



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-15-04

Do druku nr 2580

Warszawa, 27 lutego 2004 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych wraz z projektem podstawowego aktu wykonawczego

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 regulaminu Sejmu, przekazuję, **przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

Tabela zgodności

(ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych)

| Lp. | UE | JUE | JPL | Treść przepisu | Przepisy inter - temporalne | U w a g i |
|-----|---|-----------------------------|-----------------------|---|--|-----------------------|
| 1 | Dyrektywa Komisji 2001/116/WE z dnia 20 grudnia 2001 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep | Załącznik nr II pkt 5, | Art. 1. pkt 1 lit. a. | Art. 1 pkt 1 a) w art. 2 pkt 36 otrzymuje brzmienie: „36) pojazd specjalny – pojazd samochodowy lub przyczepa przeznaczona do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia; w pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji;” | | |
| | Dyrektywa 1997/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 roku odnosząca się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG | Załącznik Nr I, p. 2. 1. 1. | Art. 1 pkt 1 lit. b. | Art. 1 pkt 1 b) po pkt 42 dodaje się pkt 42a w brzmieniu: „42a) ciągnik samochodowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie wyłącznie do ciągnięcia przyczep, określenie to obejmuje ciągnik siodłowy i ciągnik balastowy;” | | |
| | Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i | Art. 1. | Art. 1 pkt 5 | Art. 1 pkt 5: w art. 66 ust. 1a otrzymuje brzmienie: „1a. Autobus, samochód ciężarowy o | Art. 3.1. Przepis art. 66 ust. 1a – 1c ustawy, o której mowa w | |

| | | | |
|---|---------------|--|--|
| <p>zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie</p> <p>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/85/WE z dnia 5 listopada 2002 r. zmieniająca Dyrektywę Rady 92/6/EWG w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie</p> | <p>Art. 1</p> | <p>dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i ciągnik samochodowy, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 t, powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną, ograniczający maksymalną prędkość autobusu do 100 km/h, a samochodu ciężarowego i ciągnika samochodowego, do 90 km/h.”</p> | <p>art. 1 w stosunku do :</p> <p>1) autobusu o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 t i ciągnika samochodowego, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 12 t nie dotyczy:</p> <p>a) pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1988 r.;</p> <p>b) pojazdów wykorzystywanych w krajowym transporcie drogowym oraz na terenie państw nie będących członkami Unii Europejskiej – do dnia 1 stycznia 2008 r.;</p> <p>2) autobusu o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 10 t, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nie przekraczającej 12 t i ciągnik samochodowy, dla</p> |
|---|---------------|--|--|

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| | | | | | <p>którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 t ale nie przekraczającą 12 t nie dotyczy .</p> <p>a) pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 października 2001 r.;</p> <p>b) pojazdów zarejestrowanych w okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 1 stycznia 2005 r. - do dnia 1 stycznia 2006 r.;</p> <p>c) pojazdów wykorzystywanych w transporcie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw nie będących członkami Unii Europejskiej - do dnia 1 stycznia 2007 r.;</p> <p>3) autobusu o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 5 t, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nie przekraczającej 7,5 t i ciągnika samochodowego, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 t ale nie przekraczającą 7,5 t nie dotyczy pojazdów wykorzystywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw nie</p> |
|--|--|--|--|--|---|

| | | | | | |
|--|---|--------------------------------|--|---|--|
| | <p>Deklaracji Werońska podpisana 24 października br. przez ministrów infrastruktury i transportu państw członkowskich i krajów nowo wstępujących.</p> <p>Biała Księga Europejskiej Polityki transportowej do roku 2010: Czas na decyzje oraz Europejski Program Działań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.</p> <p>Konwencja o ruchu drogowym sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 roku (Dz. U. z 1998 roku, Nr 5, poz. 40 ze zmianami</p> | <p>Art. 37.</p> <p>Art. 15</p> | <p>Art. 1. pkt 2 i 3</p> <p>Art. 1 pkt 4</p> | <p>Art. 1 pkt 2 i 3: 2) art. 20 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi 50 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.”, 3) art. 33 w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów dozwolony jest z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brak jest wydzielonej drogi dla rowerów.”,</p> <p>Art. 1 pkt 4: 4) w art. 59 dodaje się ust. 3 w brzmieniu: „3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1 i 2, uważa się za spełniony, jeżeli tablica rejestracyjna posiada znak określający państwo, w którym pojazd został zarejestrowany.”,</p> | <p>będących członkami Unii Europejskiej - do dnia 1 stycznia 2008 r. 2. Przepis ust. 1 pkt 1 lit. b, pkt 2 lit. c i pkt 3 nie stosuje się do pojazdów przewożących towary niebezpieczne.</p> |
|--|---|--------------------------------|--|---|--|

| | | | | | |
|--|---|--|---------------------|--|--|
| | <p>Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca Dyrektywę Rady 92/61/EWG</p> <p>Dyrektywa Komisji 2001/116/WE z dnia 20 grudnia 2001 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep</p> <p>Dyrektywę Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych i leśnych</p> <p>Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w</p> | <p>Art. 2</p> <p>Art. 7</p> <p>Art. 22</p> <p>Art. 2 pkt 9</p> | <p>Art. 1 pkt 6</p> | <p>Art. 1 pkt 6:</p> <p>a) w art. 68 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie</p> <p>„2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy producenta lub importera samochodu osobowego z silnikiem spalinowym, ciągnika rolniczego, motocykla i motoroweru, który uzyskał dla tych pojazdów świadectwo homologacji wydane zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej.</p> <p>3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy producenta lub importera przedmiotów wyposażenia lub części pojazdu, który uzyskał dla tych przedmiotów wyposażenia lub części świadectwo homologacji wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej.”</p> <p>b) w art. 68 ust 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4. Producent lub importer, o którym mowa w ust. 2, obowiązany jest przekazać ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o uzyskanych świadectwach</p> | |
|--|---|--|---------------------|--|--|

| | | | |
|---|--|---|--|
| <p>sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca Dyrektywę Rady 92/61/EWG</p> <p>Dyrektywa Komisji 98/14/WE z dnia 6 lutego 1998 dostosowująca do postępu technicznego Dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep</p> <p>Przepis nakazujący wprost stosować wszystkie porozumienia międzynarodowe i Dyrektywy UE o których mowa w art. 68 ust. 13 ustawy w procesie homologacji</p> | | <p>homologacji typu pojazdu wraz z opisem technicznym oraz dane i informacje o pojeździe, o których mowa w art. 80b ustawy, niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdów, jeżeli opis techniczny ich nie zawiera.”</p> <p>c) w art. 68 ust. 7 otrzymuje brzmienie:</p> <p>7. Świadcstwo homologacji wydaje się za opłatą na podstawie wyników badań homologacyjnych polegających na sprawdzeniu, czy dany typ pojazdu, przedmiot jego wyposażenia lub część odpowiadają warunkom określonym w:</p> <p>1) przepisach art. 66 oraz 68 ust.19;</p> <p>2) regulaminach stanowiących załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 104, poz. 1135 i 1136), przyjętych do stosowania przez</p> | |
|---|--|---|--|

