wdrażania oraz etap Euro:

Wariant/wersja:

Etap Euro (1):

2.1. Badanie typu I

CO: g/km

HC ⁽³⁾: g/kmNO_x ⁽³⁾: g/kmHC + NO_x ⁽²⁾: g/kmCO₂ ⁽²⁾: g/kmZużycie paliwa ⁽²⁾: l/100 km

2.2. Typ II

CO (g/min) ⁽²⁾HC (g/min) ⁽²⁾CO (% obj.) ⁽³⁾ przy normalnej prędkości biegu jałowego)Określić prędkość biegu jałowego ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:CO (% obj.) ⁽³⁾ przy prędkości podwyższonej biegu jałowegoOkreślić prędkość biegu jałowego ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:Temperatura oleju silnika ⁽³⁾ ⁽⁵⁾:”;

b) w przypisach w załączniku VII do dyrektywy 2002/24/WE wprowadza się następujące zmiany:

„⁽¹⁾ Zob. przypis 12 w załączniku IV.

⁽²⁾ Tylko dla pojazdów kategorii L1e, L2e i L6e.

⁽³⁾ Dla pojazdów kategorii L objętych zakresem art. 1 dyrektywy 2002/24/WE z wyjątkiem pojazdów kategorii L1e, L2e i L6e.

⁽⁴⁾ Należy podać tolerancję pomiaru.

⁽⁵⁾ Odnosi się wyłącznie do silników czterosuwowych.”

ZAŁĄCZNIK III

W załącznikach I–VI do dyrektywy 2009/67/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w wykazie załączników wprowadza się następujące zmiany:

- a) skreśla się odniesienia do dodatków 1 i 2 do załącznika II;
- b) skreśla się odniesienia do dodatków 1 i 2 do załącznika IV;

2) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w części A dodaje się pkt 16–18 w brzmieniu:

„16. *światło do jazdy dziennej*

oznacza światło skierowane do przodu, używane w celu poprawy widoczności pojazdu w czasie jazdy w dzień;

17. *funkcja stop/start*

oznacza automatyczne włączanie i wyłączanie silnika, aby ograniczyć czas pracy na biegu jałowym, redukując w ten sposób zużycie paliwa oraz emisję zanieczyszczeń i CO₂;

18. *główny wyłącznik pojazdu*

oznacza urządzenie, za pomocą którego układ elektroniczny pojazdu zostaje włączony do normalnego trybu pracy ze stanu wyłączenia, takiego jak np. gdy pojazd jest zaparkowany bez obecności kierowcy.”;

b) w części B pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Połączenia elektryczne muszą być wykonane w taki sposób, aby przednie światło pozycyjne lub, w przypadku braku przedniego światła pozycyjnego, światło mijania, tylne światło pozycyjne oraz światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną mogły być włączane i wyłączane tylko jednocześnie.

Pojazdy muszą być wyposażone w:

- światła do jazdy dziennej, albo
- światła mijania, które się automatycznie włączają po aktywowaniu głównego wyłącznika pojazdu.”;

c) w części B pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11. W przypadku braku szczególnych wymogów połączenia elektryczne muszą być wykonane w taki sposób, aby wykluczyć możliwość włączenia świateł drogowych, świateł mijania i świateł przeciwmgielnych, w przypadku gdy nie są włączone światła określone w pierwszym akapicie pkt 10. Niemniej jednak wymóg ten nie ma zastosowania do świateł drogowych i świateł mijania używanych jako świetlne sygnały ostrzegawcze polegające na przerywanym zaświecaniu w krótkich odstępach czasu świateł drogowych lub na przerywanym zaświecaniu w krótkich odstępach czasu świateł mijania, albo na naprzemiennym zaświecaniu w krótkich odstępach czasu świateł drogowych i świateł mijania.”;

d) w części B dodaje się pkt 15–17 w brzmieniu:

„15. Pojazdy kategorii L1e i L3e mogą być wyposażone w dodatkowe tylne i boczne urządzenia i materiały odblaskowe, pod warunkiem że nie wpływają one ujemnie na efektywność działania obowiązkowych urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej. W szczególności pokrywa bagażnika i torby przy siedłach mogą być wyposażone w materiały odblaskowe, pod warunkiem że są one tego samego koloru co urządzenia oświetlenia w danym miejscu.

16. Żaden pojazd nie może być wyposażony w pomocnicze źródła światła emitujące światło, które może być bezpośrednio lub pośrednio widoczne w normalnych warunkach jazdy, inne niż służące do oświetlenia kontrolek, wskaźników i urządzeń ostrzegawczych lub przedziału pasażerskiego.

17. Jeśli aktywowanie automatycznie włączanego reflektora przedniego lub światła do jazdy dziennej jest związane z działaniem silnika, należy to rozumieć jako związane z aktywowaniem głównego wyłącznika. W szczególności odnosi się to do pojazdów z napędem elektrycznym lub innymi alternatywnymi układami napędowymi oraz pojazdów wyposażonych w automatyczną funkcję stop/start silnika.”;

3) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1–1.2 otrzymują brzmienie:

„1. Pojazdy kategorii L1e muszą spełniać wszystkie odpowiednie wymagania regulaminu nr 74 EKG ONZ. Pojazdy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 25 km/h muszą spełniać wszystkie odpowiednie wymagania określone dla pojazdów o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu większej niż 25 km/h.

