31992L0021

14.5.1992 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* L 129/1

DYREKTYWA RADY 92/21/EWG

z dnia 31 marca 1992 r.

w sprawie mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M_1

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100a,

uwzględniając wniosek Komisji [1],

we współpracy z Parlamentem Europejskim [2],

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego [3],

a także mając na uwadze, co następuje:

niezbędne jest przyjęcie środków mających na celu stopniowe ustanowienie rynku wewnętrznego w okresie do 31 grudnia 1992 r.; rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w obrębie którego zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału;

metoda całkowitej harmonizacji będzie mieć zasadnicze znaczenie w celu pełnego osiągnięcia jednolitego rynku;

potrzeba zastosowania tej metody zaistnieje w chwili zmiany całej procedury homologacji typu EWG, z uwzględnieniem intencji rezolucji Rady z dnia 7 maja 1985 r. dotyczącej nowego podejścia do kwestii technicznej harmonizacji i normalizacji;

wymagania techniczne jakim muszą odpowiadać pojazdy silnikowe na mocy ustawodawstw krajowych dotyczą między innymi ich mas i wymiarów;

wymagania te są różne w poszczególnych Państwach Członkowskich; w związku z tym zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie Państwa Członkowskie takich samych wymagań, w uzupełnieniu do istniejących przepisów lub zamiast nich, w szczególności w celu wprowadzenia w odniesieniu do każdego typu pojazdu procedury homologacji typu EWG, będącej przedmiotem dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep [4], ostatnio zmienionej dyrektywą 87/403/EWG [5];

niniejsza dyrektywa zostanie uzupełniona przez dyrektywy dotyczące mas i wymiarów wszystkich kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep;

nie ma konieczności ustanawiania wymagań dotyczących stabilności dynamicznej zestawów pojazdów silnikowych i przyczep, ponieważ producenci pojazdów silnikowych uwzględniają ten aspekt przy określaniu maksymalnej dopuszczalnej z technicznego punktu widzenia masy holowniczej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazdem" jest każdy pojazd silnikowy kategorii M_1, określony w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG, przeznaczony do użytkowania na drogach, mający przynajmniej cztery koła i rozwijający maksymalną prędkość konstrukcyjną powyżej 25 km/h.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić przyznania homologacji typu EWG lub homologacji krajowej pojazdu ani też zakazać jego sprzedaży, rejestracji, wprowadzenia do eksploatacji lub użytkowania z przyczyn odnoszących się do jego mas i wymiarów, jeżeli spełniają one wymogi wymienione w załączniku I.

([1]) Dz.U. C 95 z 12.4.1990, str. 92.
([2]) Dz.U. C 284 z 12.11.1990, str. 80 oraz decyzja z 12.2.1992 (dotychczas niepublikowana w Dzienniku Urzędowym).
([3]) Dz.U. C 225 z 10.9.1990, str. 9.
([4]) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.
([5]) Dz.U. L 220 z 8.8.1987, str. 44.

Artykuł 3

Jakiekolwiek zmiany niezbędne w celu dostosowania wymogów określonych w załącznikach do postępu technicznego przyjmowane są przez Komisję zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 4

1. Państwa Członkowskie do 1 lipca 1992 r. przyjmują i publikują przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie informują o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

Państwa Członkowskie stosują te przepisy z dniem 1 października 1992 r.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 31 marca 1995 r.

W imieniu Rady

Vitor MARTINS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

1. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA

Niniejszą dyrektywę stosuje się do mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M_1 określonych w art. 1.

1.1. **Definicje**

„Masa pojazdu gotowego do jazdy" oznacza masę pojazdu z nadwoziem, gotowego do jazdy (łącznie z płynem chłodniczym, olejami, paliwem, kołem zapasowym, narzędziami i kierowcą).

„Dopuszczalna masa całkowita pojazdu": patrz ppkt 4.2.1.

„Dopuszczalna masa całkowita pojazdu przystosowanego do ciągnięcia przyczepy" oznacza masę określoną w ppkt 4.2.1, która obejmuje:

— maksymalną masę urządzenia holowniczego, oraz

— maksymalny dozwolony nacisk dyszla na punkt zaczepienia, kiedy pojazd pozostaje w bezruchu, określony przez producenta pojazdu.

2. WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ TYPU EWG

2.1. Wniosek o homologację pojazdu w odniesieniu do jego mas i wymiarów składa producent pojazdu lub jego należycie upoważniony przedstawiciel.

2.2. Do wniosku należy załączyć trzy egzemplarze następujących dokumentów oraz następujące informacje: opis typu pojazdu określający charakterystyki wymienione w załączniku II wraz z dokumentami wymaganymi zgodnie z art. 3 dyrektywy 70/156/EWG.