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | <p>Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca Dyrektywę Rady 92/61/EWG</p> <p>Dyrektywa Komisji 98/14/WE z dnia 6 lutego 1998 dostosowująca do postępu technicznego Dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep</p> <p>Dyrektywa Komisji 98/14/WE z dnia 6 lutego 1998 dostosowująca do postępu technicznego Dyrektywę Rady</p> | <p>Art. 22</p> <p>Art. 2 pkt 9</p> <p>Art. 1 pkt 3</p> <p>Art. 6</p> | | <p>Rzeczpospolita Polska wraz ze zmianami obowiązującymi od daty wejścia ich w życie.</p> <p>d) w art. 68 ust. 9 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„9. Badania homologacyjne, kontrola zgodności produkcji, zbieranie i przetwarzanie informacji o których mowa w ust. 4, są przeprowadzane na koszt producenta, importera lub podmiotu dokonującego montażu instalacji gazowej.”</p> <p>e) w art. 68 ust. 11, 12, 13 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„11. W razie zmiany warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji, producent lub importer jest obowiązany uzyskać zmianę do posiadanego świadectwa homologacji jako rozszerzenie</p> | |
|--|--|--|--|--|--|

| | | | |
|---|---|---|--|
| <p>70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep</p> <p>Dyrektywa Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych i leśnych</p> <p>Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca Dyrektywę Rady 92/61/EWG</p> <p>Dyrektywa Komisji 98/14/WE z dnia 6 lutego 1998 dostosowująca do postępu technicznego Dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep</p> | <p>Art. 9</p> <p>Art. 1 pkt 3</p> <p>Art. 9</p> | <p>świadectwa homologacji danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.</p> <p>12. W razie wprowadzenia zmian w typie pojazdu, przedmiocie wyposażenia lub części wpływających na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji, producent lub importer jest obowiązany uzyskać zmianę do posiadanego świadectwo homologacji jako rozszerzenie świadectwa homologacji danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.</p> <p>13. Zmianę świadectwa homologacji wydaje się za opłatą po sprawdzeniu, czy dany typ pojazdu, przedmiot jego wyposażenia lub części odpowiadają warunkom określonym w ust 7.”</p> <p>f) w art. 68 ust. 14 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„14. Świadectwo homologacji typu pojazdu wygasa, jeżeli :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) producent lub importer pojazdu, w przypadku określonym w ust 11 i 12, nie uzyska zmiany do tego świadectwa; 2) producent podejmie decyzję o ostatecznym zakończeniu produkcji typu pojazdu.” | |
|---|---|---|--|

| | | | |
|--|---------------------|--|--|
| <p>Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca Dyrektywę Rady 92/61/EWG</p> | <p>Art. 1 pkt 3</p> | | |
| <p>Dyrektywa Komisji 98/14/WE z dnia 6 lutego 1998 dostosowująca do postępu technicznego Dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep</p> | <p>Załącznik I</p> | | <p>g) w art. 68 ust. 15 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„15. Producent lub importer pojazdu obowiązany jest przekazać do ministra właściwego do spraw transportu, na 60 dni przed terminem wygaśnięcia świadectwa homologacji, informację o wygaśnięciu świadectwa homologacji typu pojazdu, ze wskazaniem powodu i daty wygaśnięcia oraz numeru identyfikacyjnego VIN, ostatniego pojazdu zgodnego z wygasającym świadectwem homologacji.”,</p> <p>h) w art. 68 ust. 19 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„19. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, określi, w drodze rozporządzenia,:</p> <p>1) warunki i tryb wydawania, zmiany i cofania świadectw homologacji, zakres wymagań obowiązujących w procesie homologacji, zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych, kontroli zgodności</p> |
| <p>Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca Dyrektywę Rady 92/61/EWG</p> <p>Dyrektywa Komisji 2001/116/WE z dnia 20 grudnia</p> | <p>Załącznik IV</p> | | |

| | | | | |
|---|---|---------------------|--|--|
| <p>2001 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep</p> <p>Dyrektywa Komisji 2001/3/WE z 8 stycznia 2001 dostosowująca do postępu technicznego Dyrektywę Rady 74/150/EWG odnoszącą się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych oraz Dyrektywę Rady 75/322/EWG odnoszącą się do tłumienia zakłóceń radioelektrycznych wywołanych przez silniki z zapłonem iskrowym stosowane w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych</p> <p>Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca Dyrektywę Rady 92/61/EWG</p> | <p>Załącznik II, Rozdział B</p> <p>Art. 6 Art. 14 Art. 15 ust. 3</p> <p>Art. 1 pkt 3</p> | | <p>produkcji lub montażu z warunkami homologacji, wzory dokumentów związanych z homologacją oraz jednostki upoważnione do przeprowadzania badań homologacyjnych, kontroli zgodności produkcji lub montażu z warunkami homologacji;</p> <p>2) wysokość opłat za wydanie i zmianę świadectwa homologacji nie wyższej niż 1000 euro,</p> <p>uwzględniając w szczególności przepisy prawa Unii Europejskiej i porozumienia międzynarodowe w zakresie badań homologacyjnych oraz koszty wydania i zmiany świadectw homologacji w zależności od zakresu świadectwa.”</p> | |
| | <p>Art. 1 pkt 7:</p> <p>7) po art. 68 dodaje się art. 68a w brzmieniu</p> <p>„68a. 1. Minister właściwy do spraw transportu przesyła, w terminie 30 dni od dnia wydania świadectwa homologacji zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji, do właściwych organów państw</p> | <p>Art. 1 pkt 7</p> | | |

