# ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2019/1892

## z dnia 31 października 2019 r.

## zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1230/2012 w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dla niektórych pojazdów silnikowych wyposażonych w wydłużone kabiny oraz wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych stosowanych w pojazdach silnikowych i ich przyczepach

**(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 ([1]), w szczególności jego art. 14 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 ([2]) wykonuje rozporządzenie (WE) nr 661/2009 poprzez określenie wymagań w zakresie homologacji typu WE pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do ich mas i wymiarów.

(2) Wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne, takie jak na przykład chowane lub składane klapy mocowane do tylnej części pojazdów ciężarowych i ich przyczep, a także wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne dla kabin, stanowią dostępną obecnie technologię, która może przyczynić się do poprawy charakterystyki aerodynamicznej pojazdów. Ze względu na swoją konstrukcję wspomniane wyposażenie i urządzenia mogą jednak wystawać poza przedni, tylny lub boczny obrys pojazdów, w których są zamontowane. W związku z tym pojazdy posiadające takie wyposażenie i urządzenia powinny być zwolnione z wymagań dotyczących standardowych wymiarów.

(3) Dyrektywa Rady 96/53/WE ([3]) została zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 ([4]) oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 ([5]) w celu ustanowienia odstępstwa od ograniczeń dotyczących maksymalnej długości i masy, aby umożliwić wykorzystanie w ruchu transgranicznym odpowiednio pojazdów silnikowych o ulepszonych właściwościach aerodynamicznych i pojazdów silnikowych zasilanych paliwami alternatywnymi lub bezemisyjnych.

([1]) Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.

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

([3]) 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 (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

([4]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 115 z 6.5.2015, s. 1).

([5]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie ustanowienia norm emisji $CO_2$ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

(4) W celu zapewnienia spójności między prawodawstwem w zakresie homologacji typu WE a zharmonizowanymi przepisami dotyczącymi pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Unii konieczne jest ustanowienie wymagań w zakresie homologacji typu w odniesieniu do pojazdów silnikowych z wydłużonymi kabinami oraz wyposażeniem lub urządzeniami aerodynamicznymi w celu zapewnienia, aby przynosiły one korzyści pod względem efektywności energetycznej, lepszej widoczności dla kierowców, bezpieczeństwa innych uczestników ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa i komfortu dla kierowców.

(5) Organ udzielający homologacji nie może zaświadczyć, że typ wyposażenia i urządzenia aerodynamicznego spełnia odpowiednie wymagania techniczne niezależnie od pojazdu. Takie wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne powinny zatem posiadać homologację typu w odniesieniu do jednego lub większej liczby określonych typów pojazdów lub w odniesieniu do pojazdów generycznych, dla których określono dokładne wymiary i specyfikacje materiałów w miejscu instalacji. Z tego powodu powinny one posiadać homologację typu jako oddzielne zespoły techniczne i należy określić szczegółowe wymogi dotyczące ich homologacji przed wprowadzeniem ich do obrotu. Wydłużone kabiny powinny podlegać odpowiednio homologacji typu pojazdu zgodnie z wymogami dyrektywy 96/53/WE.

(6) Przestrzeganie przyszłych norm emisji $CO_2$ dla pojazdów ciężkich wymagać będzie stosowania różnych technologii mających na celu poprawę efektywności energetycznej. Jednym z najskuteczniejszych środków poprawy efektywności energetycznej jest zmniejszenie oporu powietrza pojazdów silnikowych.

(7) Chowane lub składane urządzenia aerodynamiczne montowane z tyłu samochodów ciężarowych i ich przyczep *oraz wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne kabin* powinny być skonstruowane w taki sposób, by nie wpływały negatywnie na możliwość wykorzystania pojazdu na potrzeby transportu intermodalnego. W związku z tym maksymalna szerokość 2,60 m powinna mieć zastosowanie do wszystkich pojazdów, w tym pojazdów chłodni. Ponadto urządzenia aerodynamiczne powinny być w stanie wytrzymać przemieszczanie się powietrza spowodowane okolicznościami operacyjnymi w transporcie intermodalnym.

(8) Pojazdy silnikowe zasilane paliwami alternatywnymi lub bezemisyjne powinny skorzystać ze zwiększenia dopuszczalnej masy. Dodatkowa masa wymagana z racji technologii paliw alternatywnych lub technologii bezemisyjnej powinna być wyraźnie wskazana na tabliczce znamionowej producenta.

(9) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 1230/2012.

(10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

W rozporządzeniu (UE) nr 1230/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie określa wymagania w zakresie homologacji typu WE pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do ich mas i wymiarów, a także niektórych oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych dla tych pojazdów.";

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 25 i 26 otrzymują brzmienie:

„25) »rozstaw osi« oznacza:

a) w przypadku pojazdów silnikowych i przyczep z wózkiem skrętnym – odległość w płaszczyźnie poziomej między środkiem pierwszej i ostatniej osi;

b) w przypadku przyczep z osią centralną, naczep i przyczep ze sztywnym dyszlem – odległość między osią pionową sprzęgu i środkiem ostatniej osi;

26) »rozstaw osi« oznacza odległość między dwoma kolejnymi osiami; w przypadku przyczep z osią centralną, naczep i przyczep ze sztywnym dyszlem pierwszy rozstaw osi to odległość w płaszczyźnie poziomej między osią pionową przedniego sprzęgu i środkiem pierwszej osi;";

b) pkt 33 otrzymuje brzmienie:

„33) »tylne wychylenie« oznacza odległość między punktem początkowym a rzeczywistym skrajnym punktem osiąganym przez tył pojazdu podczas poruszania się w warunkach określonych w załączniku I część B sekcja 8 lub w załączniku I część C sekcja 7;";

c) dodaje się pkt 41 w brzmieniu:

„(41) »wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne« oznaczają urządzenia lub wyposażenie, które są przeznaczone do zmniejszania oporu aerodynamicznego pojazdów drogowych, z wyjątkiem wydłużonych kabin.";

3) dodaje się art. 4a i 4b w brzmieniu:

„*Artykuł 4a*

**Homologacja typu WE wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych jako oddzielnych zespołów technicznych**

1. Producent lub jego przedstawiciel występuje do organu udzielającego homologacji typu o udzielenie homologacji typu WE wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego jako oddzielnego zespołu technicznego.

Wniosek sporządza się zgodnie ze wzorem dokumentu informacyjnego określonym w załączniku V część C.

2. Jeżeli spełniono odpowiednie wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu, organ udzielający homologacji udziela homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego i wydaje numer 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 oddzielnego zespołu technicznego.

3. Do celów ust. 2 organ udzielający homologacji typu wydaje świadectwo homologacji typu WE sporządzone zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku V część D.

*Artykuł 4b*

**Znak homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego**

Na każdym oddzielnym zespole technicznym zgodnym z typem, w odniesieniu do którego udzielono homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego na mocy niniejszego rozporządzenia, umieszcza się znak homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego określony w załączniku V część E.";

4) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;

5) w załączniku V wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 31 października 2019 r.

*W imieniu Komisji*
Jean-Claude JUNCKER
*Przewodniczący*

*ZAŁĄCZNIK I*

W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części A pkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

„1.3. Wyposażenie i urządzenia, o których mowa w dodatku 1, nie są brane pod uwagę przy określaniu długości, szerokości i wysokości.";

2) w części B wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

„1.3. Wyposażenie i urządzenia, o których mowa w dodatku 1, nie są brane pod uwagę przy określaniu długości, szerokości i wysokości.";

b) dodaje się pkt 1.3.1–1.3.1.3 w brzmieniu:

„1.3.1. Dodatkowe wymagania dotyczące urządzeń aerodynamicznych, o których mowa w dodatku 1

1.3.1.1. Wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne nieprzekraczające 500 mm długości w pozycji użytkowej nie mogą zwiększać ogólnej użytkowej przestrzeni ładunkowej. Muszą one być skonstruowane w taki sposób, aby możliwe było ich zablokowanie, gdy są schowane lub złożone oraz gdy znajdują się w pozycji użytkowej. Takie wyposażenie i urządzenia muszą być ponadto zaprojektowane w taki sposób, aby podczas postoju pojazdu były chowane lub składane i nie przekraczały maksymalnej dozwolonej szerokości pojazdu, o której mowa w pkt 1.1.2, o więcej niż 25 mm z każdej jego strony oraz aby nie przekraczały maksymalnej dozwolonej długości pojazdu, o której mowa w pkt 1.1.1, o więcej niż 200 mm (przy czym ich wysokość nad podłożem musi wynosić co najmniej 1 050 mm), aby nie wpływały negatywnie na możliwość wykorzystania pojazdu na potrzeby transportu intermodalnego. Ponadto muszą zostać spełnione wymagania określone w pkt 1.3.1.1.1 i 1.3.1.1.3.

1.3.1.1.1. Wyposażenie i urządzenia muszą uzyskać homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem.

1.3.1.1.2. Operator musi mieć możliwość zmiany położenia wyposażenia i urządzenia aerodynamicznego, ich schowania lub złożenia, stosując siłę ręczną nieprzekraczającą 40 daN. Ponadto może się to odbywać również automatycznie.

1.3.1.1.3. Nie wymaga się, aby wyposażenie i urządzenia były chowane lub składane, jeżeli wymogi dotyczące maksymalnych wymiarów są całkowicie spełnione w każdych warunkach.

1.3.1.2. Wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne przekraczające 500 mm długości w pozycji użytkowej nie mogą zwiększać ogólnej użytkowej przestrzeni ładunkowej. Muszą one być skonstruowane w taki sposób, aby możliwe było ich zablokowanie zarówno gdy są schowane lub złożone, jak i gdy znajdują się w pozycji użytkowej. Takie urządzenia muszą być ponadto zaprojektowane w taki sposób, aby podczas postoju pojazdu były chowane lub składane i nie przekraczały maksymalnej dozwolonej szerokości pojazdu, o której mowa w pkt 1.1.2, o więcej niż 25 mm z każdej jego strony oraz aby nie przekraczały maksymalnej dozwolonej długości pojazdu, o której mowa w pkt 1.1.1, o więcej niż 200 mm (przy czym ich wysokość nad podłożem musi wynosić co najmniej 1 050 mm), aby nie wpływały negatywnie na możliwość wykorzystania pojazdu na potrzeby transportu intermodalnego. Ponadto muszą zostać spełnione wymagania określone w pkt 1.3.1.2.1–1.3.1.2.4.