- 1.1. Pojazdy kategorii L1e, w przypadku braku szczególnych wymogów dla pojazdów tej kategorii, muszą być wyposażone w oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej.
- 1.2. W przypadku braku szczególnych wymogów w regulaminie nr 74 EKG ONZ pojazdy kategorii L1e mogą być wyposażone w aktywowane światła do jazdy dziennej, które spełniają wymogi określone w ppkt 6.15–6.15.7 załącznika III, zamiast w automatycznie włączane reflektory.”;
- b) skreśla się dodatki 1 i 2;
- c) dodatek 3 otrzymuje nazwę dodatek 1 i odpowiednio zmienia się odniesienie do niego w wykazie załączników;
- d) dodatek 4 otrzymuje nazwę dodatek 2 i odpowiednio zmienia się odniesienie do niego w wykazie załączników;
- e) w dodatku 2 dodaje się ppkt 5.7 w brzmieniu:
„5.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną”;
- f) w dodatku 2 ppkt 6.3 otrzymuje brzmienie:
„6.3. Światło do jazdy dziennej: tak/nie (*)”;
- 4) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:
- a) dodaje się ppkt 1.8 w brzmieniu:
„1.8. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną”;
- b) ppkt 2.3 otrzymuje brzmienie:
„2.3. Światło do jazdy dziennej”;
- c) ppkt 6.1.10 otrzymuje brzmienie:
„6.1.10. Wskaźnik włączenia świateł: obowiązkowy, jeżeli zamontowano reflektor światła drogowego (niemigający wskaźnik o barwie niebieskiej).”;
- d) dodaje się ppkt 6.1.11 w brzmieniu:
„6.1.11. Inne wymogi:
- światła drogowe pojazdów, które mają tendencję do przechylania się na zakręcie, mogą być wyposażone w system korygowania przechyłu poziomego (HIAS) określony w ppkt 2.25 regulaminu nr 53 EKG ONZ, pod warunkiem że spełnione są wszystkie odpowiednie wymogi tego regulaminu mające zastosowanie do HIAS,
 - łączna wartość maksymalnego natężenia światła wszystkich świateł drogowych, które mogą być aktywowane jednocześnie, nie może przekraczać 430 000 cd, co odpowiada wartości odniesienia 100.”;
- e) ppkt 6.2.3.1 otrzymuje brzmienie:
„6.2.3.1. W kierunku poprzecznym:
- pojedyncze niezależne światło mijania może być zamontowane powyżej, poniżej lub obok innego światła przedniego. Jeżeli światła te są umieszczone jedno nad drugim, środek odniesienia światła mijania musi znajdować się na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli są one umieszczone jedno obok drugiego, ich środki odniesienia muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - pojedyncze niezależne światło mijania, które jest zespolone z innym światłem przednim, musi być zamontowane w taki sposób, aby jego środek odniesienia leżał na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli jednak pojazd jest wyposażony w inne światło przednie umieszczone na wysokości światła mijania, środki odniesienia obu tych świateł muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - dwa światła mijania, z których żadne, jedno albo oba są zespolone z innym światłem przednim, muszą być zamontowane w taki sposób, aby ich środki odniesienia były symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - jeżeli występują dwa światła mijania, odległość pozioma między zewnętrznymi krawędziami powierzchni emitujących światło a bocznym obrysem pojazdu nie może przekraczać 400 mm.”;
- f) ppkt 6.2.11 otrzymuje brzmienie:
„6.2.11. Inne wymogi:
- światła mijania pojazdów, które mają tendencję do przechylania się na zakręcie, mogą być wyposażone w system korygowania przechyłu poziomego (HIAS) określony w ppkt 2.25 regulaminu nr 53 EKG ONZ, pod warunkiem że spełnione są wszystkie odpowiednie wymogi tego regulaminu mające zastosowanie do HIAS,