| | | | |
|--|--------------------------|--|---|
| <p>Dyrektywa Komisji 98/14/WE z dnia 6 lutego 1998 dostosowująca do postępu technicznego Dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep</p> | <p>Art. 14 ust. 1</p> | | <p>członkowskich Unii Europejskiej kopie tych świadectw wraz z opisem technicznym wystawione dla każdego typu pojazdu na który wydano, zmieniono lub cofnięto świadectwo homologacji typu pojazdu.</p> |
| <p>Dyrektywa 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</p> | <p>Art. 5 Art. 8</p> | | <p>2. Minister właściwy do spraw transportu przesyła w terminie na 30 dni przed terminem wygaśnięcia świadectwa homologacji wydanego zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji, do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej, informację o wygaśnięciu świadectwa homologacji typu pojazdu, ze wskazaniem powodu i daty wygaśnięcia oraz numeru identyfikacyjnego VIN, ostatniego pojazdu zgodnego z wygasającym świadectwem homologacji.</p> |
| <p>Dyrektywa Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych i leśnych</p> | | | <p>3. Minister właściwy do spraw transportu w terminie 30 dni od dnia udzielenia zwolnienia z obowiązku, o którym mowa w art. 68 ust. 1, przesyła informację o udzielonych zwolnieniach do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw transportu przesyła raz w miesiącu do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej listę świadectw homologacji typu przedmiotu wyposażenia i części na które wydano, zmieniono lub cofnięto świadectwo homologacji w miesiącu poprzednim.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw transportu przekaże Komisji Europejskiej i właściwym organom państw członkowskich Unii</p> |

| | | | | | |
|--|---|--|---------------------|---|--|
| | <p>Przepisy dodane w związku z koniecznością uregulowania kwestii rejestracji pojazdów sprowadzonych z terytorium państwa członkowskiego należącego do Wspólnoty Europejskiej z racji przystąpienia Polski do jednolitego obszaru celnego UE.</p> | | <p>Art. 1 pkt 8</p> | <p>Europejskiej nazwy i adresy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) organu wydającego homologację typu pojazdu oraz przedmiotów ich wyposażenia lub części; 2) upoważnionych jednostek badawczych z podaniem zakresu upoważnienia.” <p>Art. 1 pkt 8: 8) w art. 71: a) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Pojazd zarejestrowany za granicą dopuszcza się do ruchu, jeżeli odpowiada wymaganym warunkom technicznym i jest zaopatrzony w tablice rejestracyjne z numerem rejestracyjnym składającym się z liter alfabetu łacińskiego i cyfr arabskich, z zastrzeżeniem art. 59 ust. 2 i 3, a kierujący pojazdem ma przy sobie dokument stwierdzający dokonanie rejestracji.” , b) dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu: „6. Pojazd sprowadzony z terytorium państwa trzeciego nie będącego członkiem Unii Europejskiej, po dokonaniu ostatecznej odprawy celnej przywózowej, dopuszcza się do ruchu na okres 30 dni. 7. Właściciel pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii</p> | |
|--|---|--|---------------------|---|--|

| | | | | | |
|--|---|-------------|--|--|--|
| | <p>Art.43 - 48 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską (prawo swobodnego przepływu pracowników)</p> <p>Dyrektywa Rady Nr 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep</p> | Załącznik I | <p>Art. 1 pkt 13</p> <p>Art. 1 pkt 16</p> <p>Art. 1 pkt 15</p> | <p>Europejskiej jest obowiązany zarejestrować pojazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia jego sprowadzenia.”</p> <p>Art. 1 pkt 13 Art. 79a: w ust. 1 uchyla się pkt 1,</p> <p>Art. 1 pkt 16 Art. 110: w ust. 1 uchyla się pkt 1</p> <p>Art. 1 pkt 15 Art. 81:</p> <p>a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania, a potem corocznie. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki osobowej, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczanego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego</p> | |
|--|---|-------------|--|--|--|

| | | | | | |
|--|--|----------------|---------------------|---|--|
| | <p>Dyrektywa Parlamentu i Rady Nr 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe</p> | <p>Art. 10</p> | <p>Art. 3 pkt 2</p> | <p>do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki "SAM", pojazdu zasilanego gazem, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym.”,</p> <p>b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„6. Okresowe badanie techniczne autobusu o liczbie miejsc powyżej 15 łącznie z miejscem kierowcy przeprowadza się przed upływem 1 roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie co 6 miesięcy.”,</p> <p>Art. 3 pkt 2:</p> <p>W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 9, poz. 84 i Nr 200, poz. 1683 oraz z 2003 r., Nr 96, poz. 874, Nr 110, poz. 1039, Nr 188, poz. 1840, Nr 200, poz. 1953 i Nr 203, poz. 1966) art. 12b otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 12b. 1. Stawki określone w załącznikach nr 1-3 do ustawy, począwszy od 2004 r., ulegają przeliczeniu na następny rok podatkowy zgodnie z procentowym wskaźnikiem kursu EURO na pierwszy dzień roboczy października danego roku w stosunku do kursu EURO w roku poprzedzającym dany rok podatkowy.</p> | |
|--|--|----------------|---------------------|---|--|

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>2. Do przeliczenia stawek określonych w załącznikach nr 1-3 stosuje się kurs wymiany EURO i walut krajowych opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych oblicza corocznie wskaźnik, o którym mowa w ust. 1. Jeżeli wskaźnik jest niższy niż 5%, stawki określone w załącznikach nr 1-3 nie ulegają zmianie na następny rok podatkowy.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłasza w drodze obwieszczenia w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, stawki, o których mowa w ust. 1, obowiązujące na następny rok podatkowy, przeliczone zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1-3, zaokrąglając je w górę do pełnych groszy.”</p> | |
|--|--|--|--|--|--|

