



**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/883**

**z dnia 21 marca 2024 r.**

**w sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535 w odniesieniu do miejsca na drugą tylną tablicę rejestracyjną dla przyczep i masy układów magazynowania energii oraz w sprawie sprostowania tego rozporządzenia**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4 ust. 7 i art. 10 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/535 <sup>(2)</sup> zawiera przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów oraz niektórych układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa. W tym kontekście rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2021/535 wprowadzono wymóg techniczny dotyczący miejsca na drugą tylną tablicę rejestracyjną dla przyczep. Producenci potrzebują jednak więcej czasu, aby dostosować się do nowych wymogów w odniesieniu do miejsca do montażu i mocowania drugiej tablicy rejestracyjnej dla pojazdów kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>. W związku z tym należy zmienić przepisy przejściowe rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535 w celu zapewnienia, aby te wymogi miały najpierw zastosowanie do nowych typów pojazdów. Ponadto pojazdy kategorii O<sub>2</sub> powinny być zwolnione z tego wymogu ze względu na ograniczenia konstrukcyjne i brak miejsca.
- (2) Należy zapewnić przepisy dotyczące oznakowania numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) na pojeździe oraz zapewnienia identyfikowalności pojazdu za pomocą numeru VIN.
- (3) Należy również przewidzieć pewną elastyczność w zakresie umiejscowienia przedniej tablicy rejestracyjnej w celu uwzględnienia ewentualnych ograniczeń technicznych i konstrukcyjnych w odniesieniu do czujników, radarów i kamer, które mają być instalowane na przodzie pojazdów na potrzeby systemów bezpieczeństwa przewidzianych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144.
- (4) Konieczne jest uzupełnienie wymagań technicznych dotyczących spryskiwaczy szyby przedniej, aby uwzględnić przypadki, w których takie systemy posiadają funkcję ograniczania nadmiernego ciśnienia w przypadku zatkania dysz.
- (5) Jest to również odpowiednie, aby zoptymalizować procedury badania odszranających i odmgławiających instalacji szyby przedniej poprzez zapewnienie skuteczniejszej sekwencji czynności w komorze pomiarowej i elastyczności w zakresie wyboru środka odtłuszczającego przy jednoczesnym zapewnieniu lepszych warunków zdrowotnych i warunków pracy osobom przeprowadzającym badania.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/535 z dnia 31 marca 2021 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnych cech konstrukcyjnych i bezpieczeństwa (Dz.U. L 117 z 6.4.2021, s. 1).

- (6) Konieczne jest ustanowienie przepisów dotyczących zdolności holowania pojazdów silnikowych, które uległy awarii w celu zapewnienia możliwości ich bezpiecznego usunięcia, w przypadku gdy stanowią one utrudnienie ruchu drogowego. Należy ponadto ustanowić przepisy przejściowe w celu zapewnienia, aby nowe wymogi dotyczące zdolności holowania miały najpierw zastosowanie do nowych typów pojazdów.
- (7) Dodatkowa masa określonych układów magazynowania energii stosowanych w pojazdach bezemisyjnych może spowodować, że masa odniesienia takich pojazdów będzie wyższa niż masa analogicznych pojazdów konwencjonalnych. Należy uwzględnić nadwyżkę masy odniesienia, aby umożliwić ujęcie pojazdów bezemisyjnych kategorii N, które w przeciwnym razie nie byłyby objęte zakresem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 <sup>(3)</sup>, w obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji pojazdów kategorii N<sub>1</sub> dla zainteresowanych producentów od dnia 1 stycznia 2025 r. W związku z tym należy ustanowić wymóg włączenia formalnego zapisu masy układu magazynowania energii do świadectwa zgodności, który ma być udostępniany w ramach danych z monitorowania emisji CO<sub>2</sub>.
- (8) Po dacie rozpoczęcia stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535 wykryto w nim pewne błędy w postaci nieprawidłowych odniesień.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić i sprostować rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/535.
- (10) Aby umożliwić producentom i organom udzielającym homologacji w państwach członkowskich dokonanie niezbędnych dostosowań i przygotowanie się do stosowania wymogów dotyczących masy układów magazynowania energii pojazdów bezemisyjnych, datę rozpoczęcia stosowania odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia należy odroczyć i dostosować do daty określonej w rozporządzeniu (UE) 2019/631.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

#### Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2021/535

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2021/535 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Ze skutkiem od dnia 7 lipca 2024 r. organy udzielające homologacji typu odmawiają udzielenia homologacji typu UE nowym typom pojazdów w odniesieniu do miejsca do montowania i mocowania drugiej tylnej tablicy rejestracyjnej dla pojazdów kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, które nie są zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w części 2 załącznika III w odniesieniu do odpowiednich wymagań wymienionych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2019/2144.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Ze skutkiem od dnia 7 lipca 2026 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn związanych z miejscem do montowania i mocowania przednich tablic rejestracyjnych i z miejscem do montowania i mocowania drugiej tylnej tablicy rejestracyjnej dla pojazdów kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, rejestracji, wprowadzania do obrotu i dopuszczenia pojazdów, które nie są zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w części 2 załącznika III w odniesieniu do odpowiednich wymagań wymienionych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2019/2144.”;

c) dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

„4a. Ze skutkiem od dnia 7 lipca 2025 r. organy udzielające homologacji typu odmawiają udzielenia homologacji typu UE nowym typom pojazdów w odniesieniu do zaczepów holowniczych, które nie są zgodne ze specyfikacjami technicznymi dotyczącymi zdolności holowania określonymi w części 2 załącznika VII w odniesieniu do odpowiednich wymagań wymienionych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2019/2144.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

4b. Ze skutkiem od dnia 7 lipca 2027 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn związanych z zaczepami holowniczymi, rejestracji, wprowadzania do obrotu i dopuszczenia pojazdów, które nie są zgodne ze specyfikacjami technicznymi dotyczącymi zdolności holowania określonymi w części 2 załącznika VII w odniesieniu do odpowiednich wymagań wymienionych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2019/2144.”;

2) w załącznikach II, III, IV, VI, VII i XIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 2

### Sprostowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2021/535 wprowadza się następujące sprostowania:

1) art. 6 ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Zgodnie z art. 6 ust. 5 akapit drugi rozporządzenia (UE) 2018/858, homologacji typu UE można udzielić pojazdom przekraczającym maksymalne dopuszczalne wymiary określone w części 2 sekcje C, D i E pkt 1.1 załącznika XIII do niniejszego rozporządzenia, w którym to przypadku należy zamieścić uwagę »odstępstwo od maksymalnych dopuszczalnych wymiarów« w pkt 52 świadectwa homologacji typu i świadectwa zgodności.

4. Homologację typu UE można przyznać pojazdom przeznaczonym do przewozu ładunków niepodzielnych, których wymiary przekraczają maksymalne wymiary dozwolone określone w części 2 sekcje C, D i E pkt 1.1 załącznika XIII do niniejszego rozporządzenia, jeżeli świadectwo homologacji typu oraz świadectwo zgodności wyraźnie wskazują, że pojazd jest przeznaczony jedynie do przewozu niepodzielnych ładunków.”;

2) w załącznikach II, VIII, XIII i XIV wprowadza się sprostowania zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 3

### Wejście w życie

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

Pkt 6 załącznika I stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 21 marca 2024 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN

## ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach II, III, IV, VI, VII, i XIII wprowadza się następujące zmiany:

1) w części 2 sekcja A załącznika II przed pkt 2.1 dodaje się punkty w brzmieniu:

„2.0.1. Każdy pojazd oznacza się numerem VIN.

2.0.2. VIN jest niepowtarzalny i nieodwołalnie przypisany do danego pojazdu.

2.0.3. VIN umieszcza się na podwoziu lub na pojeździe w momencie, gdy samochód opuszcza linię produkcyjną.

2.0.4. Producent zapewnia identyfikowalność pojazdu za pomocą VIN przez okres 30 lat.

2.0.5. Istnienia środków podjętych przez producenta w celu zapewniania identyfikowalności pojazdu, o której mowa w pkt 2.0.4, nie kontroluje się w momencie udzielania homologacji typu.”;

2) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) w części 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 2.1.2 otrzymuje brzmienie:

„2.1.2. Na pojazdach kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> należy przewidzieć dwa oddzielne miejsca do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych (tj. umożliwiające opcjonalną identyfikację pojazdu ciągnącego, jeżeli wymaga tego organ krajowy).”;