1.3.1.2.1. Wyposażenie i urządzenia muszą uzyskać homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem.

1.3.1.2.2. Operator musi mieć możliwość zmiany położenia wyposażenia i urządzenia aerodynamicznego, ich schowania lub złożenia, stosując siłę ręczną nieprzekraczającą 40 daN. Ponadto może się to odbywać również automatycznie.

1.3.1.2.3. Po zamontowaniu w pojeździe i znajdując się w pozycji użytkowej, każdy główny element pionowy lub połączenie elementów i główny element poziomy lub połączenie elementów składające się na wyposażenie i urządzenia muszą wytrzymać pionowe i poziome siły uciągu i nacisku skierowane kolejno w górę, w dół, w lewo i w prawo, o wartości 200 daN ± 10 %, przyłożone statycznie do geometrycznego środka odnośnej prostopadłej powierzchni wystającej, przy maksymalnym nacisku 2,0 MPa. Wyposażenie i urządzenia mogą się odkształcać, lecz układ regulacji i blokady nie może uruchamiać się w wyniku przyłożonych sił. Stopień odkształcenia musi być ograniczony w celu zapewnienia, aby w trakcie badania oraz po jego zakończeniu maksymalna dozwolona szerokość pojazdu nie została przekroczona o więcej niż 25 mm z każdej jego strony.

1.3.1.2.4. W pozycji schowanej lub złożonej każdy główny element pionowy lub połączenie elementów i główny element poziomy lub połączenie elementów składające się na wyposażenie i urządzenia muszą również wytrzymać poziomą siłę uciągu skierowaną wzdłużnie w kierunku tyłu pojazdu, o wartości 200 daN ± 10 %, przyłożoną statycznie do geometrycznego środka odnośnej prostopadłej powierzchni wystającej, przy maksymalnym nacisku 2,0 MPa. Wyposażenie i urządzenia mogą się odkształcać, lecz układ regulacji i blokady nie może uruchamiać się w wyniku przyłożonych sił. Stopień odkształcenia musi być ograniczony w celu zapewnienia, aby maksymalna dozwolona szerokość pojazdu nie została przekroczona o więcej niż 25 mm z każdej jego strony, a maksymalna dozwolona długość pojazdu nie została przekroczona o więcej niż 200 mm.

1.3.1.3. Upoważniona placówka techniczna sprawdza, w sposób przekonujący dla organu udzielającego homologacji typu, czy wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne zarówno znajdujące się w pozycji użytkowej, jak i schowane lub złożone nie wywierają znaczącego negatywnego wpływu na chłodzenie i wentylację mechanizmu napędowego, układu wydechowego i kabiny pasażerskiej. Wszystkie inne mające zastosowanie wymagania dotyczące układów pojazdu muszą być w pełni spełnione, gdy wyposażenie i urządzenia znajdują się zarówno w pozycji użytkowej, jak i gdy są schowane lub złożone.

W drodze odstępstwa dotyczącego mających zastosowanie wymagań odnoszących się do zabezpieczania przed wjechaniem pod tył pojazdu odległości w płaszczyźnie poziomej między tyłem urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod tył pojazdu a tylną krawędzią pojazdu posiadającego wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne można mierzyć, nie uwzględniając wyposażenia i urządzeń, pod warunkiem że ich długość przekracza 200 mm, są w stanie użytkowym, a podstawowe części elementów umieszczonych na wysokości ≤ 2,0 m nad podłożem mierzonej bez obciążenia są wykonane z materiału o twardości < 60 (A) w skali Shore'a. Przy określaniu twardości pod uwagę nie mogą być brane wąskie żebra, rury i druty metalowe tworzące ramę lub podłoże służące do podtrzymywania podstawowych części elementów. Aby wyeliminować ryzyko uszkodzenia i wgniecenia innych pojazdów w przypadku zderzenia, żadne końce takich żeber, rur i drutów metalowych nie mogą być jednak skierowane do tyłu, zarówno gdy wyposażenie i urządzenie są schowane lub złożone, jak i gdy znajdują się w pozycji użytkowej.

Jako rozwiązanie alternatywne dla odstępstwa, o którym mowa w poprzednim punkcie, odległości w płaszczyźnie poziomej między tyłem urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod tył pojazdu a tylną krawędzią pojazdu posiadającego wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne można mierzyć, nie uwzględniając wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych, pod warunkiem że ich długość przekracza 200 mm, są w stanie użytkowym i te urządzenia lub to wyposażenie są zgodne z przepisami dotyczącymi badań określonymi w dodatku 4.

Odległości w płaszczyźnie poziomej między tyłem urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod tył pojazdu a tylną krawędzią pojazdu powinny być jednak mierzone przy wyposażeniu i urządzeniach aerodynamicznych w pozycji schowanej lub złożonej lub z uwzględnieniem długości części wystających zgodnie z pkt 1.6.1 dodatku 4, jeżeli długość ta przekracza długość w pozycji schowanej lub złożonej.";

c) dodaje się pkt 2.1.3, 2.1.3.1 i 2.1.3.2 w brzmieniu:

„2.1.3. W przypadku pojazdów silnikowych zasilanych paliwami alternatywnymi lub bezemisyjnych:

2.1.3.1. Dodatkową masę, której wymaga technologia paliw alternatywnych technologia bezemisyjna zgodnie z pkt 2.3 i 2.4 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE, określa się na podstawie dokumentacji przedstawionej przez producenta. Upoważniona placówka techniczna weryfikuje poprawność zadeklarowanych informacji w sposób przekonujący dla organu udzielającego homologacji typu.

2.1.3.2. Producent wskazuje następujący dodatkowy symbol oraz wartość dodatkowej masy poniżej lub obok obowiązkowych napisów na tabliczce znamionowej producenta, na zewnątrz wyraźnie oznaczonego prostokąta, który zawiera wyłącznie obowiązkowe informacje.

»96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT – XXXX KG«

Wysokość znaków symbolu i deklarowanej wartości nie może być mniejsza niż 4 mm.

Ponadto do czasu wprowadzenia specjalnego wpisu w świadectwie zgodności wartość dodatkowej masy podaje się w polu »Uwagi« świadectwa zgodności, aby umożliwić zawarcie tych informacji w pokładowych dokumentach rejestracyjnych pojazdu.";

d) dodaje się pkt 2.2.5.1 w brzmieniu:

„2.2.5.1 W przypadku pojazdu przegubowego posiadającego co najmniej 4 osie klasy I, z których dwie są osiami kierowanymi, masa odpowiadająca obciążeniu na przedniej osi kierowanej (osiach kierowanych) nie może w żadnym przypadku być mniejsza niż 15 % technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej »M«.";

e) w pkt 6.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Wymogi określone w niniejszym punkcie nie mają zastosowania do trybu zasilania elektrycznego hybrydowych pojazdów elektrycznych.";

f) pkt 6.2 otrzymuje brzmienie:

„6.2. Moc silnika mierzy się zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 85 (*).

_____

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

g) w pkt 7.1.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Jeżeli pojazd posiada wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w pkt 1.3.1.1 i 1.3.1.2, przedmiotowe wyposażenie i urządzenia muszą być rozłożone i znajdować się w pozycji użytkowej.";

h) dodaje się pkt 7.4 w brzmieniu:

„7.4. Za zgodą upoważnionej placówki technicznej i organu udzielającego homologacji typu spełnienia wymagań w zakresie zwrotności można dowieść za pomocą symulacji liczbowej zgodnie z załącznikiem XVI do dyrektywy 2007/46/WE. W przypadku wątpliwości upoważniona placówka techniczna lub organ udzielający homologacji typu może wymagać przeprowadzenia pełnego badania fizycznego.";

i) w pkt 8.1.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Jeżeli pojazd posiada wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w pkt 1.3.1.1 i 1.3.1.2, przedmiotowe wyposażenie i urządzenia muszą być rozłożone i znajdować się w pozycji użytkowej.";

j) dodaje się pkt 8.3 w brzmieniu:

„8.3. Za zgodą upoważnionej placówki technicznej i organu udzielającego homologacji typu spełnienia wymagań w zakresie maksymalnego tylnego wychylenia można dowieść za pomocą symulacji liczbowej zgodnie z załącznikiem XVI do dyrektywy 2007/46/WE. W przypadku wątpliwości upoważniona placówka techniczna lub organ udzielający homologacji typu może wymagać przeprowadzenia pełnego badania fizycznego.";

3) w części C wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.1.2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) 2,60 m dla pojazdów wyposażonych w nadwozie z izolowanymi ścianami o grubości co najmniej 45 mm o kodach nadwozia 04 lub 05 wymienionych w dodatku 2 do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;";

b) pkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

„1.3. Wyposażenie i urządzenia, o których mowa w dodatku 1, nie są brane pod uwagę przy określaniu długości, szerokości i wysokości.";

c) dodaje się pkt 1.3.1–1.4.2 w brzmieniu:

„1.3.1. Dodatkowe wymagania dotyczące urządzeń aerodynamicznych, o których mowa w dodatku 1

1.3.1.1. Wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne nieprzekraczające 500 mm długości w pozycji użytkowej nie mogą zwiększać użytkowej długości przestrzeni ładunkowej. Muszą one być skonstruowane w taki sposób, aby możliwe było ich zablokowanie zarówno gdy są schowane lub złożone, jak i gdy znajdują się w pozycji użytkowej. Takie wyposażenie i urządzenia muszą być ponadto zaprojektowane w taki sposób, aby podczas postoju pojazdu były chowane lub składane i nie przekraczały maksymalnej dozwolonej szerokości pojazdu o więcej niż 25 mm z każdej jego strony oraz aby nie przekraczały maksymalnej dozwolonej długości pojazdu o więcej niż 200 mm (przy czym ich wysokość nad podłożem musi wynosić co najmniej 1 050 mm), aby nie wpływały negatywnie na możliwość wykorzystania pojazdu na potrzeby transportu intermodalnego. Ponadto muszą zostać spełnione wymagania określone w pkt 1.3.1.1.1 i 1.3.1.1.3.