2.3. Placówce technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań homologacyjnych przedstawia się pojazd reprezentatywny dla homologowanego typu.

3. HOMOLOGACJA TYPU EWG

Do formularza homologacji typu EWG należy załączyć się świadectwo zgodne ze wzorem określonym w załączniku III.

4. WYMOGI

4.1. **Wymiary**

4.1.1. Maksymalne dopuszczalne wymiary pojazdu są następujące:

4.1.1.1. Długość: 12 000 mm

4.1.1.2. Szerokość: 2500 mm

4.1.1.3. Wysokość: 4000 mm

4.1.1.4. Pomiarów dokonuje się zgodnie z uwagami zawartymi w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG.

4.2. **Masa**

4.2.1. Dopuszczalna masa pojazdu nie może przekraczać maksymalnej z technicznego punktu widzenia masy pojazdu obciążonego, określonej przez producenta.

4.2.2. Producent zobowiązany jest określić dopuszczalną z technicznego punktu widzenia maksymalną masę pojazdu oraz jego osi, w szczególności z uwzględnieniem wytrzymałości użytych materiałów, z zastrzeżeniem, że określona w ten sposób technicznie dopuszczalna masa maksymalna nie jest niższa niż masa pojazdu gotowego do jazdy plus 75 kg na każde siedzenie pasażera. Ilość siedzeń musi zostać określona przez producenta. Masy pasażerów i bagażu muszą zostać rozmieszczone we właściwych miejscach, w celu określenia technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy pojazdu oraz jego osi. Ilość siedzeń pasażerskich musi zostać wskazana przez producenta. Jeżeli pojazd przeznaczony jest do ciągnięcia przyczepy, producent może wskazać drugą dopuszczalną wartość na tylnej osi (tylnych osiach), stosowaną jedynie do tego szczególnego celu. W takim przypadku w celu określenia wspomnianej powyżej masy maksymalnej uwzględnia się zarówno maksymalną masę urządzenia holowniczego określoną przez producenta, jak i maksymalny dozwolony nacisk dyszla na punkt zaczepienia urządzenia holowniczego, kiedy pojazd pozostaje w bezruchu. Metoda sprawdzania mas opisana jest w dodatku. Jeżeli producent pojazdu wyposaża swój pojazd w urządzenie zaczepowo-sprzęgające, musi on zaznaczyć na urządzeniu holowniczym, w pobliżu urządzenia zaczepowo-sprzęgającego, maksymalny dozwolony nacisk dyszla przyczepy na punkt zaczepienia urządzenia zaczepowo-sprzęgającego.

4.2.2.1. Suma technicznie dopuszczalnych maksymalnych nacisków na osie nie może być mniejsza niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa pojazdu. W przypadku gdy pojazd i jego tylna oś są jednocześnie obciążone do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy, masa utrzymywana na przedniej osi nie może być mniejsza niż 30 % technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy pojazdu.

4.3. **Masa holownicza oraz nacisk dyszla przyczepy na urządzenie zaczepowo-sprzęgające**

4.3.1. Masa holownicza pojazdu przeznaczonego do ciągnięcia przyczepy wyposażonej w urządzenie hamulcowe.

4.3.1.1. Maksymalną dozwoloną masą holowniczą pojazdu jest niższa z dwóch następujących wartości:

a) technicznie dopuszczalna maksymalna masa holownicza w oparciu o konstrukcję pojazdu i/lub wytrzymałość mechanicznego urządzenia zaczepowo-sprzęgającego; lub

b) technicznie dozwolona masa pojazdu ciągnącego (pojazdu silnikowego).

Dla pojazdów terenowych, określonych w dyrektywie 70/156/EWG, maksymalna dozwolona masa holownicza może zostać powiększona do 150 % maksymalnej dozwolonej masy pojazdu ciągnącego, z zastrzeżeniem, że nie przekracza ona technicznie dozwolonej maksymalnej masy holowniczej.

Niemniej jednak maksymalna masa holownicza nie może w żadnym wypadku przekraczać 3500 kg.

4.3.1.2. Technicznie dopuszczalną maksymalną masą holowniczą jest masa określona przez producenta, przy czym masą holowniczą jest całkowita faktyczna masa ciągniętej przyczepy, łącznie z faktycznym naciskiem dyszla przyczepy na urządzenie zaczepowo-sprzęgające.