(ii) w pkt 2.3.4.1.3 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Organ udzielający homologacji typu może jednak zezwolić na tolerancję do  $\pm 15^\circ$  na wniosek producenta w celu umieszczenia przedniej tablicy rejestracyjnej poza linią środkową pojazdu z przyczyn technicznych, aerodynamicznych lub innych.”;

b) część 3 uzupełnienie do sekcji II świadectwa homologacji typu UE pkt 2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.3. Druga tylna tablica rejestracyjna w przypadku pojazdów kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>: 520 × 120/340 × 240 (³)”;

3) w części 2 załącznika IV wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 2.2.3.1 w brzmieniu:

„2.2.3.1. W przypadku gdy spryskiwacz szyby przedniej jest zaprojektowany tak, aby obejmował funkcję ograniczającą nadmierne ciśnienie w przypadku zatkania dysz (np. zawór nadmiarowy), na zasadzie odstępstwa od pkt 2.2.3 zdanie drugie, taką funkcję dopuszcza się, pod warunkiem że spełnione są następujące warunki:

a) płyn opuszczający system nie przedostaje się do żadnego przedziału pojazdu, w tym do przestrzeni pod maską, chyba że płyn ten jest specjalnie prowadzony lub skierowany w stronę powierzchni podłoża podczas postoju i w normalnych warunkach jazdy;

b) spryskiwacz szyby przedniej może działać normalnie po całkowitym odetkaniu dysz;

c) normalne działanie jest zapewnione bez konieczności dalszej interwencji użytkownika w celu ręcznego włączenia, regulacji, ponownego połączenia lub wymiany jakiegokolwiek części spryskiwacza szyby przedniej, wycieraczki szyby przedniej, instalacji elektrycznej lub jakiegokolwiek innego odpowiedniego układu.”;

b) pkt 3.2.1.1 otrzymuje brzmienie:

„3.2.1.1. Wszystkie otwory wylotowe dysz należy zatkać w miejscu, z którego z otworów wydostaje się płyn, a następnie uruchomić urządzenie sterujące spryskiwacza szyby przedniej sześć razy w ciągu jednej minuty, przy czym każde uruchomienie musi trwać co najmniej trzy sekundy. Jeżeli jednak zatkanie jest technicznie niewykonalne w miejscu wypływania płynu, można je wykonać wewnątrz wylotu (-ów) dysz.”;

4) w części 2 załącznika VI wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 3.1.1.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Jednakże w przypadku gdy możliwe jest sprawdzenie, czy temperatura zimnej komory mierzona w reprezentatywnych miejscach, takich jak wylot powietrza lub ściany, jest ustabilizowana w określonej temperaturze badania, okres 24 godzin może zostać skrócony.”;

b) pkt 3.1.2 otrzymuje brzmienie:

„3.1.2. Przed umieszczeniem pojazdu w komorze pomiarowej zewnętrzną i wewnętrzną powierzchnię szyby przedniej należy całkowicie odłuszczyć za pomocą spirytusu denaturowanego lub równoważnego środka odłuszczonego. Po suszeniu stosuje się roztwór amoniaku o maksymalnym stężeniu 2 % lub roztwór amoniaku dostępny w handlu, bez dodatku uzależniających substancji zapachowych. Powierzchnie należy pozostawić ponownie do wyschnięcia, a następnie wytrzeć suchą bawełnianą szmatką.”;

c) skreśla się pkt 3.1.6.4;

d) pkt 3.1.6.5 otrzymuje brzmienie:

„3.1.6.5. Temperaturę w komorze pomiarowej należy mierzyć na poziomie szyby przedniej, w punkcie nienarażonym w sposób znaczący na ciepło pochodzące z badanego pojazdu.”;

e) pkt 3.2.1 otrzymuje brzmienie:

„3.2.1. Przed umieszczeniem pojazdu w komorze pomiarowej zewnętrzną i wewnętrzną powierzchnię szyby przedniej należy całkowicie odłuszczyć za pomocą spirytusu denaturowanego lub równoważnego środka odłuszczonego. Po suszeniu stosuje się roztwór amoniaku o maksymalnym stężeniu 2 % lub roztwór amoniaku dostępny w handlu, bez dodatku uzależniających substancji zapachowych. Powierzchnie należy pozostawić ponownie do wyschnięcia, a następnie wytrzeć suchą bawełnianą szmatką.”;

f) pkt 3.2.2.1 otrzymuje brzmienie:

„3.2.2.1. Temperaturę w komorze pomiarowej należy mierzyć na poziomie szyby przedniej, w punkcie nienarażonym w sposób znaczący na ciepło pochodzące z badanego pojazdu.”;

g) pkt 3.2.4 i 3.2.5 otrzymują brzmienie:

„3.2.4. Wewnętrzną powierzchnię szyby przedniej należy wyczyścić w sposób określony w pkt 3.2.1 przed umieszczeniem pojazdu w komorze środowiskowej. Temperaturę otoczenia należy następnie obniżyć i ustabilizować na poziomie  $-3\text{ °C} \pm 1\text{ °C}$ . Pojazd z wyłączonym silnikiem należy przetrzymać w temperaturze badania przez nie mniej niż 10 godzin przed rozpoczęciem badania. Jednakże w przypadku gdy jest możliwe sprawdzenie, czy temperatura płynu chłodzącego silnik pojazdu oraz oleju silnikowego ustabilizowała się na poziomie określonej temperatury badania, okres 10 godzin może zostać skrócony.

3.2.5. Wytwornicę pary należy umieścić tak, aby jej wyloty znajdowały się w środkowej wzdłużnej płaszczyźnie pojazdu w drugim rzędzie siedzeń pojazdu. Zazwyczaj umieszcza się ją za przednimi siedzeniami. Jeżeli konstrukcja pojazdu uniemożliwia takie usytuowanie, wytwornica może być umieszczona z przodu oparcia w pozycji możliwie najbliższej pozycji opisanej powyżej.”;

h) skreśla się pkt 3.2.7.4;

5) w części 2 załącznika VII dodaje się pkt 1.3 i 1.3.1 w brzmieniu:

„1.3. Zdolność holowania

1.3.1. Aby umożliwić usunięcie z drogi pojazdu silnikowego, który uległ awarii, tocząc go na jego własnych kołach, musi istnieć możliwość holowania pojazdu lub wprowadzenia go w tryb umożliwiający holowanie, przy dostępnym kluczu pojazdu i bez użycia specjalnych narzędzi lub demontażu części, które nie zostały zaprojektowane do tego celu, zgodnie z procedurą wskazaną przez producenta w instrukcji obsługi pojazdu silnikowego. W celu uniknięcia nieodwracalnych uszkodzeń producent może ograniczyć warunki holowania w instrukcji obsługi pod względem prędkości i odległości holowania, jednak musi to umożliwiać minimalną odległość holowania wynoszącą 100 m w czasie krótszym niż 10 minut.

W przypadku pojazdów silnikowych kategorii M<sub>1</sub> lub N<sub>1</sub>, których koła są bezpośrednio napędzane silnikami elektrycznymi, producent musi przedstawić w instrukcji obsługi pojazdu wyjaśnienia umożliwiające służbom pomocy drogowej usunięcie pojazdu za pomocą specjalnych narzędzi, jeżeli obracanie się kół pojazdu podczas holowania nie jest możliwe.

Wymóg ten nie ma zastosowania w przypadku, gdy pojazd silnikowy jest uszkodzony w takim stopniu, że holowanie go na jego własnych kołach nie jest fizycznie możliwe lub byłoby niebezpieczne, lub gdy z powodu usterki technicznej główny wyłącznik pojazdu nie może zostać aktywowany.”;

6) w części 2 załącznika XIII wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji B dodaje się pkt 6, 6.1 i 6.2 w brzmieniu:

„6. Masa układu magazynowania energii:

6.1. W przypadku pojazdów bezemisyjnych kategorii N<sub>1</sub> masę układu magazynowania energii ustala się na podstawie dokumentacji dostarczonej przez producenta. Służba techniczna weryfikuje poprawność zadeklarowanych informacji w sposób przekonujący dla organu udzielającego homologacji typu.