1.3.1.1.1. Wyposażenie i urządzenia muszą uzyskać homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem.

1.3.1.1.2. Operator musi mieć możliwość zmiany położenia wyposażenia i urządzenia aerodynamicznego, ich schowania lub złożenia, stosując siłę ręczną nieprzekraczającą 40 daN. Ponadto może się to odbywać również automatycznie.

1.3.1.1.3. Nie wymaga się, aby wyposażenie i urządzenia były chowane lub składane, jeżeli wymogi dotyczące maksymalnych wymiarów są całkowicie spełnione w każdych warunkach.

1.3.1.2. Wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne przekraczające 500 mm długości w pozycji użytkowej nie mogą zwiększać użytkowej długości przestrzeni ładunkowej. Muszą one być skonstruowane w taki sposób, aby możliwe było ich zablokowanie zarówno gdy są schowane lub złożone, jak i gdy znajdują się w pozycji użytkowej. Takie urządzenia muszą być ponadto zaprojektowane w taki sposób, aby podczas postoju pojazdu były chowane lub składane i nie przekraczały maksymalnej dozwolonej szerokości pojazdu o więcej niż 25 mm z każdej jego strony oraz aby nie przekraczały maksymalnej dozwolonej długości pojazdu o więcej niż 200 mm (przy czym ich wysokość nad podłożem musi wynosić co najmniej 1 050 mm), aby nie wpływały negatywnie na możliwość wykorzystania pojazdu na potrzeby transportu intermodalnego. Ponadto muszą zostać spełnione wymagania określone w pkt 1.3.1.2.1–1.3.1.2.4 poniżej.

1.3.1.2.1. Wyposażenie i urządzenia muszą uzyskać homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem.

1.3.1.2.2. Operator musi mieć możliwość zmiany położenia wyposażenia i urządzenia aerodynamicznego, ich schowania lub złożenia, stosując siłę ręczną nieprzekraczającą 40 daN. Ponadto może się to odbywać również automatycznie.

1.3.1.2.3. Po zamontowaniu w pojeździe i znajdując się w pozycji użytkowej, każdy główny element pionowy lub połączenie elementów i główny element poziomy lub połączenie elementów składające się na wyposażenie i urządzenia muszą wytrzymać pionowe i poziome siły uciągu i nacisku skierowane kolejno w górę, w dół, w lewo i w prawo, o wartości 200 daN ± 10 %, przyłożone statycznie do geometrycznego środka odnośnej prostopadłej powierzchni wystającej, przy maksymalnym nacisku 2,0 MPa. Wyposażenie i urządzenia mogą się odkształcać, lecz układ regulacji i blokady nie może uruchamiać się w wyniku przyłożonych sił. Stopień odkształcenia musi być ograniczony w celu zapewnienia, aby w trakcie badania oraz po jego zakończeniu maksymalna dozwolona szerokość pojazdu nie została przekroczona o więcej niż 25 mm z każdej jego strony.

1.3.1.2.4. W pozycji schowanej lub złożonej każdy główny element pionowy lub połączenie elementów i główny element poziomy lub połączenie elementów składające się na wyposażenie i urządzenia muszą również wytrzymać poziomą siłę uciągu skierowaną wzdłużnie w kierunku tyłu pojazdu, o wartości 200 daN ± 10 %, przyłożoną statycznie do geometrycznego środka odnośnej prostopadłej powierzchni wystającej, przy maksymalnym nacisku 2,0 MPa. Wyposażenie i urządzenia mogą się odkształcać, lecz układ regulacji i blokady nie może uruchamiać się w wyniku przyłożonych sił. Stopień odkształcenia musi być ograniczony w celu zapewnienia, aby maksymalna dozwolona szerokość pojazdu nie została przekroczona o więcej niż 25 mm z każdej jego strony, a maksymalna dozwolona długość pojazdu nie została przekroczona o więcej niż 200 mm.

1.3.1.3. Wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne kabin, zarówno schowane lub złożone, jak i w pozycji użytkowej, w stosownych przypadkach, muszą być zaprojektowane w taki sposób, by nie przekraczały maksymalnej dozwolonej szerokości pojazdu o więcej niż 25 mm z każdej jego strony oraz by nie wpływały negatywnie na możliwość wykorzystania pojazdu na potrzeby transportu intermodalnego. Ponadto muszą zostać spełnione wymagania określone w pkt 1.3.1.3.1–1.3.1.3.4 poniżej.

1.3.1.3.1. Wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne przeznaczone do kabin muszą posiadać homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem.

1.3.1.3.2. Po zainstalowaniu w pojeździe i, w stosownych przypadkach, zarówno w pozycji schowanej lub złożonej, jak i w pozycji użytkowej żadna część urządzenia ani wyposażenia nie może znajdować się powyżej dolnej krawędzi szyby przedniej, chyba że nie jest bezpośrednio widoczna dla kierowcy z powodu tablicy rozdzielczej lub innych standardowych elementów wyposażenia wnętrza.

1.3.1.3.3. Wyposażenie i urządzenie muszą być pokryte materiałem pochłaniającym energię. Ewentualnie wyposażenie i urządzenie muszą być wykonane z materiału o twardości < 60 (A) w skali Shore'a zgodnie z pkt 1.3.1.4.

1.3.1.3.4. Wyposażenie i urządzenie nie może być wykonane z materiału, który jest podatny na łamanie się na fragmenty o ostrych lub poszarpanych krawędziach.

1.3.1.4. Upoważniona placówka techniczna sprawdza, w sposób przekonujący dla organu udzielającego homologacji typu, czy wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w pkt 1.3.1.1, 1.3.1.2 oraz 1.3.1.3, zarówno znajdujące się w pozycji użytkowej, jak i schowane lub złożone nie zakłócają przedniego pola widzenia kierowcy oraz działania spryskiwaczy i wycieraczek szyby przedniej, jak również czy nie wywierają znaczącego negatywnego wpływu na chłodzenie i wentylację mechanizmu napędowego, układu wydechowego, układu hamulcowego, kabiny pasażerskiej i przestrzeni ładunkowej. Wszystkie inne mające zastosowanie wymagania dotyczące układów pojazdu muszą być w pełni spełnione, gdy wyposażenie i urządzenia znajdują się zarówno w pozycji użytkowej, jak i gdy są schowane lub złożone.

W drodze odstępstwa dotyczącego mających zastosowanie wymagań odnoszących się do zabezpieczania przed wjechaniem pod przód pojazdu odległości w płaszczyźnie poziomej między najbardziej wysuniętą do przodu częścią pojazdu posiadającego wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne a jego urządzeniem zabezpieczającym przed wjechaniem pod przód pojazdu, a także tyłem urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod tył pojazdu a tylną krawędzią pojazdu posiadającego wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne można mierzyć, nie uwzględniając wyposażenia i urządzeń, pod warunkiem że z tyłu ich długość przekracza 200 mm i są w stanie użytkowym, a z przodu i z tyłu podstawowe części elementów umieszczonych na wysokości ≤ 2,0 m nad podłożem mierzonej bez obciążenia są wykonane z materiału o twardości < 60 (A) w skali Shore'a. Przy określaniu twardości pod uwagę nie mogą być brane wąskie żebra, rury i druty metalowe tworzące ramę lub podłoże służące do podtrzymywania podstawowych części elementów. Aby jednak wyeliminować ryzyko uszkodzenia i wgniecenia innych pojazdów w przypadku zderzenia, żadne końce takich żeber, rur i drutów metalowych nie mogą być skierowane do przodu w przedniej części pojazdu i do tyłu w tylnej części pojazdu, zarówno gdy wyposażenie i urządzenie są schowane lub złożone oraz gdy znajdują się w pozycji użytkowej.

Jako rozwiązanie alternatywne dla odstępstwa dotyczącego urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod tył pojazdu, o którym mowa w poprzednim punkcie, odległości w płaszczyźnie poziomej między tyłem urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod tył pojazdu a tylną krawędzią pojazdu posiadającego wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne można mierzyć, nie uwzględniając wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych, pod warunkiem że ich długość przekracza 200 mm, są w stanie użytkowym i te urządzenia lub to wyposażenie są zgodne z przepisami dotyczącymi badań określonymi w dodatku 4.

Odległości w płaszczyźnie poziomej między tyłem urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod tył pojazdu a tylną krawędzią pojazdu powinny być jednak mierzone przy wyposażeniu i urządzeniach aerodynamicznych w pozycji schowanej lub złożonej lub z uwzględnieniem długości części wystających zgodnie z pkt 1.6.1 dodatku 4, jeżeli długość ta przekracza długość w pozycji schowanej lub złożonej.

1.4. Wydłużone kabiny

1.4.1. Jeżeli powierzchnia przednia miejsca kabiny pojazdu silnikowego, obejmująca wszystkie wystające elementy zewnętrzne, np. podwozie, zderzak, osłony kół i koła, jest w pełni zgodna z parametrami obrysu trójwymiarowego określonymi w dodatku 5, a długość przestrzeni ładunkowej nie przekracza 10,5 m, pojazd może przekroczyć maksymalną dozwoloną długość określoną w pkt 1.1.1.

1.4.2. W przypadku, o którym mowa w pkt 1.4.1, producent wskazuje następujący dodatkowy symbol poniżej lub obok obowiązkowych napisów na tabliczce znamionowej producenta, na zewnątrz wyraźnie oznaczonego prostokąta, który zawiera wyłącznie obowiązkowe informacje.