- światła mijania, których najniższy punkt powierzchni emitującej światło znajduje się na wysokości nie większej niż 0,8 m powyżej nawierzchni, muszą być dostosowane do ustawienia początkowego przechyłu wynoszącego między - 1,0 % a - 1,5 %. Producent może podać dokładną wartość,
 - światła mijania, których najniższy punkt powierzchni emitującej światło znajduje się między 0,8 m a 1,0 m powyżej nawierzchni, muszą być dostosowane do ustawienia początkowego przechyłu wynoszącego między - 1,0 % a - 2,0 %. Producent może podać dokładną wartość,
 - światła mijania, których najniższy punkt powierzchni emitującej światło znajduje się co najmniej 1,0 m powyżej nawierzchni, muszą być dostosowane do ustawienia początkowego przechyłu wynoszącego między 1,5 % a - 2,0 %. Producent może podać dokładną wartość,
 - w przypadku świateł mijania ze źródłem światła, którego obiektywny strumień światła nie przekracza 2 000 lumenów, a przechył początkowy wynosi między - 1,0 % a - 1,5 %, pochylenie pionowe musi zawierać się w przedziale między - 0,5 % a - 2,5 % we wszystkich warunkach obciążenia. Pochylenie pionowe musi zawierać się w przedziale między - 1,0 % a - 3,0 %, jeżeli przechył początkowy ustala się między - 1,5 % a - 2,0 %. W celu spełnienia wymogów można stosować zewnętrzne urządzenie regulacji świateł, pod warunkiem że nie są potrzebne narzędzia inne niż dostarczone wraz z pojazdem,
 - w przypadku świateł mijania ze źródłem światła, którego obiektywny strumień światła przekracza 2 000 lumenów, a przechył początkowy wynosi między - 1,0 % a - 1,5 %, pochylenie pionowe musi zawierać się w przedziale między - 0,5 % a - 2,5 % we wszystkich warunkach obciążenia. Pochylenie pionowe musi zawierać się w przedziale między - 1,0 % a - 3,0 %, jeżeli przechył początkowy ustala się między - 1,5 % a - 2,0 %. W celu spełnienia wymogów niniejszego punktu można stosować korektor ustawienia świateł przednich, pod warunkiem że jest w pełni automatyczny, a jego czas reakcji wynosi mniej niż 30 sekund.;
- g) dodaje się ppkt 6.2.11.1 w brzmieniu:
- „6.2.11.1. Warunki badań:
- Wymogi dotyczące przechyłu zawarte w ppkt 6.2.11. sprawdza się dla następujących przypadków:
 - pojazd o masie w stanie gotowym do jazdy powiększonej o masę 75 kg odpowiadającą masie kierowcy,
 - pojazd w pełni obciążony o masie rozłożonej tak, aby osiągnąć maksymalne obciążenia osi podane przez producenta dla tego warunku obciążenia,
 - pojazd obciążony masą 75 kg odpowiadającą masie kierowcy i dodatkowo obciążony tak, aby osiągnąć maksymalne dopuszczalne obciążenie osi tylnej podane przez producenta; w tym przypadku obciążenie osi przedniej musi być jednak możliwie niskie,
 - przed każdym pomiarem pojazd musi być rozkołysany trzy razy, a następnie przemieszczony do tyłu i do przodu na odległość co najmniej jednego obrotu koła.”;
- h) ppkt 6.4.1 otrzymuje brzmienie:
- „6.4.1. Ilość:
- jedno lub dwa, w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości nieprzekraczającej 1 300 mm,
 - dwa w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości przekraczającej 1 300 mm,
 - można zamontować dodatkowe światło stopu kategorii S3 lub S4 (tj. środkowe wysoko zamontowane światło stopu), pod warunkiem że spełnione są wszystkie odpowiednie wymagania regulaminu 48 EKG ONZ mające zastosowanie do montażu takich świateł w pojazdach kategorii M1.”;
- i) ppkt 6.5.3.1 otrzymuje brzmienie:
- „6.5.3.1. W kierunku poprzecznym:
- pojedyncze niezależne przednie światło pozycyjne może być zamontowane powyżej, poniżej lub obok innego światła przedniego. Jeżeli światła te są umieszczone jedno nad drugim, środek odniesienia przedniego światła pozycyjnego musi znajdować się na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli są one umieszczone jedno obok drugiego, ich środki odniesienia muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - pojedyncze niezależne przednie światło pozycyjne, które jest zespolone z innym światłem przednim, musi być zamontowane w taki sposób, aby jego środek odniesienia leżał na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli jednak pojazd jest wyposażony w inne światło przednie umieszczone na wysokości przedniego światła pozycyjnego, środki odniesienia obu tych świateł muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,

- dwa przednie światła pozycyjne, z których żadne, jedno albo oba są zespolone z innym światłem przednim, muszą być zamontowane w taki sposób, aby ich środki odniesienia były symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - jeżeli występują dwa przednie światła pozycyjne, odległość pozioma między zewnętrznymi krawędziami powierzchni emitujących światło a bocznym obrysem pojazdu nie może przekraczać 400 mm.”;
- j) ppkt 6.6.3.1 otrzymuje brzmienie:
- „6.6.3.1. W kierunku poprzecznym:
- pojedyncze tylne światło pozycyjne montuje się w pojeździe w taki sposób, aby jego środek odniesienia znajdował się na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu,
 - dwa tylne światła pozycyjne montuje się w pojeździe w taki sposób, aby ich środki odniesienia były symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - w przypadku pojazdów z dwoma kołami tylnymi i o całkowitej szerokości przekraczającej 1 300 mm, odległość pozioma między zewnętrznymi krawędziami powierzchni emitujących światło a bocznym obrysem pojazdu nie może przekraczać 400 mm.”;
- k) ppkt 6.7.3.1 otrzymuje brzmienie:
- „6.7.3.1. W kierunku poprzecznym:
- w przypadku występowania pojedynczego tylnego szkła odblaskowego, musi być ono zamontowane w pojeździe w taki sposób, aby jego środek odniesienia znajdował się na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu,
 - w przypadku występowania dwóch tylnych szkieł odblaskowych, muszą być one zamontowane w pojeździe w taki sposób, aby ich środki odniesienia były symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej,
 - w przypadku występowania dwóch tylnych szkieł odblaskowych, odległość pozioma między zewnętrznymi krawędziami powierzchni emitujących światło a bocznym obrysem pojazdu nie może przekraczać 400 mm.”;
- l) dodaje się ppkt 6.15–6.15.7 w brzmieniu:
- „6.15. Światło do jazdy dziennej
- 6.15.1. Ilość:
- jedno lub dwa, w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości nieprzekraczającej 1 300 mm,
 - dwa w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości przekraczającej 1 300 mm.
- 6.15.2. Rozmieszczenie:
- brak szczególnych wymogów.
- 6.15.3. Umiejscowienie:
- 6.15.3.1. W kierunku poprzecznym:
- pojedyncze niezależne światło do jazdy dziennej może być zamontowane powyżej, poniżej lub obok innego światła przedniego. Jeżeli światła te są umieszczone jedno nad drugim, środek odniesienia światła do jazdy dziennej musi znajdować się na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli są one umieszczone jedno obok drugiego, ich środki odniesienia muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - pojedyncze niezależne światło do jazdy dziennej, które jest zespolone z innym światłem przednim, musi być zamontowane w taki sposób, aby jego środek odniesienia leżał na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli jednak pojazd jest wyposażony w inne światło przednie umieszczone na wysokości światła do jazdy dziennej, środki odniesienia obu tych światel muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - dwa światła do jazdy dziennej, z których żadne, jedno albo oba są zespolone z innym światłem przednim, muszą być zamontowane w taki sposób, aby ich środki odniesienia były symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - minimalna odległość między wewnętrznymi krawędziami powierzchni świetlnych musi wynosić co najmniej 500 mm w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości przekraczającej 1 300 mm.
- 6.15.3.2. W pionie:
- minimalnie 250 mm i maksymalnie 1 500 mm powyżej nawierzchni.
- 6.15.3.3. W kierunku wzdłużnym:
- z przodu pojazdu. Wymogi w tym zakresie uważa się za spełnione, jeżeli odbicie emitowanego przez urządzenie światła w lusterkach wstecznych lub odblaskowych elementach powierzchni pojazdu bezpośrednio lub pośrednio nie przeszkadza kierowcy.