6.2. W przypadku, o którym mowa w pkt 6.1, producent wskazuje następujący dodatkowy symbol oraz wartość masy poniżej lub obok obowiązkowych napisów na tabliczce znamionowej producenta, na zewnątrz wyraźnie oznaczonego prostokąta, który zawiera wyłącznie obowiązkowe informacje.

»(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) 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 masy układu magazynowania energii podaje się w polu »Uwagi« świadectwa zgodności, aby umożliwić zawarcie tych informacji w pokładowych dokumentach rejestracyjnych pojazdu w następujący sposób:

»Dodatkowa masa związana z bateriami: ..... kg (\*)

(\*) W przypadku pojazdów hybrydowych z ogniwami paliwowymi lub pojazdów silnikowych zasilanych wyłącznie energią elektryczną należy podać dodatkową wartość masy. Wartość ta wynika z całkowitej masy zestawu(-ów) baterii wysokiego napięcia pomniejszonej o masę referencyjnego zbiornika paliwa (wypełnionego w 90 %). Wartość tę zaokrągla się do pełnych kilogramów bez miejsc po przecinku. W przypadku pojazdów silnikowych, w których możliwa jest wymiana baterii, należy podać masę w momencie produkcji pojazdu silnikowego. Jeżeli w produkcji nie ma referencyjnego pojazdu z silnikiem spalinowym, pole to nie ma zastosowania.«”;

b) sekcja D pkt 2.1.4.1 i 2.1.4.2 otrzymują brzmienie:

„2.1.4.1. Dodatkową masę, której wymaga technologia paliw alternatywnych lub technologia bezemisyjna zgodnie z pkt 2.3 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE, oraz, do celów art. 2 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2019/631, masę układu magazynowania energii pojazdów bezemisyjnych określa się na podstawie dokumentacji przekazanej przez producenta. Służba 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 w przypadku pojazdów silnikowych napędzanych paliwami alternatywnymi lub masę układu magazynowania energii w przypadku bezemisyjnych pojazdów silnikowych 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«

»(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) 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 lub masy układu magazynowania energii podaje się w polu »Uwagi« świadectwa zgodności, aby umożliwić zawarcie tych informacji w pokładowych dokumentach rejestracyjnych pojazdu w następujący sposób:

»Dodatkowa masa związana z bateriami: ..... kg (\*)

(\*) W przypadku pojazdów hybrydowych z ogniwami paliwowymi lub pojazdów silnikowych zasilanych wyłącznie energią elektryczną należy podać dodatkową masę. Wartość ta wynika z całkowitej masy zestawu(-ów) baterii wysokiego napięcia pomniejszonej o masę referencyjnego zbiornika paliwa (wypełnionego w 90 %). Wartość tę zaokrąglą się do pełnych kilogramów bez miejsc po przecinku. W przypadku pojazdów silnikowych, w których możliwa jest wymiana baterii, należy podać masę w momencie produkcji pojazdu silnikowego. Jeżeli w produkcji nie ma referencyjnego pojazdu z silnikiem spalinowym, pole to nie ma zastosowania.«

## ZAŁĄCZNIK II

W załącznikach II, VIII, XIII i XIV wprowadza się następujące sprostowania:

- 1) w części 2 sekcja C pkt 1.4 załącznika II wiersz dotyczący cyfry kontrolnej 7 w tabeli otrzymuje brzmienie:

„7.	7/11	0,636”
-----	------	--------

- 2) część 2 pkt 1.9 załącznika VIII otrzymuje brzmienie:

„1.9. »oś unoszona« oznacza oś zdefiniowaną w załączniku XIII część 2 sekcja A pkt 1.34.”;

- 3) w załączniku XIII wprowadza się następujące sprostowania:

- a) w części 2 wprowadza się następujące sprostowania:

- (i) sekcja A pkt 1.32 otrzymuje brzmienie:

„1.32. »tylne wychylenie« oznacza odległość między punktem początkowym a rzeczywistym skrajnym punktem osiąganym przez tył pojazdu podczas poruszania się w warunkach określonych w sekcji C pkt 8 lub w sekcji D pkt 7.”;

- (ii) sekcja B pkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

„1.3. Wyposażenie i urządzenia, o których mowa w sekcji F, nie są brane pod uwagę przy określaniu długości, szerokości i wysokości.”;

- (iii) sekcja C pkt 1.3 i 1.3.1 otrzymują brzmienie:

„1.3. Wyposażenie i urządzenia, o których mowa w sekcji F, nie są brane pod uwagę przy określaniu długości, szerokości i wysokości.