»96/53/EC ARTICLE 9 A COMPLIANT«

Wysokość znaków symbolu nie może być mniejsza niż 4 mm. Tekst »96/53/EC ARTICLE 9 A COMPLIANT« dodaje się również do »uwag« w świadectwie zgodności, aby umożliwić zawarcie tych informacji w pokładowych dokumentach rejestracyjnych pojazdu.";

d) dodaje się pkt 2.1.4, 2.1.4.1 i 2.1.4.2 w brzmieniu:

„2.1.4. W przypadku pojazdów silnikowych zasilanych paliwami alternatywnymi lub bezemisyjnych:

2.1.4.1. Dodatkową masę, której wymaga technologia paliw alternatywnych technologia bezemisyjna zgodnie z pkt 2.3 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE, określa się na podstawie dokumentacji przedstawionej przez producenta. Upoważniona placówka techniczna weryfikuje poprawność zadeklarowanych informacji w sposób przekonujący dla organu udzielającego homologacji typu.

2.1.4.2. Producent wskazuje następujący dodatkowy symbol oraz wartość dodatkowej masy poniżej lub obok obowiązkowych napisów na tabliczce znamionowej producenta, na zewnątrz wyraźnie oznaczonego prostokąta, który zawiera wyłącznie obowiązkowe informacje.

»96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT – XXXX KG«

Wysokość znaków symbolu i deklarowanej wartości nie może być mniejsza niż 4 mm.

Ponadto do czasu wprowadzenia specjalnego wpisu w świadectwie zgodności wartość dodatkowej masy podaje się w polu »Uwagi« świadectwa zgodności, aby umożliwić zawarcie tych informacji w pokładowych dokumentach rejestracyjnych pojazdu.";

e) dodaje się pkt 5.1.2 w brzmieniu:

„5.1.2. Wymogi określone w pkt 5.1 i 5.1.1 nie mają zastosowania do trybu zasilania elektrycznego hybrydowych pojazdów elektrycznych.";

f) pkt 5.2 otrzymuje brzmienie:

„5.2. Moc silnika mierzy się zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 85.";

g) w pkt 6.1.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Jeżeli pojazd posiada wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w pkt 1.3.1.1, 1.3.1.2 i 1.3.1.3, przedmiotowe wyposażenie i urządzenia muszą być rozłożone i znajdować się w pozycji użytkowej lub, w przypadkach stosownych dla wyposażenia i urządzeń wchodzących w zakres pkt 1.3.1.3, muszą znajdować się w stałej pozycji użytkowej.";

h) dodaje się pkt 6.4 w brzmieniu:

„6.4. Za zgodą upoważnionej placówki technicznej i organu udzielającego homologacji typu spełnienia wymagań w zakresie zwrotności można dowieść za pomocą symulacji liczbowej zgodnie z załącznikiem XVI do dyrektywy 2007/46/WE. W przypadku wątpliwości upoważniona placówka techniczna lub organ udzielający homologacji typu może wymagać przeprowadzenia pełnego badania fizycznego.";

i) w pkt 7.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Jeżeli pojazd posiada wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w pkt 1.3.1.1, 1.3.1.2 i 1.3.1.3, przedmiotowe wyposażenie i urządzenia muszą być rozłożone i znajdować się w pozycji użytkowej.";

j) dodaje się pkt 7.3 w brzmieniu:

„7.3. Za zgodą upoważnionej placówki technicznej i organu udzielającego homologacji typu spełnienia wymagań w zakresie maksymalnego tylnego wychylenia można dowieść za pomocą symulacji liczbowej zgodnie z załącznikiem XVI do dyrektywy 2007/46/WE. W przypadku wątpliwości upoważniona placówka techniczna lub organ udzielający homologacji typu może wymagać przeprowadzenia pełnego badania fizycznego.";

4) w części D wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.1.2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) 2,60 m dla pojazdów wyposażonych w nadwozie z izolowanymi ścianami o grubości co najmniej 45 mm o kodach nadwozia 04 lub 05 wymienionych w dodatku 2 do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.";

b) pkt 1.4 otrzymuje brzmienie:

„1.4. Wyposażenie i urządzenia, o których mowa w dodatku 1, nie są brane pod uwagę przy określaniu długości, szerokości i wysokości.";

c) dodaje się pkt 1.4.1–1.4.1.3. w brzmieniu:

„1.4.1. Dodatkowe wymagania dotyczące urządzeń aerodynamicznych, o których mowa w dodatku 1

1.4.1.1. Wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne nieprzekraczające 500 mm długości w pozycji użytkowej nie mogą zwiększać użytkowej długości przestrzeni ładunkowej. Muszą one być skonstruowane w taki sposób, aby możliwe było ich zablokowanie zarówno gdy są schowane lub złożone, jak i gdy znajdują się w pozycji użytkowej. Takie wyposażenie i urządzenia muszą być ponadto zaprojektowane w taki sposób, aby podczas postoju pojazdu były chowane lub składane i nie przekraczały maksymalnej dozwolonej szerokości pojazdu o więcej niż 25 mm z każdej jego strony oraz aby nie przekraczały maksymalnej dozwolonej długości pojazdu o więcej niż 200 mm (przy czym ich wysokość nad podłożem musi wynosić co najmniej 1 050 mm), aby nie wpływały negatywnie na możliwość wykorzystania pojazdu na potrzeby transportu intermodalnego. Ponadto muszą zostać spełnione wymagania określone w pkt 1.4.1.1.1–1.4.1.1.3.

1.4.1.1.1. Wyposażenie i urządzenia muszą uzyskać homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem.

1.4.1.1.2. Operator musi mieć możliwość zmiany położenia wyposażenia i urządzenia aerodynamicznego, ich schowania i złożenia, stosując siłę ręczną nieprzekraczającą 40 daN. Ponadto może się to odbywać również automatycznie.

1.4.1.1.3. Nie wymaga się, aby wyposażenie i urządzenia były chowane lub składane, jeżeli wymogi dotyczące maksymalnych wymiarów są całkowicie spełnione w każdych warunkach.

1.4.1.2. Wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne przekraczające 500 mm długości w pozycji użytkowej nie mogą zwiększać użytkowej długości przestrzeni ładunkowej. Muszą one być skonstruowane w taki sposób, aby możliwe było ich zablokowanie zarówno gdy są schowane lub złożone, jak i gdy znajdują się w pozycji użytkowej. Takie urządzenia muszą być ponadto zaprojektowane w taki sposób, aby podczas postoju pojazdu były chowane lub składane i nie przekraczały maksymalnej dozwolonej szerokości pojazdu o więcej niż 25 mm z każdej jego strony oraz aby nie przekraczały maksymalnej dozwolonej długości pojazdu o więcej niż 200 mm (przy czym ich wysokość nad podłożem musi wynosić co najmniej 1 050 mm), aby nie wpływały negatywnie na możliwość wykorzystania pojazdu na potrzeby transportu intermodalnego. Ponadto muszą zostać spełnione wymagania określone w pkt 1.4.1.2.1–1.4.1.2.4.

1.4.1.2.1. Wyposażenie i urządzenia muszą uzyskać homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem.

1.4.1.2.2. Operator musi mieć możliwość zmiany położenia wyposażenia i urządzenia aerodynamicznego, ich schowania lub złożenia, stosując siłę ręczną nieprzekraczającą 40 daN. Ponadto może się to odbywać również automatycznie.

1.4.1.2.3. Po zamontowaniu w pojeździe i znajdując się w pozycji użytkowej, każdy główny element pionowy lub połączenie elementów i główny element poziomy lub połączenie elementów składające się na wyposażenie i urządzenia muszą wytrzymać pionowe i poziome siły uciągu i nacisku skierowane kolejno w górę, w dół, w lewo i w prawo, o wartości 200 daN ± 10 %, przyłożone statycznie do geometrycznego środka odnośnej prostopadłej powierzchni wystającej, przy maksymalnym nacisku 2,0 MPa. Wyposażenie i urządzenia mogą się odkształcać, lecz układ regulacji i blokady nie może uruchamiać się w wyniku przyłożonych sił. Stopień odkształcenia musi być ograniczony w celu zapewnienia, aby w trakcie badania oraz po jego zakończeniu maksymalna dozwolona szerokość pojazdu nie została przekroczona o więcej niż 25 mm z każdej jego strony.

1.4.1.2.4. W pozycji schowanej lub złożonej każdy główny element pionowy lub połączenie elementów i główny element poziomy lub połączenie elementów składające się na wyposażenie i urządzenia muszą również wytrzymać poziomą siłę uciągu skierowaną wzdłużnie w kierunku tyłu pojazdu, o wartości 200 daN ± 10 %, przyłożoną statycznie do geometrycznego środka odnośnej prostopadłej powierzchni wystającej, przy maksymalnym nacisku 2,0 MPa. Wyposażenie i urządzenia mogą się odkształcać, lecz układ regulacji i blokady nie może uruchamiać się w wyniku przyłożonych sił. Stopień odkształcenia musi być ograniczony w celu zapewnienia, aby maksymalna dozwolona szerokość pojazdu nie została przekroczona o więcej niż 25 mm z każdej jego strony, a maksymalna dozwolona długość pojazdu nie została przekroczona o więcej niż 200 mm.

1.4.1.3. Upoważniona placówka techniczna sprawdza, w sposób przekonujący dla organu udzielającego homologacji typu, czy wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne zarówno znajdujące się w pozycji użytkowej, jak i schowane lub złożone nie blokują całkowicie wentylacji przestrzeni ładunkowej. Wszystkie inne mające zastosowanie wymagania dotyczące układów pojazdu muszą być w pełni spełnione, gdy wyposażenie i urządzenia znajdują się zarówno w pozycji użytkowej, jak i gdy są schowane lub złożone.