6.15.3.4. Odległość:

— jeżeli odległość między przednim światłem kierunkowskazu a światłem do jazdy dziennej jest mniejsza lub równa 40 mm, połączenia elektryczne światła do jazdy dziennej po odpowiedniej stronie pojazdu muszą być takie, że:

— jest ono wyłączone, lub

— jego natężenie światła jest zmniejszone do poziomu nieprzekraczającego 140 cd,

przez cały czas (tj. w cyklu świecenia i przerwy w świeceniu) aktywowania odpowiedniego przedniego światła kierunkowskazu.

6.15.4. Widoczność geometryczna:

— $\alpha = 10^\circ$ do góry i 10° do dołu,

— $\beta = 20^\circ$ w lewo i w prawo, jeżeli występuje tylko jedno światło do jazdy dziennej,

— $\beta = 20^\circ$ na zewnątrz i 20° do wewnątrz, jeżeli występują dwa światła do jazdy dziennej.

6.15.5. Ustawienie kierunkowe:

— do przodu; może się obracać zgodnie z kątem skrętu kierownicy.

6.15.6. Połączenia elektryczne:

— po aktywowaniu głównego wyłącznika muszą zapalać się wszystkie światła do jazdy dziennej; mogą one jednak pozostać wyłączone, jeżeli spełnione są następujące warunki:

— dźwignia zmiany przełożeń automatycznej skrzyni jest w położeniu „postój”,

— aktywowany jest hamulec postojowy, lub

— przed pierwszym uruchomieniem pojazdu po każdym ręcznym aktywowaniu głównego wyłącznika i układu napędowego pojazdu,

— światła do jazdy dziennej mogą być wyłączone ręcznie; Powinno to być jednak możliwe tylko przy prędkości pojazdu nieprzekraczającej 10 km/h. Światła muszą się ponownie automatycznie włączyć po przekroczeniu przez pojazd prędkości 10 km/h lub po przejechaniu przez pojazd odcinka dłuższego niż 100 m,

— światła do jazdy dziennej muszą się wyłączać automatycznie, w przypadku gdy:

— pojazd jest unieruchamiany za pomocą głównego wyłącznika,

— włączone są przednie światła przeciwmgielne,

— włączone są reflektory, z wyjątkiem sytuacji gdy wykorzystywane są do wysyłania przerywanych sygnałów świetlnych w krótkich odstępach czasu, oraz

— w warunkach oświetleniowych otoczenia poniżej 1 000 lx, w których wskazania prędkościomierza są nadal czytelne (np. gdy podświetlenie prędkościomierza jest zawsze włączone), a pojazd nie jest wyposażony w niemigający zielony wskaźnik zgodnie z ppkt 6.5.9 ani dedykowany zielony wskaźnik włączenia światła dla światła do jazdy dziennej określony odpowiednim symbolem. W takim przypadku światła mijania oraz urządzenia oświetleniowe wymagane w pkt 11 załącznika I sekcji B muszą być jednocześnie automatycznie uruchamiane w ciągu dwóch sekund od chwili spadku natężenia oświetlenia otoczenia poniżej poziomu 1 000 lx. Jeżeli warunki oświetleniowe otoczenia osiągną następnie poziom co najmniej 7 000 lx, światła do jazdy dziennej muszą się ponownie automatycznie włączyć, podczas gdy światła mijania oraz urządzenia oświetleniowe wymagane w pkt 11 załącznika I sekcji B muszą się jednocześnie wyłączyć w ciągu pięciu do 300 sekund (tzn. wymagane jest całkowicie automatyczne przełączanie światła, jeżeli kierowca nie ma widocznego wskazania ani bodźca do aktywowania normalnego oświetlenia, kiedy jest ciemno).