DYREKTYWA RADY

z dnia 6 lutego 1970 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep

(70/156/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

a także mając na uwadze, co następuje:

w każdym Państwie Członkowskim pojazdy silnikowe przeznaczone do przewozu towarów lub osób powinny obowiązkowo spełniać pewne wymogi techniczne; przepisy te różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich; w związku występującymi między nimi rozbieżnościami stanowią one przeszkodę w handlu wewnątrz Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej;

powyższe przeszkody w ustanowieniu i funkcjonowaniu wspólnego rynku mogą zostać zmniejszone, a nawet wyeliminowane, jeżeli jednakowe przepisy zostaną przyjęte we wszystkich Państwach Członkowskich, na zasadzie uzupełnienia lub zastąpienia ich własnego obowiązującego obecnie ustawodawstwa;

kontrola przestrzegania przepisów technicznych jest zwyczajowo dokonywana przez Państwa Członkowskie jeszcze przed wprowadzeniem do obrotu pojazdów których dotyczy; kontrola ta obejmuje poszczególne typy pojazdów;

zachodzi konieczność, aby zharmonizowane przepisy techniczne odnoszące się do każdego z poszczególnych elementów lub charakterystyk pojazdu zostały zdefiniowane w dyrektywach szczegółowych;

na szczeblu wspólnotowym kontrola przestrzegania tych przepisów, jak również uznawanie przez każde Państwo Członkowskie kontroli przeprowadzonej przez inne Państwa Członkowskie wymaga zastosowania procedury wspólnotowej homologacji typu w odniesieniu do każdego typu pojazdu;

¹ Dz.U. nr C 160 z 18.12.1969, str. 7.

² Dz.U. nr C 48 z 16.04.1969, str. 14.

procedura ta powinna umożliwić każdemu Państwu Członkowskiemu stwierdzenie, czy każdy typ pojazdu został poddany kontrolom przewidzianym w dyrektywach szczegółowych i wyszczególnionym w świadectwie homologacji typu; powinna także umożliwić producentom wystawianie świadectwa zgodności dla wszystkich pojazdów zgodnych z homologowanym typem; w przypadku gdy pojazdowi towarzyszy to świadectwo, powinien być uznany przez wszystkie Państwa Członkowskie jako zgodny z ich własnym ustawodawstwem; zachodzi konieczność, aby każde Państwo Członkowskie informowało pozostałe Państwa Członkowskie o dokonanym stwierdzeniu, przez przesłanie kopii świadectwa homologacji wystawionego dla każdego typu homologowanego pojazdu;

w ramach okresu przejściowego, homologacja powinna być wydawana na podstawie przepisów wspólnotowych w miarę wchodzenia w życie szczegółowych dyrektyw dotyczących poszczególnych elementów lub poszczególnych charakterystyk pojazdu, a w pozostałym zakresie, na podstawie przepisów krajowych;

bez uszczerbku dla art. 169 i 170 Traktatu, właściwe jest ustanowienie w ramach współpracy między właściwymi władzami Państw Członkowskich przepisów mogących ułatwić rozwiązywanie konfliktów o charakterze technicznym, a dotyczących zgodności danego rodzaju wyrobu z homologowanym typem;

dany pojazd, nawet jeśli jest zgodny z homologowanym typem, może mimo to posiadać pewne uchybienia mogące zagrozić bezpieczeństwu drogowemu, w związku z czym właściwe jest określenie odpowiedniej procedury zapobiegającej temu zagrożeniu;

postęp techniczny wymusza szybkie dostosowywanie przepisów technicznych ujętych w odrębnych dyrektywach; należy, mając na uwadze ułatwienie stosowania środków niezbędnych do osiągnięcia tego celu, określić procedurę ustanawiającą ścisłą współpracę między Państwami Członkowskimi, a Komisją w ramach Komitetu ds. dostosowania do postępu technicznego dyrektyw dotyczących zniesienia barier technicznych w handlu w sektorze pojazdów silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

Definicje

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do jazdy po drodze z karoserią lub bez, posiadający przynajmniej cztery koła oraz maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h, jak również jego przyczepy, z wyłączeniem pojazdów przemieszczających się na szynach, a także traktorów i maszyn rolniczych.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

a) „krajowa homologacja typu” oznacza procedurę administracyjną znaną jako:

- w ustawodawstwie belgijskim: agréation par type i aanneming,
 - w ustawodawstwie niemieckim: allgemeine Betriebserlaubnis,
 - w ustawodawstwie francuskim: réception par type,
 - w ustawodawstwie włoskim: omologazione lub approvazione del tipo,
 - w ustawodawstwie luksemburskim: agréation,
 - w ustawodawstwie niderlandzkim: typegoedkeuring;
- b) „homologacja typu EWG” oznacza procedurę, w której dane Państwo Członkowskie stwierdza, że dany typ pojazdu spełnia przepisy techniczne szczegółowych dyrektyw oraz przeszedł z wynikiem pozytywnym weryfikację przewidzianą w świadectwie homologacji typu EWG, którego wzór znajduje się w załączniku II.

ROZDZIAŁ II

Homologacja typu EWG

Artykuł 3

Każdy wniosek o homologację typu EWG jest składany przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela w danym Państwie Członkowskim. Z wnioskiem należy składać dokument informacyjny, którego wzór znajduje się w załączniku I, jak również dokumenty wymienione w tym dokumencie. Dla jednego typu pojazdu wniosek ten może zostać złożony jedynie w jednym Państwie Członkowskim.

Artykuł 4

1. Każde Państwo Członkowskie homologuje każdy typ pojazdu spełniający następujące warunki:

- a) typ pojazdu jest zgodny z danymi znajdującymi się w dokumencie informacyjnym;
- b) typ pojazdu spełnia warunki kontroli przewidzianych we wzorze świadectwa homologacji, określonego w art. 2 lit. b).

2. Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu wdraża niezbędne środki na rzecz nadzorowania w niezbędnym zakresie zgodności produkcji z homologowanym prototypem, w razie potrzeby we współpracy z właściwymi władzami pozostałych Państw Członkowskich. Nadzór ten ogranicza się do kontroli wyrywkowej.

Państwo Członkowskie wypełnia wszystkie rubryki świadectwa homologacji dla każdego typu pojazdu, który homologuje.

Artykuł 5

1. Właściwe władze każdego Państwa Członkowskiego przesyłają w terminie jednego

miesiąca do właściwych władz pozostałych Państw Członkowskich kopię dokumentów informacyjnych i świadectw homologacji wystawionych dla każdego typu pojazdu, który homologują bądź, któremu odmawiają homologacji.

2. Dla każdego pojazdu wyprodukowanego zgodnie z homologowanym prototypem, producent lub jego upoważniony przedstawiciel w kraju rejestracji wystawia świadectwo zgodności według wzoru znajdującego się w załączniku III.