W drodze odstępstwa dotyczącego mających zastosowanie wymagań odnoszących się do zabezpieczania przed wjechaniem pod tył pojazdu odległości w płaszczyźnie poziomej między tyłem urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod tył pojazdu a tylną krawędzią pojazdu posiadającego wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne można mierzyć, nie uwzględniając wyposażenia i urządzeń, pod warunkiem że ich długość przekracza 200 mm, są w stanie użytkowym, a podstawowe części elementów umieszczonych na wysokości ≤ 2,0 m nad podłożem mierzonej bez obciążenia są wykonane z materiału o twardości < 60 (A) w skali Shore'a. Przy określaniu twardości pod uwagę nie mogą być brane wąskie żebra, rury i druty metalowe tworzące ramę lub podłoże służące do podtrzymywania podstawowych części elementów. Aby jednak wyeliminować ryzyko uszkodzenia i wgniecenia innych pojazdów w przypadku zderzenia, żadne końce takich żeber, rur i drutów metalowych nie mogą być skierowane do tyłu w tylnej części pojazdu, zarówno gdy wyposażenie i urządzenie są schowane lub złożone oraz gdy znajdują się w pozycji użytkowej.

Jako rozwiązanie alternatywne dla odstępstwa, o którym mowa w poprzednim punkcie, odległości w płaszczyźnie poziomej między tyłem urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod tył pojazdu a tylną krawędzią pojazdu posiadającego wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne można mierzyć, nie uwzględniając wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych, pod warunkiem że ich długość przekracza 200 mm, są w stanie użytkowym i te urządzenia lub to wyposażenie są zgodne z przepisami dotyczącymi badań określonymi w dodatku 4.

Odległości w płaszczyźnie poziomej między tyłem urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod tył pojazdu a tylną krawędzią pojazdu powinny być jednak mierzone przy wyposażeniu i urządzeniach aerodynamicznych w pozycji schowanej lub złożonej lub z uwzględnieniem długości części wystających zgodnie z pkt 1.6.1 dodatku 4, jeżeli długość ta przekracza długość w pozycji schowanej lub złożonej.";

d) pkt 2.2.1 otrzymuje brzmienie:

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

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

e) w pkt 3.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Jeżeli przyczepa lub naczepa posiada wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w pkt 1.4.1.1 lub 1.4.1.2, przedmiotowe wyposażenie i urządzenia muszą znajdować się w pozycji użytkowej i być rozłożone.";

f) pkt 3.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2. Naczepę nieposiadającą wyposażenia lub urządzeń aerodynamicznych, o których mowa w pkt 1.4.1.1 lub 1.4.1.2, uważa się za zgodną z wymogami pkt 3.1, jeżeli jej obliczeniowy rozstaw osi »RWB« spełnia następujące wymagania:

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

gdzie:

»RWB« oznacza odległość między sworzniem osi i osią symetrii osi niekierowanych

»W« oznacza szerokość naczepy.";

5) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

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

a) jeżeli urządzenia, z wyjątkiem wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych kabin, są montowane z przodu, mogą one łącznie wystawać o nie więcej niż 250 mm;

b) wyposażenie i urządzenia, z wyjątkiem wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych, nie mogą zwiększać długości pojazdu o łącznie więcej niż 750 mm;

c) wyposażenie i urządzenia nie mogą zwiększać szerokości pojazdu o łącznie więcej niż 100 mm.

2. Wymogi określone w pkt 1 lit. a), b) i c) nie mają zastosowania do urządzeń widzenia pośredniego.";

b) w tabeli I wprowadza się następujące zmiany:

a) wiersz o numerze pozycji 6 otrzymuje brzmienie:

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „6. | Sprzęgi mechaniczne | X | X | X | X | X | X | – | – | – | –"; |

b) wiersz o numerze pozycji 18 otrzymuje brzmienie:

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „18. | Wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne | – | X | X | – | X | X | – | – | X | X"; |

c) dodaje się wiersz o numerze pozycji 19 w brzmieniu:

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „19. | Anteny stosowane do komunikacji pojazd-pojazd lub pojazd-infrastruktura | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X"; |

c) w tabeli II wprowadza się następujące zmiany:

a) wiersz o numerze pozycji 11 otrzymuje brzmienie:

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „11. | Wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne<br>W przypadku zamontowanych urządzeń i wyposażenia, zarówno schowanych lub złożonych, jak i w pozycji użytkowej, szerokość pojazdu, w tym nadwozia izotermicznego z izolowanymi ściankami, razem ze zmierzonymi częściami wystającymi nie może przekraczać 2 600 mm. | – | X | X | – | X | X | – | – | X | X”; |

b) dodaje się wiersz o numerze pozycji 18 w brzmieniu:

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „18. | Anteny stosowane do komunikacji pojazd-pojazd lub pojazd-infrastruktura | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X”; |

c) dodaje się wiersz o numerze pozycji 19 w brzmieniu:

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „19. | Przewody elastyczne systemów monitorowania ciśnienia w oponach, pod warunkiem że nie wystają więcej niż 70 mm po każdej stronie poza obrys poprzeczny pojazdu | | | | | | X | | | X | X”; |

d) tabela III otrzymuje brzmienie:

„TABELA III

**Wysokość pojazdu**

| | | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Anteny stosowane do komunikacji radiowej, satelitarnej, pojazd-pojazd lub pojazd-infrastruktura | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2. | Pantografy lub wysięgniki w pozycji podniesionej | – | – | X | – | – | X | – | – | – | –”; |

6) dodaje się dodatki 4 i 5 w brzmieniu:

*„Dodatek 4*

**Badanie zderzeniowe wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych**

1. Warunki badania wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych

1.1. Na wniosek producenta badanie przeprowadza się w odniesieniu do jednego z następujących elementów:

1.1.1. pojazdu należącego do typu, dla którego przeznaczone są wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne;

1.1.2. elementu nadwozia typu pojazdu, dla którego przeznaczone są wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne; element taki musi być reprezentatywny dla danych typów pojazdu;

1.1.3. sztywnej ściany.

1.2. Gdy badanie przeprowadzane jest w sposób określony w pkt 1.1.2 i 1.1.3, elementy wykorzystywane do podłączenia wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych do elementu nadwozia pojazdu lub do sztywnej ściany muszą być równoważne elementom stosowanym do zabezpieczenia wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych zamontowanych w pojeździe. Do każdego urządzenia należy dołączyć instrukcje montażu i obsługi zawierające informacje wystarczające to tego, aby kompetentna osoba mogła zainstalować je w odpowiedni sposób.

1.3. Na wniosek producenta procedurę badania opisaną w pkt 1.5 można przeprowadzić za pomocą symulacji liczbowej zgodnie z załącznikiem XVI do dyrektywy 2007/46/WE.

Model matematyczny zatwierdza się tylko wtedy, gdy jest on porównywalny z warunkami badania fizycznego. W tym celu przeprowadzane jest badanie fizyczne, aby porównać wyniki otrzymane po zastosowaniu modelu matematycznego z wynikami badania fizycznego. Należy wykazać porównywalność wyników obu badań. Producent sporządza sprawozdanie z walidacji.

Wszelkie zmiany w modelu matematycznym lub w oprogramowaniu, które mogą unieważnić sprawozdanie z walidacji, wymagają ponownej walidacji zgodnie z poprzednim punktem.

1.4. Warunki przeprowadzania badań lub symulacji

1.4.1. Pojazd musi stać na poziomej, płaskiej, twardej i gładkiej powierzchni.

1.4.2. Wszystkie koła przednie muszą być skierowane na wprost.

1.4.3. Opony muszą być napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta pojazdu.

1.4.4. Pojazd musi być nieobciążony.

1.4.5. Jeżeli jest to konieczne do osiągnięcia siły badawczej wymaganej w pkt 1.5.1.2, pojazd może zostać unieruchomiony w dowolny sposób. Metodę tę określa producent pojazdu.

1.4.6. Pojazdy wyposażone w zawieszenie hydropneumatyczne, hydrauliczne, pneumatyczne lub układ automatycznego poziomowania w zależności od obciążenia pojazdu należy badać w normalnych warunkach użytkowania tego zawieszenia lub układu określonych przez producenta.

1.5. Procedura badania

1.5.1. Badania należy przeprowadzać w celu oceny, czy wyposażenie i urządzenia aerodynamiczne zapewniają określony poziom odkształcenia pod wpływem sił przyłożonych równolegle do osi wzdłużnej pojazdu, jak określono w pkt 1.6.1. Ewentualnie pod wpływem siły urządzenie może również złożyć się lub schować. Spełnienie wymogu, o którym mowa w pkt 1.6.2, weryfikuje się za pomocą trzpieni badawczych odpowiednich do celów badania zderzeniowego. Urządzenie stosowane do rozłożenia siły badawczej na określonej powierzchni płaskiej musi być podłączone do urządzenia uruchamiającego poprzez połączenie obrotowe. W przypadku niezgodności geometrycznych zamiast urządzenia o płaskiej powierzchni można wykorzystać adapter.