6.15.7. Wskaźnik włączenia światła:

— opcjonalny.”;

m) w dodatku 4 dodaje się ppkt 5.8 w brzmieniu:

„5.8. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną.”;

n) w dodatku 4 ppkt 6.4 otrzymuje brzmienie:

„6.4. Światło do jazdy dziennej: tak/nie (*);”;

- 5) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pojazdy kategorii L3e, muszą spełniać wszystkie odpowiednie wymogi regulaminu nr 53 EKG ONZ z wyjątkiem ppkt 5.14.9.”;
 - b) skreśla się dodatki 1 i 2;
 - c) dodatek 3 otrzymuje nazwę dodatek 1 i odpowiednio zmienia się odniesienie do niego w wykazie załączników;
 - d) dodatek 4 otrzymuje nazwę dodatek 2 i odpowiednio zmienia się odniesienie do niego w wykazie załączników;
 - e) w dodatku 2 dodaje się ppkt 6.5 w brzmieniu:

„6.5. Światło do jazdy dziennej: tak/nie (*)”;
- 6) w załączniku V wprowadza się następujące zmiany:
- a) dodaje się ppkt 2.5 w brzmieniu:

„2.5. Światło do jazdy dziennej”;
 - b) ppkt 6.1.11 otrzymuje brzmienie:

„6.1.11. Inne wymogi:

 - światła drogowe pojazdów, które mają tendencję do przechylania się na zakręcie, mogą być wyposażone w system korygowania przechyłu poziomego (HIAS) określony w ppkt 2.25 regulaminu nr 53 EKG ONZ, pod warunkiem że spełnione są wszystkie odpowiednie wymogi tego regulaminu mające zastosowanie do HIAS,
 - łączna wartość maksymalnego natężenia światła wszystkich świateł drogowych, które mogą być włączone jednocześnie nie może przekraczać 430 000 cd, co odpowiada wartości odniesienia 100.”;
 - c) dodaje się ppkt 6.13–6.13.7 w brzmieniu:

„6.13. Światło do jazdy dziennej

 - 6.13.1. Ilość:
 - jedno lub dwa, w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości nieprzekraczającej 1 300 mm,
 - dwa w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości przekraczającej 1 300 mm.
 - 6.13.2. Rozmieszczenie:
 - brak szczególnych wymogów.
 - 6.13.3. Umiejscowienie:
 - 6.13.3.1. W kierunku poprzecznym:
 - pojedyncze niezależne światło do jazdy dziennej może być zamontowane powyżej, poniżej lub obok innego światła przedniego. Jeżeli światła te są umieszczone jedno nad drugim, środek odniesienia światła do jazdy dziennej musi znajdować się na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli są one umieszczone jedno obok drugiego, ich środki odniesienia muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - pojedyncze niezależne światło do jazdy dziennej, które jest zespolone z innym światłem przednim, musi być zamontowane w taki sposób, aby jego środek odniesienia leżał na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli jednak pojazd jest wyposażony w inne światło przednie umieszczone na wysokości światła do jazdy dziennej, środki odniesienia obu tych świateł muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - dwa światła do jazdy dziennej, z których żadne, jedno albo oba są zespolone z innym światłem przednim, muszą być zamontowane w taki sposób, aby ich środki odniesienia były symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
 - minimalna odległość między wewnętrznymi krawędziami powierzchni świetlnych musi wynosić co najmniej 500 mm w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości przekraczającej 1 300 mm.
 - 6.13.3.2. W pionie:
 - minimalnie 250 mm i maksymalnie 1 500 mm powyżej nawierzchni.
 - 6.13.3.3. W kierunku wzdłużnym:
 - z przodu pojazdu. Wymogi w tym zakresie uważa się za spełnione, jeżeli odbicie emitowanego przez urządzenie światła w lusterkach wstecznych lub odbłaskowych elementach powierzchni pojazdu bezpośrednio lub pośrednio nie przeszkadza kierowcy.

6.13.3.4. Odległość:

- jeżeli odległość między przednim światłem kierunkowskazu a światłem do jazdy dziennej jest mniejsza lub równa 40 mm, połączenia elektryczne światła do jazdy dziennej po odpowiedniej stronie pojazdu muszą być takie, że:
 - jest ono wyłączone, lub
 - jego natężenie światła jest zmniejszone do poziomu nieprzekraczającego 140 cd;
- przez cały czas (tj. w cyklu świecenia i przerwy w świeceniu) aktywowania odpowiedniego przedniego światła kierunkowskazu.

6.13.4. Widoczność geometryczna:

- $\alpha = 10^\circ$ do góry i 10° do dołu,
- $\beta = 20^\circ$ w lewo i w prawo, jeżeli występuje tylko jedno światło do jazdy dziennej,
- $\beta = 20^\circ$ na zewnątrz i 20° do wewnątrz, jeżeli występują dwa światła do jazdy dziennej.

6.13.5. Ustawienie kierunkowe:

- do przodu; może się obracać zgodnie z kątem skrętu kierownicy.