3. Jednakże, Państwa Członkowskie mogą zażądać, w celu opodatkowania pojazdu lub w celu wystawienia dokumentów rejestracyjnych pojazdu, aby na świadectwo zgodności zostały naniesione informacje inne niż określone w załączniku III pod warunkiem, że będą one wyraźnie wymienione w dokumencie informacyjnym lub też dadzą się z niego wydedukować za pomocą prostych obliczeń.

Artykuł 6

1. Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG powinno wdrożyć niezbędne środki w celu zapewnienia, że jest ono powiadamiane każdej przerwie w produkcji oraz o każdej zmianie w danych szczegółowych znajdujących się w dokumencie informacyjnym.

2. Jeżeli to Państwo Członkowskie uzna, że zmiana tego rodzaju nie powoduje zmiany w istniejącym świadectwie homologacji lub nie powoduje wystawienia nowego świadectwa homologacji, właściwe władze tego państwa informują o tym producenta i przekazują właściwym władzom pozostałych Państw Członkowskich za pomocą okresowych przesyłek zbiorczych kopie zmian wprowadzonych do już rozesłanych dokumentów informacyjnych.

3. Jeżeli to Państwo Członkowskie stwierdzi, że zmiana wniesiona do dokumentu informacyjnego uzasadnia ponowne weryfikacje lub nowe badania i powoduje w związku z tym zmianę w istniejącym świadectwie homologacji lub powoduje wystawienie nowego świadectwa homologacji, właściwe władze tego państwa informują o tym producenta i przekazują nowe dokumenty właściwym władzom pozostałych Państw Członkowskich w terminie jednego miesiąca od daty ich wystawienia.

4. W przypadku, gdy świadectwo homologacji typu zostaje zmienione lub zastąpione, bądź też traci ważność w wyniku zatrzymania produkcji homologowanego typu, właściwe władze Państwa Członkowskiego, które przyznało homologację, przekazują w terminie miesiąca właściwym władzom pozostałych Państw Członkowskich numery seryjne ostatniego pojazdu wyprodukowanego zgodnie z ostatnim dokumentem oraz w razie potrzeby, numery seryjne pierwszego pojazdu wyprodukowanego zgodnie z nowym lub zmienionym dokumentem.

Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie nie mogą, powołując się na przyczyny dotyczące konstrukcji czy funkcjonowania pojazdu odmówić jego rejestracji lub zakazać sprzedaży, wprowadzenia do obrotu lub użytkowania, jeżeli jest on nowy i towarzyszy mu świadectwo zgodności.

2. Jednakże, istnienie tego świadectwa nie jest przeszkodą w podjęciu przez dane Państwo Członkowskie tego rodzaju środków wobec pojazdów niezgodnych z homologowanym

prototypem.

Do niezgodności z homologowanym prototypem dochodzi w sytuacji, gdy zostanie stwierdzone na podstawie dokumentu informacyjnego, że istnieją rozbieżności niedopuszczone przez Państwo Członkowskie, które uprzednio wydało homologację zgodnie z art. 6 ust. 2 lub 3. O ile odrębne dyrektywy przewidują wartości graniczne, nie dochodzi do rozbieżności w stosunku do homologowanego typu, jeśli te wartości graniczne nie zostały przekroczone.

Artykuł 8

1. Jeżeli Państwo Członkowskie, które dokonało homologacji typu EWG stwierdzi, że szereg pojazdów wyposażonych w świadectwo zgodności z tym samym typem nie jest zgodnych z typem homologowanym przez to państwo, wtedy państwo podejmuje niezbędne kroki mające na celu zapewnienie, że zgodność produkcji z homologowanym typem zostanie osiągnięta. Właściwe władze tego państwa informują władze innych Państw Członkowskich o podjętych środkach, które mogą polegać, w razie potrzeby, na wycofaniu homologacji typu EWG.

Wspomniane wyżej władze podejmują te same dyspozycje także wtedy, gdy uzyskają za pośrednictwem właściwych władz innego Państwa Członkowskiego informację o występowaniu tego rodzaju niezgodności.

2. Właściwe władze Państw Członkowskich informują się wzajemnie, w terminie miesiąca, o wycofaniu przyznanej wcześniej homologacji typu EWG oraz o motywach uzasadniających zastosowanie takiego środka.

3. Jeżeli Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG zakwestionuje rzeczywiste występowanie uchybienia, o którym zostało poinformowane, zainteresowane Państwa Członkowskie podejmują wysiłki na rzecz uregulowania sporu.

Komisja jest informowana i w razie potrzeby przeprowadza odpowiednie konsultacje w celu osiągnięcia rozwiązania.

Artykuł 9

Jeżeli dane Państwo Członkowskie stwierdzi, że pojazdy należące do tego samego typu, nawet, jeśli posiadają świadectwo zgodności wydane zgodnie z przepisami stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego może, maksymalnie na okres sześciu miesięcy, odmówić zarejestrowania tych pojazdów lub wprowadzić zakaz ich sprzedaży, wprowadzania do obrotu lub użytkowania na swoim terytorium. Informuje o tym bezzwłocznie pozostałe Państwa Członkowskie oraz Komisję, precyzując motywy podjętej przez siebie decyzji.

ROZDZIAŁ III

Przepisy przejściowe

Artykuł 10

1. Z chwilą wejścia w życie niniejszej dyrektywy i w miarę jak będą wchodzić w życie

dyrektywy szczegółowe niezbędne do realizowania procedury homologacji typu EWG:

- zharmonizowane przepisy techniczne będą stosowane w miejsce odpowiadających im przepisów krajowych jako podstawa homologacji typu wydawanej na szczeblu krajowym, jeżeli takie jest życzenie wnioskującego o homologację krajową;
 - na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela i po złożeniu dokumentu informacyjnego, określonego w art. 3, Państwo Członkowskie wypełnia rubryki świadectwa homologacji, określonego w art. 2 lit. b). Kopia tego dokumentu jest przekazywana wnioskodawcy. Pozostałe Państwa Członkowskie, od których wymagane jest dokonanie homologacji krajowej dla tego samego typu pojazdu akceptują ten dokument jako dowód na przeprowadzenie wszystkich przewidzianych kontroli.
2. Przepisy ust. 1 niniejszego artykułu tracą moc z chwilą wejścia w życie wszystkich przepisów niezbędnych do realizowania procedury homologacji typu EWG.