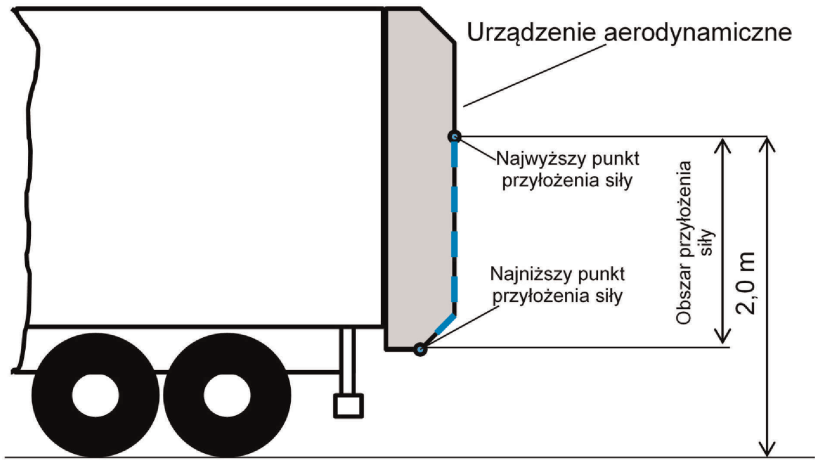
1.5.1.1. Siłę należy przyłożyć równolegle do osi wzdłużnej pojazdu poprzez powierzchnię lub adapter o wysokości nieprzekraczającej 250 mm i szerokości nieprzekraczającej 200 mm oraz o promieniu krzywizny wynoszącym 5 ± 1 mm na krawędziach pionowych. Powierzchnia nie może być trwale przymocowana do wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych i musi być przegubowa we wszystkich kierunkach. Jeżeli badanie przeprowadza się na pojeździe, o którym mowa w pkt 1.1.1, wysokość dolnej krawędzi powierzchni lub adaptera musi być określona przez producenta na obszarze między najniższą krawędzią wyposażenia i urządzeń aerodynamicznych a punktem górnej krawędzi powierzchni lub adaptera, który znajduje się na wysokości nie większej niż 2,0 m ponad podłożem, gdy wyposażenie lub urządzenie aerodynamiczne jest zamontowane na pojeździe (zob. rys. 1). Punkt ten należy określić dla pojazdu obciążonego o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej.

Jeżeli badanie przeprowadza się z wykorzystaniem elementu nadwozia typu pojazdu, o którym mowa w pkt 1.1.2, lub sztywnej ściany, o której mowa w pkt 1.1.3, wysokość środka powierzchni lub adaptera musi być określona przez producenta na obszarze między najniższą krawędzią wyposażenia i urządzenia aerodynamicznego a punktem, który znajduje się na wysokości nie większej niż 2,0 m ponad podłożem, gdy wyposażenie lub urządzenie aerodynamiczne jest zamontowane na pojeździe obciążonym o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej pojazdu (zob. rys. 2).

Dokładne położenie środka powierzchni lub adaptera na obszarze przyłożenia sił określa producent. W przypadku gdy wyposażenie i urządzenie aerodynamiczne mają różne stopnie sztywności w obszarze przyłożenia sił (np. ze względu na wzmocnienia, różne materiały lub różną grubość itp.), położenie środka powierzchni lub adaptera musi znajdować się na obszarze o najwyższej odporności na siły zewnętrzne w kierunku wzdłużnym pojazdu.

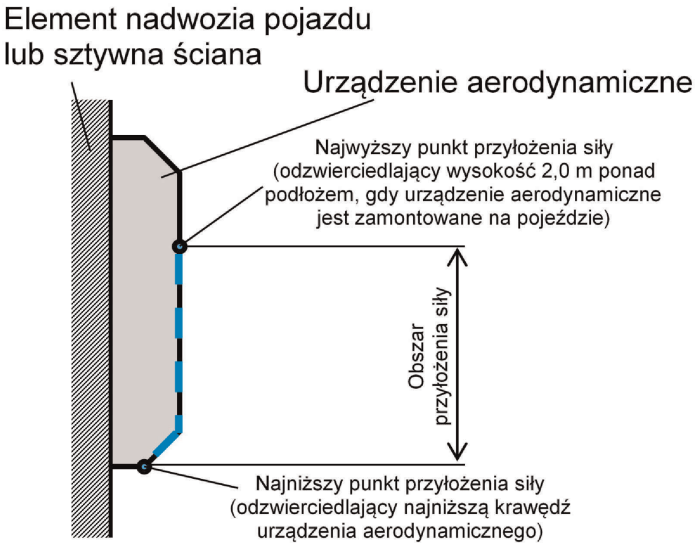
*Rysunek 1*

Wysokość punktu pomiarowego




*Rysunek 2*

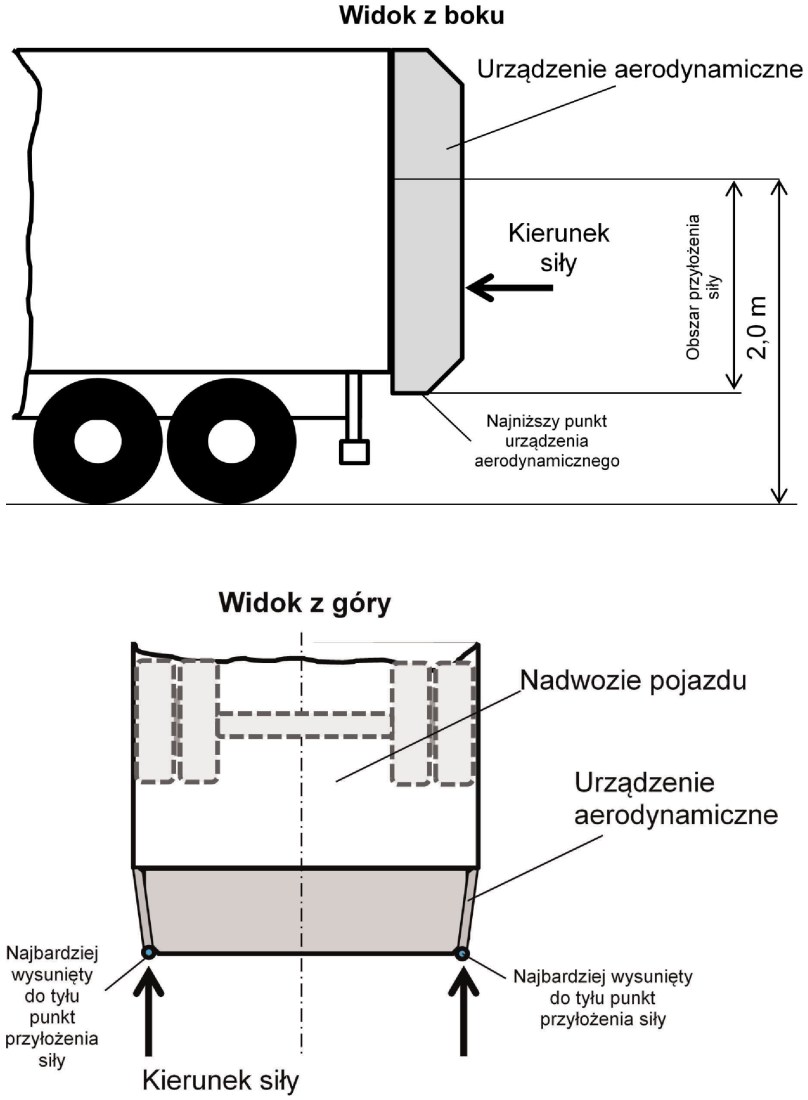
Przykładowe stanowisko badawcze




1.5.1.2. Siłę poziomą wynoszącą maksymalnie 4000 N ± 400 N należy przyłożyć kolejno do dwóch punktów położonych symetrycznie względem linii środkowej pojazdu lub linii środkowej urządzenia na najbardziej wysuniętej do tyłu zewnętrznej krawędzi wyposażenia i urządzenia aerodynamicznego, które jest całkowicie rozłożone lub znajduje się w pozycji użytkowej (zob. rys. 3). Kolejność przykładania sił może być określona przez producenta.

*Rysunek 3*

Przyłożenie siły




1.6. Wymagania

1.6.1. Wyposażenie i urządzenie aerodynamiczne muszą być zamontowane w taki sposób, aby podczas przykładania sił badawczych określonych w pkt 1.5.1.2 wyposażenie i urządzenie zdeformowały się, schowały się lub złożyły, aby długość części wystających – mierzona w poziomym kierunku wzdłużnym w punktach przyłożenia sił – wynosiła ≤ 200 mm. Należy zapisać uzyskaną długość części wystających.

1.6.2. Wyposażenie i urządzenie aerodynamiczne nie mogą stanowić zagrożenia dla osób znajdujących się w innych pojazdach podczas zderzenia tylnego i nie mogą wpływać na działanie urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod tył pojazdu.

*Dodatek 5*

**Trójwymiarowy obrys kabiny**

1. Ogólna procedura sprawdzania zgodności pojazdu silnikowego z parametrami odnoszącymi się do trójwymiarowego obrysu kabiny

1.1. Granice pionowe strefy oceny kabiny pojazdu silnikowego

1.1.1. Maksymalną szerokość pojazdu na wysokości miejsca kabiny $W_c$ należy zmierzyć przed pionową płaszczyzną poprzeczną usytuowaną na najbardziej wysuniętej do przodu osi pojazdu silnikowego. Do celów tego pomiaru nie uwzględnia się pozycji wymienionych w dodatku 1.

1.1.2. Strefę oceny miejsca kabiny pojazdu silnikowego należy brać pod uwagę w taki sposób, aby odpowiadała maksymalnej szerokości $W_c$. Obszar ten musi być ograniczony pionowymi płaszczyznami wzdłużnymi, które są równoległe do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu silnikowego i oddalone od siebie o szerokość $W_c$.