6.13.6. Połączenia elektryczne:

- po aktywowaniu głównego wyłącznika muszą zapalać się wszystkie światła do jazdy dziennej; mogą one jednak pozostać wyłączone, jeżeli spełnione są następujące warunki:
 - dźwignia zmiany przełożeń automatycznej skrzyni jest w położeniu „postój”,
 - hamulec postojowy jest włączony, lub
 - przed pierwszym uruchomieniem pojazdu po każdym ręcznym aktywowaniu głównego wyłącznika i układu napędowego pojazdu,
- światła do jazdy dziennej mogą być wyłączone ręcznie; powinno to być jednak możliwe tylko przy prędkości pojazdu nieprzekraczającej 10 km/h. Światła muszą się ponownie automatycznie włączyć po przekroczeniu przez pojazd prędkości 10 km/h lub po przejechaniu przez pojazd odcinka dłuższego niż 100 m,
- światła do jazdy dziennej muszą się wyłączać automatycznie, w każdym przypadku gdy:
 - pojazd jest unieruchamiany za pomocą głównego wyłącznika,
 - włączone są przednie światła przeciwmgielne,
 - włączone są reflektory, z wyjątkiem sytuacji, gdy wykorzystywane są do wysyłania przerywanych sygnałów świetlnych w krótkich odstępach czasu, oraz
 - w warunkach oświetleniowych otoczenia poniżej 1 000 lx, w których wskazania prędkościomierza są nadal czytelne (np. gdy podświetlenie prędkościomierza jest zawsze włączone), a pojazd nie jest wyposażony w niemigający zielony wskaźnik zgodnie z ppkt 6.5.9 ani dedykowany zielony wskaźnik włączenia światła dla światła do jazdy dziennej określony odpowiednim symbolem. W takim przypadku światła mijania oraz urządzenia oświetleniowe wymagane w załączniku I sekcja B pkt 11 muszą być jednocześnie automatycznie uruchamiane w ciągu dwóch sekund od chwili spadku natężenia oświetlenia otoczenia poniżej poziomu 1 000 lx. Jeżeli warunki oświetleniowe otoczenia osiągną następnie poziom co najmniej 7 000 lx, światła do jazdy dziennej muszą się ponownie automatycznie włączyć, podczas gdy światła mijania oraz urządzenia oświetleniowe wymagane w pkt 11 załącznika I sekcji B muszą się jednocześnie wyłączyć w ciągu pięciu do 300 sekund (tzn. wymagane jest całkowicie zautomatyzowane przełączanie światła, jeżeli kierowca nie ma widocznego wskazania i bodźca do aktywowania normalnego oświetlenia, kiedy jest ciemno).

6.13.7. Wskaźnik włączenia światła:

- nieobowiązkowy”;

d) w dodatku 4 dodaje się ppkt 6.5 w brzmieniu:

„6.5. Światło do jazdy dziennej: tak/nie (*)”;

7) w załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:

a) ppkt 2.4 otrzymuje brzmienie:

„2.4. Światło do jazdy dziennej”;

b) ppkt 6.1.11 otrzymuje brzmienie:

„6.1.11. Inne wymogi:

- światła drogowe pojazdów, które mają tendencję do przechylania się na zakręcie, mogą być wyposażone w system korygowania przechyłu poziomego (HIAS) określony w ppkt 2.25 regulaminu nr 53 EKG ONZ, pod warunkiem że spełnione są wszystkie odpowiednie wymogi tego regulaminu mające zastosowanie do HIAS,
- łączna wartość maksymalnego natężenia światła wszystkich świateł drogowych, które mogą być włączone jednocześnie, nie może przekraczać 430 000 cd, co odpowiada wartości odniesienia 100.”;

c) ppkt 6.2.3.1 otrzymuje brzmienie:

„6.2.3.1. W kierunku poprzecznym:

- pojedyncze niezależne światło mijania może być zamontowane powyżej, poniżej lub obok innego światła przedniego. Jeżeli światła te są umieszczone jedno nad drugim, środek odniesienia światła mijania musi znajdować się na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli są one umieszczone jedno obok drugiego, ich środki odniesienia muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
- pojedyncze niezależne światło mijania, które jest zespolone z innym światłem przednim, musi być zamontowane w taki sposób, aby jego środek odniesienia leżał na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. jeżeli jednak pojazd jest wyposażony w inne światło przednie umieszczone na wysokości światła mijania, środki odniesienia obu tych świateł muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
- dwa światła mijania, z których żadne, jedno albo oba są zespolone z innym światłem przednim, muszą być zamontowane w taki sposób, aby ich środki odniesienia były symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
- jeżeli występują dwa światła mijania, odległość pozioma między zewnętrznymi krawędziami powierzchni emitujących światło a bocznym obrysem pojazdu nie może przekraczać 400 mm.”;

d) ppkt 6.2.11 otrzymuje brzmienie:

„6.2.11. Inne wymogi:

- światła mijania pojazdów, które mają tendencję do przechylania się na zakręcie, mogą być wyposażone w system korygowania przechyłu poziomego (HIAS) określony w ppkt 2.25 regulaminu nr 53 EKG ONZ, pod warunkiem że spełnione są wszystkie odpowiednie wymagania tego regulaminu mające zastosowanie do HIAS,
- światła mijania, których najniższy punkt powierzchni emitującej światło znajduje się na wysokości nie większej niż 0,8 m powyżej nawierzchni, muszą być dostosowane do ustawienia początkowego przechyłu wynoszącego między – 1,0 % a – 1,5 %. Producent może podać dokładną wartość,
- światła mijania, których najniższy punkt powierzchni emitującej światło znajduje się między 0,8 m a 1,0 m powyżej nawierzchni, muszą być dostosowane do ustawienia początkowego przechyłu wynoszącego między – 1,0 % a – 2,0 %. Producent może podać dokładną wartość,
- światła mijania, których najniższy punkt powierzchni emitującej światło znajduje się co najmniej 1,0 m powyżej nawierzchni, muszą być dostosowane do ustawienia początkowego przechyłu wynoszącego między 1,5 % a – 2,0 %. Producent może podać dokładną wartość,
- w przypadku świateł mijania ze źródłem światła, którego obiektywny strumień światła nie przekracza 2 000 lumenów, a przechył początkowy wynosi między – 1,0 % a 1,5 % pochylenie pionowe musi zawierać się w przedziale między – 0,5 % a – 2,5 % we wszystkich warunkach obciążenia. Pochylenie pionowe musi zawierać się w przedziale między – 1,0 % a – 3,0 %, jeżeli przechył początkowy ustala się między – 1,5 % a – 2,0 %. W celu spełnienia wymogów można stosować zewnętrzne urządzenia regulacji świateł, pod warunkiem że nie są potrzebne narzędzia inne niż dostarczone wraz z pojazdem,
- w przypadku świateł mijania ze źródłem światła, którego obiektywny strumień światła przekracza 2 000 lumenów, a przechył początkowy wynosi między – 1,0 % a – 1,5 %, pochylenie pionowe musi zawierać się w przedziale między – 0,5 % a – 2,5 % we wszystkich warunkach obciążenia. Pochylenie pionowe musi zawierać się w przedziale między – 1,0 % a – 3,0 %, jeżeli przechył początkowy ustala się między – 1,5 % a – 2,0 %. W celu spełnienia wymogów niniejszego punktu można stosować korektor ustawienia świateł przednich, pod warunkiem jest w pełni automatyczny, a jego czas reakcji wynosi mniej niż 30 sekund.”;