ROZDZIAŁ IV

Przepisy ogólne i końcowe

Artykuł 11

Zmiany wynikające z konieczności dostosowania do postępu technicznego:

- załączników I, II i III do niniejszej dyrektywy,
- przepisów odrębnych dyrektyw, określonych w załączniku II, wyraźnie wskazane w każdej z tych dyrektyw

są przyjmowane zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 13.

Artykuł 12

1. Ustanawia się Komitet ds. dostosowania do postępu technicznego dyrektyw dotyczących zniesienia barier technicznych w handlu w sektorze pojazdów silnikowych, zwany dalej „Komitetem”, składający się z przedstawicieli Państw Członkowskich, przewodniczącym Komitetu jest przedstawiciel Komisji.

2. Komitet przyjmuje swój regulamin.

Artykuł 13

1. W przypadku zastosowania procedury określonej w niniejszym artykule, Komitet jest informowany przez swojego przewodniczącego z jego własnej inicjatywy lub na wniosek przedstawiciela jednego z Państw Członkowskich.

2. Przedstawiciel Komisji przedstawia Komitetowi projekt środków, które należy podjąć. Komitet wydaje opinię na temat tego projektu w terminie ustalonym przez przewodniczącego z uwzględnieniem stopnia pilności sprawy. Opinię przyjmuje większością dwunastu głosów;

liczba głosów Państw Członkowskich jest ważona zgodnie z art. 148 ust. 2 Traktatu. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

3. a) Komisja przyjmuje przewidziane środki, jeżeli są one zgodne z opinią Komitetu.
- b) W przypadku, gdy rozważane środki nie są zgodne z opinią Komitetu lub też w razie braku opinii, Komisja przedstawia bezzwłocznie Radzie propozycję w sprawie środków, które należy podjąć. Rada stanowi większością kwalifikowaną.
- c) Jeśli Rada nie podejmie decyzji w ciągu 3 miesięcy po przedłożeniu jej powyższej propozycji, Komisja przyjmie projektowane środki.

Artykuł 14

Każda decyzja dotycząca odmowy lub wycofania homologacji, odmowy zarejestrowania lub zakazu wprowadzania do obrotu lub użytkowania, podjęta na mocy przepisów przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy, powinna być szczegółowo umotywowana. Jest ona podawana do wiadomości zainteresowanego ze wskazaniem możliwych dróg składania odwołań przewidzianych w ustawodawstwie Państw Członkowskich, jak również terminów składania tych odwołań.

Artykuł 15

1. Państwa Członkowskie podejmą wszelkie środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie osiemnastu miesięcy licząc od jej ogłoszenia i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.
2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 16

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 6 lutego 1970 r.

W imieniu Rady

P. HARMEL

Przewodniczący

Spis Załączników

ZAŁĄCZNIK I
WZÓR DOKUMENTU INFORMACYJNEGO

ZAŁĄCZNIK II
ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU EWG

ZAŁĄCZNIK III
**WZÓR
POŚWIADCZENIE ZGODNOŚCI**

DYREKTYWA KOMISJI 98/14/WE

z dnia 6 lutego 1998 r.

dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 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 przyczep¹, ostatnio zmienioną dyrektywą 97/27/WE², Parlamentu Europejskiego i Rady, w szczególności jej art. 13 ust. 2,

uwzględniając dyrektywę Rady 92/53/EWG z dnia 18 czerwca 1992 r. zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep³, w szczególności jej art. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

dyrektywa 92/53/EWG wzywa Komisję, by ta, na podstawie sprawozdania, które ma być sporządzone do dnia 31 grudnia 1994 r., zaproponowała wprowadzenie zmian wymaganych do udoskonalenia uzgodnień dotyczących homologacji oraz do ułatwienia wejścia do użytku pojazdów w Państwach Członkowskich;

zgodnie z art. 9 dyrektywy 70/156/EWG powinna zostać uznana równoważność międzynarodowych rozporządzeń ustanowionych przez Europejską Komisję Gospodarczą Narodów Zjednoczonych (EKG/NZ), wymienionych w części II załącznika IV do wspomnianej dyrektywy, z odpowiednimi oddzielnymi dyrektywami; w celu utrzymania przejrzystości wspomnianych rozporządzeń i dyrektyw niezbędne jest wprowadzenie zmian i uaktualnienie odpowiedniego Załącznika oraz tabeli równoważności;

zgodnie z art. 10 dyrektywy 70/156/EWG wymagane jest, aby Państwa Członkowskie udzielające homologacji przyjęły niezbędne środki, zgodnie z załącznikiem X, w celu sprawdzenia, czy przyjęto odpowiednie uzgodnienia zapewniające, że produkcja pojazdów, układów, części oraz odrębnych jednostek technicznych jest zgodna z homologowanym typem;

konieczna jest harmonizacja wymogów dotyczących kontroli zgodności produkcji, którą mają

¹ Dz.U L 42 z 23.02.1970, str. 1.

² Dz.U. L 233 z 25.08.1997, str. 1.

³ Dz.U. L 225 z 10.08.1992, str. 1.

przeprowadzić organy udzielające homologacji; w celu zapewnienia jednolitości stosowania i interpretacji, niezbędne jest dołączenie określonych wskazówek dotyczących stosowanych procedur;

środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. dostosowania do postępu technicznego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 70/156/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wnioski o udzielenie homologacji typu pojazdu składa producent do organu udzielającego homologacji danego Państwa Członkowskiego. Wnioskowi towarzyszy folder informacyjny zawierający informacje wymagane w załączniku III oraz świadectwa homologacji dla każdej z oddzielnych dyrektyw stosowanych jak jest to wymagane w załącznikach IV i XI; organowi udzielającemu homologacji udostępnia się pakiet informacyjny na temat homologacji układów i odrębnych jednostek technicznych w odniesieniu do każdej z oddzielnych dyrektyw przez cały okres do daty udzielenia bądź odmowy udzielenia homologacji.”;

2. w art. 4 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w lit. c) wyrazy „odpowiednia oddzielna dyrektywa” zastępuje się wyrazami „odpowiednia oddzielna dyrektywa wymieniona w załączniku IV lub XI”;
- b) w lit. d) wyrazy „odpowiednia oddzielna dyrektywa” zastępuje się wyrazami „odpowiednia oddzielna dyrektywa wymieniona w załączniku IV lub XI”;
- c) dodaje się akapity w brzmieniu:

„W przypadku homologacji pojazdu odnoszącej się do załącznika XI lub art. 8 ust. 2 lit. c) lub w przypadku homologacji układu, części lub odrębnej jednostki technicznej odnoszącej się do załącznika XI lub art. 8 ust. 2 lit. c) oraz zawierającej ograniczenia lub wyłączenia od niektórych przepisów odpowiedniej oddzielnej dyrektywy, świadectwo homologacji zawiera ograniczenia swojej ważności oraz przyznane wyłączenia i ma przypisany specjalny numer homologacji zgodnie z przepisami załącznika VII.