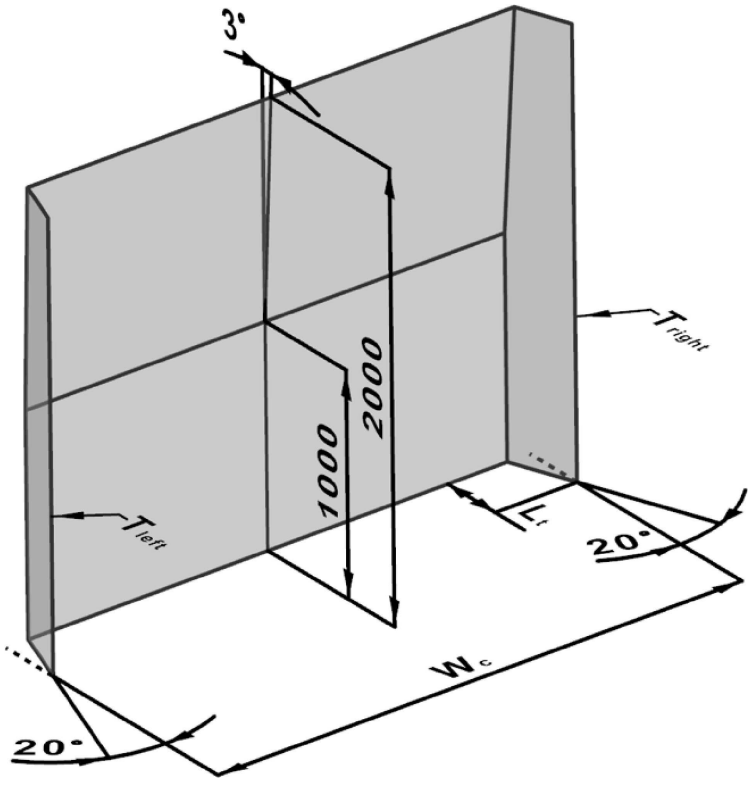
1.1.3. Poziomą odległość wzdłużną $L_t$ należy ustalić od najbardziej wysuniętego do przodu punktu miejsca kabiny pojazdu silnikowego na wysokości ≤ 2 000 mm, mierząc od podłoża bez obciążenia.

Na potrzeby tej oceny odległość $L_t$ należy określić jako 200 mm (zob. rys. 1).

Tylna strona strefy oceny musi być ograniczona pionową płaszczyzną poprzeczną, prostopadłą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu silnikowego, która znajduje się za wyżej wymienionym najbardziej wysuniętym do przodu punktem odległości $L_t$.

*Rysunek 1*

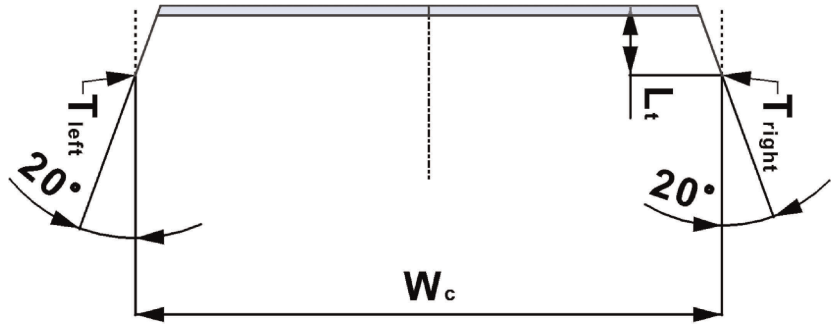
Obrys trójwymiarowy




1.1.4. Do celów pkt 1.3.3.2 należy uwzględnić przecięcie płaszczyzny tylnej tworzącej bok strefy oceny z obiema nachylonymi płaszczyznami zewnętrznymi – linie $T_{left}$ i $T_{right}$. (zob. rys. 2).

*Rysunek 2*

Obrys trójwymiarowy




1.2. Poziome granice strefy oceny kabiny pojazdu silnikowego

1.2.1. W strefie oceny dolna linia powierzchni przedniej musi znajdować się na poziomie podłoża, a górna linia powierzchni przedniej – na wysokości 2 000 mm nad podłożem, mierząc bez obciążenia.

1.3. Przepisy szczegółowe dotyczące strefy oceny kabiny pojazdów silnikowych

1.3.1. Do celów niniejszego dodatku należy uwzględnić powierzchnię przednią miejsca kabiny pojazdu silnikowego, niezależnie od rodzaju materiału. Nie uwzględnia się jednak pozycji wymienionych w dodatku 1.

1.3.2. Nachylenie przedniej części kabiny

1.3.2.1. Do celów niniejszego dodatku należy brać pod uwagę »nachylenie«, tzn. odchylenie do tyłu powierzchni przedniej miejsca kabiny pojazdu silnikowego od pionu, gdzie każdy punkt położony nad innym punktem znajduje się za tym innym punktem.

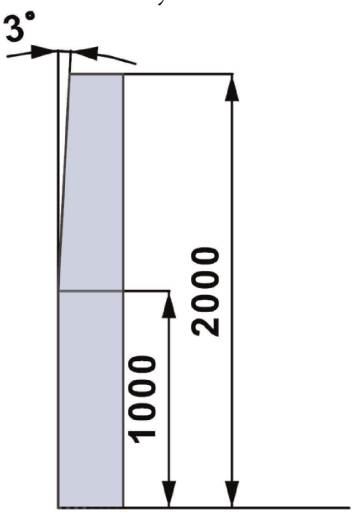
1.3.2.2. W przypadku strefy oceny nachylenia należy uwzględnić najbardziej wysunięty do przodu punkt miejsca kabiny pojazdu silnikowego, o którym mowa w pkt 1.1.3.

Pionowa poprzeczna płaszczyzna przechodząca przez najbardziej wysunięty do przodu punkt kabiny na wysokości ≤ 2 000 mm od podłoża, mierzonej bez obciążenia, jest brana pod uwagę w odniesieniu do jej przecięcia z płaszczyzną poziomą położoną na wysokości 1 000 mm. W takim przypadku tę linię przecinającą należy uznać za podstawową linię obrysu do oceny nachylenia kabiny pojazdu w danej strefie oceny.

1.3.2.3. Należy przyjąć płaszczyznę obracającą się wokół podstawowej linii obrysu, o której mowa w pkt 1.3.2.2 akapit drugi, odchylonej do tyłu pod kątem 3° od pionu (zob. rys. 3).

*Rysunek 3*

Nachylenie




1.3.2.4. Żaden punkt rzeczywistej powierzchni przedniej, znajdujący się w strefie oceny nachylenia, nie może być położony przed odchyloną do tyłu płaszczyzną, o której mowa w pkt 1.3.2.3, kiedy najbardziej wysunięty do przodu punkt miejsca kabiny pojazdu silnikowego dotyka pionowej płaszczyzny poprzecznej.

1.3.3. Zwężające się boki kabiny pojazdu silnikowego

1.3.3.1. W strefie oceny miejsca kabiny pojazdu silnikowego powierzchnia przednia musi zwężać się w taki sposób, aby odpowiednie powierzchnie nominalne ogólnie zbliżyły się do wspólnego obszaru znajdującego się przed kabiną i na wzdłużnej płaszczyźnie symetrii pojazdu silnikowego.

1.3.3.2. Należy wziąć pod uwagę dwie symetryczne płaszczyzny pionowe, jedną po lewej i jedną po prawej stronie, obie nachylone poziomo pod kątem 20° w stosunku do wzdłużnej płaszczyzny symetrii, a tym samym oddalone od siebie o 40°. Płaszczyzny te położone są w taki sposób, że przecinają również odpowiednio linie $T_{left}$ i $T_{right}$, o których mowa w pkt 1.1.3.

1.3.3.3. Żaden punkt rzeczywistej powierzchni przedniej, znajdujący się w prawej i lewej strefie zewnętrznej, nie może być położony na zewnątrz odpowiedniej płaszczyzny pionowej, o której mowa w pkt 1.3.3.2, jeżeli najbardziej wysunięty do przodu punkt miejsca kabiny pojazdu silnikowego dotyka pionowej płaszczyzny poprzecznej, o której mowa w pkt 1.3.2.4.

2. Jeżeli którykolwiek z warunków określonych w niniejszym dodatku nie jest spełniony, uznaje się, że kabina pojazdu silnikowego nie spełnia parametrów obrysu trójwymiarowego, o którym mowa w części C pkt 1.4.1 niniejszego załącznika..

*ZAŁĄCZNIK II*

W załączniku V do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części A wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„CZĘŚĆ A

**Homologacja typu WE pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do mas i wymiarów pojazdu**

**Dokument informacyjny**

WZÓR";

b) dodaje się pkt 2.4.2.1.3 w brzmieniu:

2.4.2.1.3. Wydłużona kabina zgodna z art. 9a dyrektywy 96/53/WE: tak/nie([1])

c) dodaje się pkt 2.6.4 w brzmieniu:

2.6.4. Dodatkowa masa do napędu alternatywnego: ..... kg";

d) dodaje się pkt 3.9 w brzmieniu:

3.9. Wykaz wyposażenia do napędu alternatywnego (i wskazanie masy części): .....";

e) dodaje się pkt 9.25–9.27.3 w brzmieniu:

9.25. Wydłużone kabiny zgodne z art. 9a dyrektywy 96/53/WE:

9.25.1. Szczegółowy opis techniczny (w tym fotografie i rysunki oraz opis materiałów) części pojazdu w odniesieniu do części C pkt 1.4 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012: .....

9.26. Wyposażenie lub urządzenie aerodynamiczne z przodu pojazdu

9.26.1. Pojazd posiadający wyposażenie lub urządzenie aerodynamiczne z przodu: tak/nie([1])

9.26.2. Numer homologacji typu wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego, o ile jest dostępny: ... lub, jeżeli nie jest dostępny:

9.26.3. Szczegółowy opis (w tym fotografie lub rysunki) wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego:

9.26.3.1. Budowa i materiały: .....

9.26.3.2. Układ blokady i regulacji: .....

9.26.3.3. Zamocowanie do pojazdu: .....

9.27. Wyposażenie lub urządzenie aerodynamiczne z tyłu pojazdu

9.27.1. Pojazd posiadający wyposażenie lub urządzenie aerodynamiczne z tyłu: tak/nie([1])

9.27.2. Numer homologacji typu wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego, o ile jest dostępny ... lub, jeżeli nie jest dostępny:

9.27.3. Szczegółowy opis (w tym fotografie lub rysunki) wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego:

9.27.3.1. Budowa i materiały: .....

9.27.3.2. Układ blokady i regulacji: .....

9.27.3.3. Zamocowanie do pojazdu: .....

2) w części B wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„CZĘŚĆ B

**Świadectwo homologacji typu WE pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do mas i wymiarów pojazdów**

WZÓR

Format: A4 (210 × 297 mm)

**ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE";**

b) słowa „w odniesieniu do rozporządzenia (UE) nr …/…" zastępuje się słowami „w odniesieniu do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012, ostatnio zmienionego rozporządzeniem (UE) 2019/1892";

c) uzupełnienie otrzymuje brzmienie:

*„Uzupełnienie*

**świadectwa homologacji typu WE nr …..**

1. Odstępstwa

1.1. 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 ([1])

1.2. Pojazd uzyskał homologację typu do celów art. 8b dyrektywy 96/53/WE (tj. w zakresie wyposażenia lub urządzeń aerodynamicznych instalowanych w tylnej części pojazdu): tak/nie ([1])

1.3. Pojazd uzyskał homologację typu do celów art. 9a dyrektywy 96/53/WE (tj. w zakresie wydłużonej kabiny lub kabiny posiadającej wyposażenie lub urządzenia aerodynamiczne): tak/nie ([1])

1.4. Pojazd uzyskał homologację typu do celów art. 10b dyrektywy 96/53/WE:

1.4.1. Dodatkowa masa pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi: tak/nie ([1])

1.4.2. Dodatkowa masa pojazdów bezemisyjnych: tak/nie ([1])

2. Pojazd jest wyposażony w zawieszenie pneumatyczne: tak/nie ([1])

3. Pojazd jest wyposażony w zawieszenie uznawane za równoważne zawieszeniu pneumatycznemu: tak/nie ([1])

4. Pojazd spełnia wymagania dla pojazdu terenowego: tak/nie ([1])

5. Uwagi: ……;

([1]) Niepotrzebne skreślić.