1.3.1. Dodatkowe wymagania dotyczące urządzeń aerodynamicznych, o których mowa w sekcji F.”;

- (iv) w sekcji D pkt 3.1 dodaje się wzór w brzmieniu:

„ $MC \leq M + TM$ ”;

- (v) sekcja D pkt 1.4.1 otrzymuje brzmienie:

„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 sekcji J, a długość przestrzeni ładunkowej nie przekracza 10,5 m, pojazd może przekroczyć maksymalną dozwoloną długość określoną w pkt 1.1.1.”;

- (vi) w sekcji F tabela I Długość pojazdu wiersz dotyczący pozycji 13 otrzymuje brzmienie:

„13.	Urządzenia mocujące plandekę i ich zabezpieczenie	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x”
------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

- b) w części 3 sekcja A uzupełnienie do sekcji II świadectwa homologacji typu UE pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:

„1.1. Pojazd uzyskał homologację typu zgodnie z art. 6 ust. 3 lub 4 rozporządzenia (UE) 2021/535 (tj. wymiary zewnętrzne pojazdu przekraczają maksymalne wymiary, o których mowa w pkt 1.1 załącznika XIII, część 2, sekcja B, C, D lub E): tak/nie (?).”;



4) część 1 sekcja A i B załącznika XIV otrzymują brzmienie:

#### **„Sekcja A**

##### **Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu UE pojazdu w odniesieniu do jego instalacji wodorowej**

###### MODEL

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu UE typu pojazdu w odniesieniu do jego instalacji wodorowej.

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

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.3.

0.3.1.

0.4.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.11.

3.9.1.11.1.

3.9.1.11.2.

3.9.1.17.

3.9.1.17.1.

3.9.1.17.2.

3.9.2.6.

*Nota wyjaśniająca:*

Niniejszy dokument informacyjny jest oparty na wzorze określonym w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 i należy go uzupełnić odpowiednimi informacjami dotyczącymi wymienionych powyżej punktów zgodnie z tym wzorem.

#### **Sekcja B**

##### **Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu UE w odniesieniu do komponentów wodorowych**

###### MODEL

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu UE w odniesieniu do komponentów wodorowych

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

0.

0.1.

0.2.  
0.2.1.  
0.5.  
0.8.  
0.9.  
3.9.  
3.9.1.  
3.9.1.1.  
3.9.1.2.  
3.9.1.3.  
3.9.1.4.  
3.9.1.4.1.  
3.9.1.4.2.  
3.9.1.4.3.  
3.9.1.4.4.  
3.9.1.4.5.  
3.9.1.4.6.  
3.9.1.4.7.  
3.9.1.4.8.  
3.9.1.4.9.  
3.9.1.4.10.  
3.9.1.5.  
3.9.1.5.1.  
3.9.1.5.2.  
3.9.1.5.3.  
3.9.1.5.4.  
3.9.1.5.5.  
3.9.1.5.6.  
3.9.1.5.7.  
3.9.1.5.8.  
3.9.1.5.9.  
3.9.1.5.10.  
3.9.1.6.  
3.9.1.6.1.  
3.9.1.6.2.  
3.9.1.6.3.  
3.9.1.6.4.  
3.9.1.6.5.  
3.9.1.6.6.  
3.9.1.6.7.  
3.9.1.6.8.  
3.9.1.6.9.  
3.9.1.6.10.  
3.9.1.6.11.

- 3.9.1.15.
- 3.9.1.15.1.
- 3.9.1.15.2.
- 3.9.1.15.3.
- 3.9.1.15.4.
- 3.9.1.15.5.
- 3.9.1.15.6.
- 3.9.1.15.7.
- 3.9.1.15.8.
- 3.9.1.15.9.
- 3.9.1.15.10.
- 3.9.1.15.11.

*Nota wyjaśniająca:*

Niniejszy dokument informacyjny jest oparty na wzorze określonym w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 i należy go uzupełnić odpowiednimi informacjami dotyczącymi wymienionych powyżej punktów zgodnie z tym wzorem.”

\_\_\_\_\_