e) dodaje się ppkt 6.2.11.1 w brzmieniu:

„6.2.11.1. Warunki badań:

- wymogi dotyczące przechyłu zawarte w ppkt 6.2.11. sprawdza się dla następujących przypadków:
 - pojazd o masie w stanie gotowym do jazdy powiększonej o masę 75 kg odpowiadającą masie kierowcy,
 - pojazd w pełni obciążony o masie rozłożonej tak, aby osiągnąć maksymalne obciążenia osi podane przez producenta dla tego warunku obciążenia,
 - pojazd obciążony masą 75 kg odpowiadającą masie kierowcy i dodatkowo obciążony tak, aby osiągnąć maksymalne dopuszczalne obciążenie osi tylnej podane przez producenta; w tym przypadku obciążenie osi przedniej musi być jednak możliwie niskie,
 - przed każdym pomiarem pojazd musi być rozkołysany trzy razy, a następnie przemieszczony do tyłu i do przodu na odległość co najmniej jednego obrotu koła.”;

f) ppkt 6.4.1 otrzymuje brzmienie:

„6.4.1. Liczba:

- jedno lub dwa, w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości nieprzekraczającej 1 300 mm,
- dwa w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości przekraczającej 1 300 mm,
- można zamontować dodatkowe światło stopu kategorii S3 lub S4 (tj. środkowe wysoko zamontowane światło stopu), pod warunkiem że spełnione są wszystkie odpowiednie wymagania regulaminu 48 EKG ONZ mające zastosowanie do montażu takich światel w pojazdach kategorii M1.”;

g) ppkt 6.5.3.1 otrzymuje brzmienie:

„6.5.3.1. W kierunku poprzecznym:

- pojedyncze niezależne przednie światło pozycyjne może być zamontowane powyżej, poniżej lub obok innego światła przedniego. Jeżeli światła te są umieszczone jedno nad drugim, środek odniesienia przedniego światła pozycyjnego musi znajdować się na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli są one umieszczone jedno obok drugiego, ich środki odniesienia muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
- pojedyncze niezależne przednie światło pozycyjne, które jest zespolone z innym światłem przednim, musi być zamontowane w taki sposób, aby jego środek odniesienia leżał na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli jednak pojazd jest wyposażony w inne światło przednie umieszczone na wysokości przedniego światła pozycyjnego, środki odniesienia obu tych światel muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
- dwa przednie światła pozycyjne, z których żadne, jedno albo oba są zespolone z innym światłem przednim, muszą być zamontowane w taki sposób, aby ich środki odniesienia były symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
- jeżeli występują dwa przednie światła pozycyjne, odległość pozioma między zewnętrznymi krawędziami powierzchni emitujących światło a bocznym obrysem pojazdu nie może przekraczać 400 mm.”;

h) ppkt 6.6.3.1 otrzymuje brzmienie:

„6.6.3.1. W kierunku poprzecznym:

- pojedyncze tylne światło pozycyjne montuje się w pojeździe w taki sposób, aby środek odniesienia tylnego światła pozycyjnego znajdował się na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu,
- dwa tylne światła pozycyjne montuje się w pojeździe w taki sposób, aby ich środki odniesienia były symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
- w przypadku pojazdów z dwoma kołami tylnymi i o całkowitej szerokości przekraczającej 1 300 mm, odległość pozioma między zewnętrznymi krawędziami powierzchni emitujących światło a bocznym obrysem pojazdu nie może przekraczać 400 mm.”;

i) ppkt 6.12.3.1 otrzymuje brzmienie:

„6.12.3.1. W kierunku poprzecznym:

- w przypadku występowania pojedynczego tylnego szkła odblaskowego, musi być ono zamontowane w pojeździe w taki sposób, aby jego środek odniesienia znajdował się na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu,
- w przypadku występowania dwóch tylnych szkieł odblaskowych, muszą być one zamontowane w pojeździe w taki sposób, aby ich środki odniesienia były symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej,
- w przypadku występowania dwóch tylnych szkieł odblaskowych, odległość pozioma między zewnętrznymi krawędziami powierzchni emitujących światło a bocznym obrysem pojazdu nie może przekraczać 400 mm.”;

j) dodaje się ppkt 6.14–6.14.7 w brzmieniu:

„6.14. Światło do jazdy dziennej

6.14.1. Ilość:

- jedno lub dwa, w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości nieprzekraczającej 1 300 mm,
- dwa w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości przekraczającej 1 300 mm.

6.14.2. Rozmieszczenie:

- brak szczególnych wymogów.