3) dodaje się części C, D i E w brzmieniu:

„CZĘŚĆ C

**Homologacja typu WE wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego jako oddzielnego zespołu technicznego**

**Dokument informacyjny**

WZÓR

Dokument informacyjny nr... dotyczący homologacji typu WE wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego jako oddzielnego zespołu technicznego.

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

Jeżeli oddzielne zespoły techniczne, o których mowa w niniejszym dokumencie informacyjnym, są sterowane elektronicznie, należy dostarczyć informacji dotyczących ich działania.

0. OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): .....

0.2. Typ: .....

0.3. Oznakowanie typu, jeśli znajduje się na oddzielnym zespole technicznym ([b]): .....

0.3.1. Umiejscowienie takiego oznakowania: .....

0.5. Nazwa i adres producenta: .....

0.7. Umiejscowienie i metoda umieszczania znaku homologacji typu WE: .....

0.8. Nazwy i adresy zakładów montujących: .....

0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (w stosownych przypadkach): .....

9.26. Wyposażenie lub urządzenie aerodynamiczne z przodu pojazdu

9.26.1. Pojazd posiadający wyposażenie lub urządzenie aerodynamiczne z przodu: tak/nie ([1])

9.26.2. Numer homologacji typu wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego, o ile jest dostępny: ... lub, jeżeli nie jest dostępny:

9.26.3. Szczegółowy opis (w tym fotografie lub rysunki) wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego:

9.26.3.1. Budowa i materiały: .....

9.26.3.2. Układ blokady i regulacji: .....

9.26.3.3. Zamocowanie do pojazdu: .....

9.27. Wyposażenie lub urządzenie aerodynamiczne z tyłu pojazdu

9.27.1. Pojazd posiadający wyposażenie lub urządzenie aerodynamiczne z tyłu: tak/nie

9.27.2. Numer homologacji typu wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego, o ile jest dostępny ... lub, jeżeli nie jest dostępny:

9.27.3. Szczegółowy opis (w tym fotografie lub rysunki) wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego:

9.27.3.1. Budowa i materiały: .....

9.27.3.2. Układ blokady i regulacji: .....

9.27.3.3. Zamocowanie do pojazdu: .....

*Objaśnienia*

([b]) Jeżeli oznakowanie typu zawiera znaki nieistotne dla opisu oddzielnego zespołu technicznego, którego dotyczy dany dokument informacyjny, powinny być one przedstawiane w dokumencie za pomocą symbolu »?« (np.ABC??123??).

([1]) Niepotrzebne skreślić.

CZĘŚĆ D

**Świadectwo homologacji typu WE wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego jako oddzielnego zespołu technicznego**

WZÓR

Format: A4 (210 × 297 mm)

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczęć organu udzielającego homologacji typu

Zawiadomienie dotyczące:

– homologacji typu WE ([1])
– rozszerzenia homologacji typu WE ([1])
– odmowy udzielenia homologacji typu WE ([1])
– cofnięcia homologacji typu WE ([1])

} typu wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego jako oddzielnego zespołu technicznego

w odniesieniu do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012, ostatnio zmienionego rozporządzeniem (UE) 2019/1892 ([1])

Numer homologacji typu WE: .....

Powód rozszerzenia: .....

SEKCJA I

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): .....

0.2. Typ: .....

0.3. Oznakowanie typu, jeśli znajduje się na oddzielnym zespole technicznym ([2]): .....

0.3.1. Umiejscowienie takiego oznakowania: .....

0.5. Nazwa i adres producenta: .....

0.7. Umiejscowienie i metoda umieszczania znaku homologacji typu WE: .....

0.8. Nazwy i adresy zakładów montujących: .....

0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (w stosownych przypadkach): .....

([1]) Niepotrzebne skreślić.
([2]) Jeżeli oznakowanie typu zawiera znaki nieistotne dla opisu oddzielnego zespołu technicznego, którego dotyczy dany dokument informacyjny, powinny być one przedstawiane w dokumencie za pomocą symbolu »?« (np. ABC??123??).

SEKCJA II

1. Informacje dodatkowe: 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): zob. uzupełnienie.

6. Miejscowość: .....

7. Data: .....

8. Podpis: .....

Załączniki: Pakiet informacyjny

Sprawozdanie z badań

*Uzupełnienie*

**świadectwa homologacji typu WE nr …..**

1. Krótki opis typu oddzielnego zespołu technicznego:.....

2. Szczegółowy opis wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego:

2.1. Liczba oddzielnych elementów: .....

2.2. Opis konstrukcji i materiałów: .....

2.3. Opis układu blokady i regulacji:.....

2.4. Opis zamocowania do pojazdu:.....

2.5. Oddzielny zespół techniczny półuniwersalny/dla danych pojazdów ([1])

3. Wykaz konkretnych typów pojazdów, dla których oddzielny zespół techniczny otrzymał homologację (w stosownych przypadkach): .....

4. Szczegółowy opis szczegółowych specyfikacji obszaru mocowania na pojazdach w przypadku wyposażenia lub urządzeń aerodynamicznych półuniwersalnych (w stosownych przypadkach): .....

5. Uwagi:.....

6. Znak homologacji typu i jego umiejscowienie:.....

CZĘŚĆ E

**Znak homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego**

1. Znak homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego zawiera:

1.1. Prostokąt otaczający małą literę »e« i numer wskazujący państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niemcy | 19 | Rumunia |
| 2 | Francja | 20 | Polska |
| 3 | Włochy | 21 | Portugalia |
| 4 | Niderlandy | 23 | Grecja |
| 5 | Szwecja | 24 | Irlandia |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6 | Belgia | 25 | Chorwacja |
| 7 | Węgry | 26 | Słowenia |
| 8 | Republika Czeska | 27 | Słowacja |
| 9 | Hiszpania | 29 | Estonia |
| 11 | Zjednoczone Królestwo | 32 | Łotwa |
| 12 | Austria | 34 | Bułgaria |
| 13 | Luksemburg | 36 | Litwa |
| 17 | Finlandia | 49 | Cypr |
| 18 | Dania | 50 | Malta |

1.2. Obok prostokąta znajduje się »podstawowy numer homologacji« zawarty w sekcji 4 numeru homologacji typu, poprzedzony dwoma cyframi określającymi numer porządkowy przypisany niniejszemu rozporządzeniu lub ostatniej istotnej zmianie technicznej niniejszego rozporządzenia. Obecny numer porządkowy to »00«.

1.3. W przypadku wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego kabin numer porządkowy poprzedza się symbolem »96/53/EC ARTICLE 9 A COMPLIANT«.

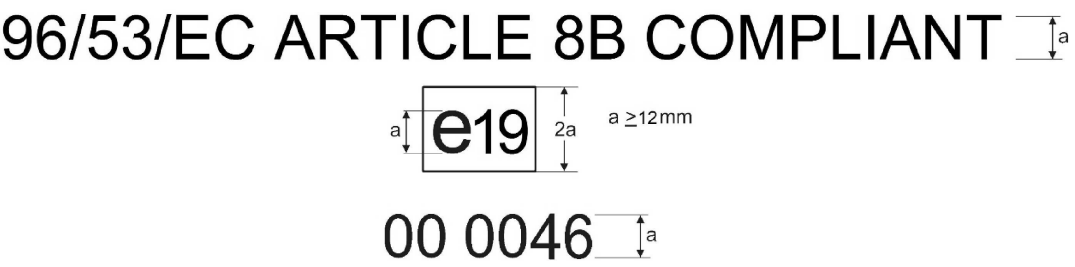
1.4. W przypadku wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego, które ma być umieszczone w tylnej części pojazdu, numer porządkowy poprzedza się symbolem »96/53/EC ARTICLE 8B COMPLIANT«.

2. Znak homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego umieszcza się na głównej części wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego w taki sposób, aby nie można go było zetrzeć oraz aby był wyraźnie i łatwo czytelny, nawet gdy urządzenie jest zamontowane w pojeździe.

3. Przykładowy znak homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego przedstawiono na rys. 1.

*Rysunek 1*

**Przykładowy znak homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego**




*Objaśnienia*

Homologacja typu WE jako oddzielnego zespołu technicznego wyposażenia lub urządzenia aerodynamicznego, które ma być instalowane w tylnej części pojazdu (do celów zgodności z art. 8b dyrektywy 96/53/WE) została wydana przez Rumunię pod numerem 0046. Dwie pierwsze cyfry »00« wskazują, że oddzielny zespół techniczny uzyskał homologację zgodnie z niniejszym rozporządzeniem..