W przypadku gdy dane podane w folderach informacyjnych określone w lit. a)-d) zawierają przepisy dotyczące pojazdów szczególnego przeznaczenia określonych w odpowiednich kolumnach załącznika XI i dodatków do niego, świadectwo homologacji również zawiera takie przepisy i wyłączenia.”;

3. art. 5 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 5*

Zmiany do homologacji

1. Państwo Członkowskie, które udzieliło homologacji typu, musi podjąć niezbędne środki w celu zapewnienia sobie możliwości uzyskania informacji na temat wszelkich zmian danych zawartych w pakiecie informacyjnym.
2. Wniosek o zmianę homologacji typu składa się wyłącznie w tym Państwie Członkowskim, które pierwotnie udzieliło homologacji typu.
3. W przypadku zmiany danych zawartych w pakiecie informacyjnym dotyczących homologacji układu, części lub odrębnej jednostki technicznej, organ udzielający homologacji danego Państwa Członkowskiego wydaje poprawioną(-ne) stronę(-ny) pakietu informacyjnego zgodnie z potrzebami, zaznaczając na każdej poprawionej stronie charakter zmian oraz datę ponownego wydania; uznaje się, że skonsolidowana, uaktualniona wersja pakietu informacyjnego, któremu towarzyszy szczegółowy opis zmiany, również spełnia ten wymóg.

Przy każdym wydaniu poprawionych stron lub skonsolidowanej, uaktualnionej wersji dokonuje się zmiany w indeksie do pakietu informacyjnego (dołączonego do świadectwa homologacji), podając najnowszą datę poprawionych stron lub datę skonsolidowanej, uaktualnionej wersji.

Jeśli ponadto zmieniła się informacja podana na świadectwie homologacji (z wyjątkiem załączników do niego) lub, gdy od daty podanej na świadectwie homologacji zmieniły się wymogi dyrektywy, poprawkę określa się jako „rozszerzenie”, a organ udzielający homologacji danego Państwa Członkowskiego wydaje poprawione świadectwo homologacji (określone przez numer rozszerzenia), przedstawiające jasno powody wydania rozszerzenia oraz datę ponownego wydania.

Jeśli organ udzielający homologacji danego Państwa Członkowskiego uzna, że poprawka do pakietu informacyjnego uzasadnia przeprowadzenie nowych badań i kontroli, informuje o tym producenta oraz wydaje dokumenty wymienione w akapicie pierwszym, drugim i trzecim dopiero po pomyślnym przeprowadzeniu nowych badań lub kontroli.

4. Jeśli w przypadku homologacji typu pojazdu zmieniają się dane zawarte w pakiecie informacyjnym, organ udzielający homologacji danego Państwa Członkowskiego wydaje poprawioną stronę(-ny) pakietu informacyjnego zgodnie z potrzebami, zaznaczając na każdej poprawionej stronie charakter takiej zmiany oraz datę ponownego wydania; uznaje się, że skonsolidowana, uaktualniona wersja pakietu informacyjnego, któremu towarzyszy szczegółowy opis zmiany, również spełnia ten wymóg.

Przy każdym wydaniu poprawionych stron lub skonsolidowanej, uaktualnionej wersji również dokonuje się zmian w indeksie do pakietu informacyjnego (dołączonego do świadectwa homologacji), podając najnowszą datę poprawionych stron lub datę wydania skonsolidowanej uaktualnionej wersji.

Jeśli ponadto wymagane są dalsze kontrole lub, gdy zmieniła się informacja na

świadczenie homologacji (z wyjątkiem załączników do niego) albo, gdy od daty podanej na świadectwie homologacji zmieniły się wymagania jakiejkolwiek z oddzielnych dyrektyw mających zastosowanie do daty, od której zabronione jest wejście pojazdu do użytku, zmianę określa się jako „rozszerzenie”, a organ udzielający homologacji danego Państwa Członkowskiego wydaje poprawione świadectwo homologacji (określone przez numer rozszerzenia), przedstawiając jasno powody wydania rozszerzenia oraz datę ponownego wydania.

Jeśli organ udzielający homologacji danego Państwa Członkowskiego uzna, że zmiana w pakiecie informacyjnym wymaga przeprowadzenia nowych badań i kontroli, informuje o tym producenta oraz wydaje dokumenty wymienione w pierwszym, drugim i trzecim akapicie dopiero po pomyślnym przeprowadzeniu nowych badań lub kontroli. Poprawione dokumenty są przesyłane do wszystkich pozostałych organów udzielających homologacji w terminie do jednego miesiąca.

5. W przypadku, gdy staje się oczywiste, że homologacja typu pojazdu wkrótce utraci ważność, ponieważ jedna lub więcej z oddzielnych dyrektyw, określonych w pakiecie informacyjnym, wkrótce utraci ważność lub z powodu wprowadzenia nowej oddzielnej dyrektywy do części I załącznika V, organ udzielający homologacji Państwa Członkowskiego, które udzieliło homologacji w terminie nie krótszym niż jeden miesiąc przed upływem ważności homologacji typu pojazdu przekaże ten fakt organom udzielającym homologacji pozostałych Państw Członkowskich wraz ze wskazaniem odpowiedniej daty lub numeru identyfikacyjnego ostatniego pojazdu wyprodukowanego zgodnie ze starym świadectwem.

6. W odniesieniu do kategorii pojazdów, których nie dotyczy zmiana wymagań w oddzielnych dyrektywach lub w niniejszej dyrektywie, nie są wymagane zmiany do homologacji.”;

4. w art. 6 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Świadectwo zgodności jest sporządzane w taki sposób, aby zapobiec fałszerstwu. W tym celu druk jest być wykonany na papierze zabezpieczonym przez kolorową grafikę albo znaki wodne ze znakami identyfikacyjnymi producenta.”;

5. w art. 8 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:

(i) w pkt. 1 skreśla się wyraz „ilościowe”;

(ii) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dla stosowania pkt. 1 do jednego lub więcej typów danej kategorii, producent musi złożyć wniosek do właściwej władzy każdego z Państw Członkowskich zainteresowanych wejściem do użytku takich typów pojazdów. Wniosek musi określać techniczne lub gospodarcze powody jego złożenia.