4.3.2. Masa holownicza pojazdu przeznaczonego do ciągnięcia przyczepy bez urządzenia hamulcowego.

4.3.2.1. Dozwoloną masą holowniczą jest technicznie dopuszczalna maksymalna masa holownicza lub połowa masy pojazdu ciągnącego gotowego do jazdy; stosuje się niższą z tych wartości masy.

Maksymalna masa holownicza nie może w żadnym wypadku przekroczyć 750 kg.

4.3.3. Maksymalnym dozwolonym naciskiem dyszla przyczepy na urządzenie zaczepowo-sprzęgające pojazdu jest technicznie dopuszczalny nacisk dyszla, przy czym nacisk dyszla jest faktycznym pionowym naciskiem przenoszonym przez dyszel przyczepy na urządzenie zaczepowo-sprzęgające, kiedy pojazd pozostaje w bezruchu, działającym poprzez środek urządzenia zaczepowo-sprzęgającego.

4.3.3.1. Technicznie dopuszczalny nacisk dyszla przyczepy jest określony przez producenta; nacisk ten nie może być mniejszy niż 25 kg i musi być zwiększony dla większych mas holowniczych. Producent musi wyszczególnić w instrukcji obsługi: maksymalny dopuszczalny nacisk pionowy na urządzenie zaczepowo-sprzęgające, punkt zamocowania urządzenia zaczepowo-sprzęgającego do pojazdu silnikowego oraz tylny zwis urządzenia zaczepowo-sprzęgającego.

4.3.4. Pojazd silnikowy holujący przyczepę musi być zdolny poruszyć z miejsca zestaw pojazdów — obciążony do maksymalnej masy — na wzniesieniu o nachyleniu wynoszącym przynajmniej 12 %, pięć razy w ciągu pięciu minut.

Dodatek

METODA SPRAWDZANIA MAS POJAZDÓW SILNIKOWYCH KATEGORII M_1

1. Masę pojazdu sprawdza się w następujący sposób:

1.1. pojazd pusty, gotowy do jazdy i bez kierowcy;

1.2. pojazd w pełni obciążony (zgodnie z warunkami określonymi w ppkt 4.2.2.), za pomocą obliczeń, z uwzględnieniem następujących czynników:

— jeżeli siedzenie jest składane, przede wszystkim trzeba je przesunąć maksymalnie do tyłu, do położenia, w którym pozostaje kierowca podczas jazdy lub do położenia zwykłej pozycji siedzącej, zgodnie ze wskazówkami producenta, z uwzględnieniem tylko wzdłużnej regulacji siedzenia oraz wykluczając siedzenia, które są używane do innych celów niż kierowanie pojazdem czy zwykłe użytkowanie. W przypadku gdy istnieją możliwości innego ustawienia siedzenia (pionowo, pochylone pod kątem, odchylone do tyłu itd.), pozycje ustawienia muszą zostać określone przez producenta pojazdu. W przypadku siedzeń zawieszanych siedzenie takie musi zostać zablokowane w normalnej pozycji kierowcy, określonej przez producenta,

— za masę przypadającą na każdego pasażera (łącznie z kierowcą) przyjmuje się 75 kg (68 kg + 7 kg bagażu),

— masę przypadającą na każdego pasażera przykłada się na punkt R każdego siedzenia. Bagaż musi zostać rozmieszczony w bagażniku równomiernie,

— masa przekraczająca masę typowego obciążenia musi zostać rozmieszczona na miejscach do siedzenia i w bagażniku w proporcjach ustanowionych w tiret drugim.

1.3. Wyszczególnione masy i naciski osi określane są zgodnie z poniższą tabelą:

	Warunki pojazdu			
Masy	a) pusty	b) w pełni obciążony	c) w pełni obciążony z naciskiem na urządzenie zaczepowo-sprzęgające	d) maksymalny dopuszczalny nacisk osi
Oś przednia				
Oś tylna				
Łącznie				

2. WYNIKI SPRAWDZENIA

Wyniki uważa się za zadowalające, jeżeli:

— masy pustego pojazdu (kolumna a)) odpowiadają masom zadeklarowanym przez producenta z tolerancją ± 5 % (w takim przypadku wartość masy określonej przez producenta przyjmuje się do obliczenia mas w kolumnach b) i c)),

— masy sprawdzone zgodnie z warunkami określonymi w kolumnach b) i c) nie przekraczają maksymalnych dopuszczalnych mas określonych przez producenta,

— spełnione są wymogi wymienione w załączniku I ppkt 4.2.2.1,

— masy określone przez producenta są zgodne z charakterystyką ładowności opon określonych dla danego pojazdu silnikowego.