6.14.3. Umieszczenie:

6.14.3.1. W kierunku poprzecznym:

- pojedyncze niezależne światło do jazdy dziennej może być zamontowane powyżej, poniżej lub obok innego światła przedniego. Jeżeli światła te są umieszczone jedno nad drugim, środek odniesienia światła do jazdy dziennej musi znajdować się na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli są one umieszczone jedno obok drugiego, ich środki odniesienia muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
- pojedyncze niezależne światło do jazdy dziennej, które jest zespolone z innym światłem przednim, musi być zamontowane w taki sposób, aby jego środek odniesienia leżał na środkowej płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu. Jeżeli jednak pojazd jest wyposażony w inne światło przednie umieszczone na wysokości światła do jazdy dziennej, środki odniesienia obu tych światel muszą być symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
- dwa światła do jazdy dziennej, z których żadne, jedno albo oba są zespolone z innym światłem przednim, muszą być zamontowane w taki sposób, aby ich środki odniesienia były symetryczne względem środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu,
- minimalna odległość między wewnętrznymi krawędziami powierzchni świetlnych musi wynosić co najmniej 500 mm w przypadku pojazdów o całkowitej szerokości przekraczającej 1 300 mm.

6.14.3.2. W pionie:

- minimalnie 250 mm i maksymalnie 1 500 mm powyżej nawierzchni.

6.14.3.3. W kierunku wzdłużnym:

- z przodu pojazdu. Wymogi w tym zakresie uważa się za spełnione, jeżeli odbicie emitowanego przez urządzenie światła w lusterkach wstecznych lub odblaskowych elementach powierzchni pojazdu bezpośrednio lub pośrednio nie przeszkadza kierowcy.

6.14.3.4. Odległość:

- jeżeli odległość między przednim światłem kierunkowskazu a światłem do jazdy dziennej jest mniejsza lub równa 40 mm, połączenia elektryczne światła do jazdy dziennej po odpowiedniej stronie pojazdu muszą być takie, że:
 - jest ono wyłączone, lub
 - jego natężenie światła jest zmniejszone do poziomu nieprzekraczającego 140 cd, przez cały czas (tj. w cyklu świecenia i przerwy w świeceniu) aktywowania odpowiedniego przedniego światła kierunkowskazu.

6.14.4. Widoczność geometryczna:

- $\alpha = 10^\circ$ do góry i 10° do dołu,
- $\beta = 20^\circ$ w lewo i w prawo, jeżeli występuje tylko jedno światło do jazdy dziennej,
- $\beta = 20^\circ$ na zewnątrz i 20° do wewnątrz, jeżeli występują dwa światła do jazdy dziennej.

6.14.5. Ustawienie kierunkowe:

- do przodu; może się obracać zgodnie z kątem skrętu kierownicy.

6.14.6. Połączenia elektryczne:

- po aktywowaniu głównego wyłącznika muszą zapalać się wszystkie światła do jazdy dziennej; mogą one jednak pozostać wyłączone, jeżeli spełnione są następujące warunki:
 - dźwignia zmiany przełożeń automatycznej skrzyni jest w położeniu „postój”,

- hamulec postojowy jest włączony, lub
- przed pierwszym uruchomieniem pojazdu po każdym ręcznym aktywowaniu głównego wyłącznika i układu napędowego pojazdu,
- światła do jazdy dziennej mogą być wyłączane ręcznie; Powinno to być jednak możliwe tylko przy prędkości pojazdu nieprzekraczającej 10 km/h. Światła muszą się ponownie automatycznie włączyć po przekroczeniu przez pojazd prędkości 10 km/h lub po przejechaniu przez pojazd odcinka dłuższego niż 100 m,
- światła do jazdy dziennej muszą się wyłączać automatycznie, w każdym przypadku gdy:
 - pojazd jest unieruchamiany za pomocą głównego wyłącznika,
 - włączone są przednie światła przeciwmgielne,
 - włączone są reflektory, z wyjątkiem sytuacji, gdy wykorzystywane są do wysyłania przerywanych sygnałów świetlnych w krótkich odstępach czasu, oraz
 - w warunkach oświetleniowych otoczenia poniżej 1 000 lx, w których wskazania prędkościomierza są nadal czytelne (np. gdy podświetlenie prędkościomierza jest zawsze włączone), a pojazd nie jest wyposażony w niemigający zielony wskaźnik zgodnie z ppkt 6.5.9 ani dedykowany zielony wskaźnik włączenia światła dla światła do jazdy dziennej określonych odpowiednim symbolem. W takim przypadku światła mijania oraz urządzenia oświetleniowe wymagane w pkt 11 załącznika I sekcji B muszą być jednocześnie automatycznie uruchamiane w ciągu dwóch sekund od chwili spadku natężenia oświetlenia otoczenia poniżej poziomu 1 000 lx. Jeżeli warunki oświetleniowe otoczenia osiągną następnie poziom co najmniej 7 000 lx, światła do jazdy dziennej muszą się ponownie automatycznie włączyć, podczas gdy światła mijania oraz urządzenia oświetleniowe wymagane w pkt 11 załącznika I sekcji B muszą się jednocześnie wyłączyć w ciągu pięciu do 300 sekund (tzn. wymagane jest całkowicie zautomatyzowane przełączanie światła, jeżeli kierowca nie ma widocznego wskazania i bodźca do aktywowania normalnego oświetlenia kiedy jest ciemno).

6.14.7. Wskaźnik włączenia światła:

- nieobowiązkowy”;

k) w dodatku 4 ppkt 6.5 otrzymuje brzmienie:

„6.5. Światło do jazdy dziennej: tak/nie (*)”.