ZAŁĄCZNIK II

WZÓR DOKUMENTU INFORMACYJNEGO (a)

Informacje dotyczące pojazdu, zespołu technicznego lub podzespołu, przedstawionych do homologacji, muszą zostać dostarczone w trzech egzemplarzach i muszą zawierać spis treści. Rysunki, jeżeli są załączane, muszą być wystarczająco szczegółowe i muszą zostać dostarczone we właściwej skali, w formacie A4 lub złożone do tego formatu. Fotografie, jeżeli są załączane, muszą również ukazywać niezbędne szczegóły. W przypadku funkcji kontrolowanych przez mikroprocesory należy przedstawić informacje dotyczące ich działania.

0. INFORMACJE OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta.....

.....

0.2. Typ i nazwa handlowa (z uwzględnieniem wariantów.....

.....

0.3. Środki pozwalające na identyfikację typu, jeżeli są zaznaczone na pojeździe (b):.....

.....

0.3.1. Umiejscowienie tego oznaczenia.....

.....

0.4. Kategoria pojazdu (c):.....

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

.....

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

.....

0.7. Umiejscowienie obowiązkowych tabliczek i napisów oraz metoda ich zamocowania:.....

.....

0.7.1. Na podwoziu:.....

0.7.2. Na nadwoziu:.....

0.8. Numeracja seryjna tego rodzaju podwozia rozpoczyna się od numeru:.....

1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA KONSTRUKCJI POJAZDU

1.1. Fotografie i/lub rysunki reprezentatywnego pojazdu:.....

1.2. Rysunek wymiarowy całego pojazdu:.....

1.3. Liczba osi i kół:.....

1.3.2. Liczba i położenie osi kierowanych:.....

1.3.3. Osie napędowe (liczba, położenie, wzajemne połączenia):.....

.....

1.6. Położenie i układ silnika:.....

.....

2. MASY I WYMIARY () (w stosownych przypadkach – odniesienie do rysunku)

2.1. Rozstaw(-y) osi (w pełni obciążonych) (f):.....

2.3. Rozstaw(-y) i szerokość (szerokości) osi:.....

2.3.1. Rozstaw każdej z osi kierowanych (l):.....

2.3.2. Rozstaw wszystkich innych osi:.....

2.3.3. Szerokość najszerszej osi tylnej:.....

2.3.4. Szerokość ostatniej tylnej osi:.....

2.4. Zakres wymiarów pojazdu (ogólnie):.....

2.4.1. Dla podwozia z nadwoziem:

2.4.2.1. Długość (j):.....

2.4.2.2. Szerokość (k):.....

2.4.2.3. Wysokość (bez obciążenia) (l) (dla zawieszeń o nastawnej wysokości należy wskazać zwykłą pozycję w stanie gotowym do jazdy):.

.....

2.4.2.4. Zwis przedni (m):.....

2.4.2.4.1 Kąt natarcia (pojazdy terenowe) (c):..... (stopni)

2.4.2.5. Zwis tylny (n):.....

2.4.2.5.1. Kąt zejścia (pojazdy terenowe) (c):..... (stopni)

2.4.2.6. Prześwit pod pojazdem (c):.....

2.4.2.6.1. Kąt pochylenia (pojazdy terenowe) (c):..... (stopni)

2.6. Masa pojazdu z nadwoziem gotowego do jazdy lub masa podwozia z kabiną, jeśli producent nie wyposaża pojazdu w nadwozie (łącznie z płynem chłodniczym, olejami, paliwem, narzędziami, kołem zapasowym i kierowcą) (p):.....

.....

2.6.1. Rozkład tej masy między osiami:.....

2.8. Dopuszczalna technicznie masa maksymalna ustalona przez producenta:.....

2.8.1. Rozkład tej masy między osiami:.....

2.9. Dopuszczalny technicznie nacisk na każdą oś:.....

2.9.1. Maksymalny dopuszczalny technicznie nacisk na tylną oś (osie) podczas używania przyczepy:.....

2.10. Maksymalna masa przyczep, jaka może zostać sprzężona:.....

2.10.4. Maksymalna masa zestawu:.....

2.10.5. Pojazd jest/nie jest [1] przeznaczony do holowania ładunku/przyczep.

2.10.6. Maksymalna masa przyczepy bez hamulca:.....

[1] Niepotrzebne skreślić.

2.11. Maksymalny nacisk pionowy przyczepy innej niż sprzężona siodłowo na punkt zaczepienia:.....

2.12. Ścieżka tłoka:.....

2.13. Stosunek mocy silnika do masy maksymalnej (w kW/kg):.....

2.14. Zdolność ruszania pod górę (z przyczepą):.....%

2.15. Zdolność pokonywania wzniesień o nachyleniu.....% (pojazdy terenowe)

11. POŁĄCZENIA MIĘDZY POJAZDAMI CIĄGNĄCYMI A PRZYCZEPAMI I NACZEPAMI

11.1. Instrukcje mocowania urządzenia zaczepowo-sprzęgającego:

11.2. Klasa i typ urządzenia zaczepowo-sprzęgającego:

11.4. Maksymalny nacisk pionowy na urządzenie zaczepowo-sprzęgające [1]:..... kg

11.7. Instrukcje mocowania urządzenia zaczepowo-sprzęgającego do pojazdu, łącznie z fotografiami lub rysunkami punktów zaczepu na pojeździe wskazanych przez producenta; dodatkowe informacje w przypadku gdy użycie urządzenia zaczepowo-sprzęgającego ograniczone jest do niektórych typów pojazdów:

11.8. Informacje o mocowaniu wsporników holowniczych lub płyt montażowych [2]

Uwaga: W przypadku odnośników (a)–(p) patrz: załącznik I do dyrektywy 70/156/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą 87/403/EWG.

---

[1] Niepotrzebne skreślić.
[2] W razie konieczności.

ZAŁĄCZNIK III

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 na 297 mm))

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU EWG

(Pojazd)

Nazwa właściwego organu

Informacja dotycząca:

— homologacji ([1])

— rozszerzenia homologacji ([2])

— odmowy przyznania homologacji ([3])

typu pojazdu, na mocy przepisów dyrektywy 92/21/EWG w sprawie mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M_1.

Numer homologacji typu EWG:..... Numer rozszerzenia:.....

SEKCJA I

0.1. Marka (nazwa przedsiębiorstwa):.....

0.2. Typ i nazwa handlowa (z uwzględnieniem wariantów):.....

.....

0.3. Środki identyfikacji typu zamocowane do pojazdu ([a]):.

0.3.1. Umiejscowienie tej informacji:.

0.4. Kategoria pojazdu ([b]):.....

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

.....

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

.....

([1]) Niepotrzebne skreślić.
([2]) Niepotrzebne skreślić.
([3]) Niepotrzebne skreślić.
([a]) W przypadku gdy zastosowane środki identyfikacji mogą być umieszczane wyłącznie na pojazdach objętych zakresem odrębnych dyrektyw dotyczących homologacji typu. W przypadku gdy środki identyfikacji typu zawierają cechy charakterystyczne nieodnoszące się do opisu typów pojazdów, określonych w niniejszym dokumencie informacyjnym, dane cechy charakterystyczne zastępuje się we wszystkich takich dokumentach znakiem „?" (przykład: ABC?? 123??).
([b]) Określona w uwadze b) załącznika I do dyrektywy 70/156/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą 87/403/EWG.

SEKCJA II

1. **Informacje dodatkowe**

1.1. Długość:..... (mm)

1.2. Szerokość:..... (mm)

1.3. Wysokość:..... (mm)

1.4. Masa pojazdu gotowego do jazdy:..... (kg)

1.5. Maksymalna dozwolona masa:..... (kg)

1.6. Technicznie dopuszczalny maksymalny nacisk osi:

1.6.1. 1. Oś:..... (kg)

2. Oś:..... (kg)

3. Oś:..... (kg)

1.6.2. Maksymalny technicznie dopuszczalny nacisk na tylną oś podczas używania przyczepy:..... (kg)

1.7. Liczba siedzeń dla pasażerów (bez siedzenia kierowcy): .....

1.8. Masa holownicza:

1.8.1. Przyczepa bez hamulca:.....(kg)

1.8.2. Przyczepa z hamulcem:.....(kg)

1.8.3. Technicznie dopuszczalny nacisk dyszla przyczepy:.....(kg)

1.8.4. Zwis tylny urządzenia zaczepowo-sprzęgającego:.....(cm)

1.8.5. Fotografie lub rysunki punktów mocowania urządzenia zaczepowo-sprzęgającego na pojeździe:

2. Placówka techniczna przeprowadzająca badania:.....

.....

3. Data sporządzenia raportu z badań:.....

4. Numery raportów z badań:.....

5. Podstawy uzasadniające rozszerzenie homologacji typu (w stosownych przypadkach):.....

.....

6. Ewentualne uwagi:.....

.....

7. Miejsce:.....

8. Data:.....

9. Podpis:.....

10. Wykaz poszczególnych składników kartoteki homologacji typu, przechowywanej przez wydział administracyjny, który przeprowadził homologację typu, która może zostać udostępniona na żądanie. Dotyczy składników wymienionych w niniejszym załączniku.