W terminie do trzech miesięcy wspomniane Państwa Członkowskie

decydują, czy i dla jakiej liczby jednostek dopuszczają dany typ pojazdu do rejestracji na swoim terytorium.

Każde z Państw Członkowskich zainteresowanych wprowadzeniem do użytkowania takich typów pojazdu jest zobowiązane do zapewnienia, że producent działa zgodnie z wymaganiami przepisów załącznika XII.B.

Państwa Członkowskie przesyłają każdego roku Komisji wykaz przyznanych zwolnień.”;

b) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) *Pojazdy, części lub odrębne jednostki techniczne oparte na technologiach lub pojęciach, które nie mogą z powodu swojego szczególnego charakteru być zgodne z jednym lub więcej wymaganiami jednej lub więcej z oddzielnych dyrektyw*

W takim przypadku Państwo Członkowskie może udzielić homologacji o ważności ograniczonej do swojego terytorium, ale w terminie do jednego miesiąca od daty jej wydania przesyła kopię świadectwa homologacji wraz z załącznikami do niego organom udzielającym homologacji pozostałych Państw Członkowskich oraz Komisji. Jednocześnie przesyła Komisji wniosek o zezwolenie na udzielenie homologacji typu zgodnie z niniejszą dyrektywą. Wnioskowi towarzyszy dokumentacja zawierająca następujące elementy:

- powód, dla którego omawiane technologie lub koncepcje uniemożliwiają spełnienie przez pojazd, element składowy lub oddzielny podzespół wymogów jednej lub więcej odpowiednich oddzielnych dyrektyw,
- opis dziedzin dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz podjętych w tej kwestii środków,
- opis badań oraz ich wyniki, wykazujące poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska co najmniej zbliżony do poziomu określonego wymogami jednej lub więcej odpowiednich oddzielnych dyrektyw,
- wnioski o poprawki do odpowiednich oddzielnych dyrektyw lub o nowe odrębne dyrektywy, mające zastosowanie w tej kwestii.

Komisja w terminie do trzech miesięcy od daty przyjęcia kompletnej dokumentacji przedkłada Komitetowi projekt decyzji określony w art. 13. Komisja, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 zadecyduje, czy zezwoli Państwu Członkowskiemu na udzielenie homologacji zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Jedynie wniosek o udzielenie homologacji oraz projekt decyzji są przekazane Państwom Członkowskim w ich języku(-ach) narodowym(-

ych), jednakże Państwa Członkowskie jako warunek wstępny konieczny do podjęcia decyzji zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 mogą żądać, aby wszystkie elementy dokumentacji sporządzono w języku oryginalnym.

Jeśli wniosek zostanie rozpatrzony pozytywnie, Państwo Członkowskie może wydać homologację zgodnie z niniejszą dyrektywą. W takich przypadkach decyzja również zawiera ustalenia, czy wprowadzić jakiegokolwiek ograniczenia (takie jak okres) jego ważności. Ważność homologacji w żadnym razie nie powinna być krótsza niż 36 miesięcy.

W przypadku dostosowania odpowiednich oddzielnych dyrektyw do postępu technicznego tak, aby pojazdy, części lub odrębne jednostki techniczne, którym zostały przyznane homologacje na podstawie przepisów niniejszej lit. c), spełniały wymogi dyrektywy zmieniającej, Państwa Członkowskie przekształcają takie homologacje w homologacje standardowe, uwzględniając czas potrzebny po to, aby np. producenci mogli zmienić oznakowanie homologacji na częściach. Zmiany takie obejmować będą usunięcie wszelkich odniesień do ograniczeń lub wyłączeń oraz zastąpienie specjalnych numerów homologacji standardowymi numerami homologacji.

Jeżeli nie podjęto niezbędnych kroków dla dostosowania oddzielnej dyrektywy lub dyrektyw, ważność homologacji udzielonych zgodnie z przepisami niniejszej litery można przedłużyć na wniosek Państwa Członkowskiego, które udzieliło homologacji kolejną decyzją podjętą zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13.”;

6. w art. 10 ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Weryfikacja mająca na celu zapewnienie zgodności produktów z homologowanym typem będzie ograniczona do procedur określonych w sekcjach 2 i 3 załącznika X oraz w tych oddzielnych dyrektywach, które zawierają szczególne wymagania.”;

7. w art. 13 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Jeśli Komisja przyjmuje zmiany do oddzielnej dyrektywy, na podstawie tych samych poprawek przyjmuje odpowiednie zmiany do odpowiednich załączników do niniejszej dyrektywy.”;

8. załączniki są zmieniane zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawodawcze, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 30 września 1998 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Wspomniane przepisy powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Procedura dokonywania takiego odniesienia zostanie przyjęta przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

3. Państwa Członkowskie stosują przepisy określone w ust. 1, w odniesieniu do nowych typów pojazdów od dnia 1 października 1998 r. Jednakże na wniosek producenta poprzedni wzór świadectwa zgodności może być wykorzystywany przez okres 12 miesięcy od wymienionej daty w odniesieniu do pojazdów kompletnych oraz 18 miesięcy w odniesieniu do pojazdów skompletowanych po homologacji wielostopniowej.

4. Niniejsza dyrektywa nie unieważnia homologacji przyznanych przed jej wejściem w życie, ani nie uniemożliwia rozszerzania takich homologacji zgodnie z ustaleniami dyrektywy, na podstawie której zostały pierwotnie udzielone. Jednakże po 12 miesiącach od daty podanej w ust. 3 w odniesieniu do pojazdów kompletnych oraz 18 miesięcy w odniesieniu do pojazdów skompletowanych po homologacji wielostopniowej wszystkie świadectwa zgodności wydane przez producenta muszą być zgodne ze wzorem określonym w załączniku IX do dyrektywy 70/156/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

5. W odniesieniu do homologacji typu pojazdów Państwa Członkowskie stosują niniejszą dyrektywę jedynie w przypadku homologacji typu pojazdów kategorii M_1 wyposażonych w silniki spalinowe, w oczekiwaniu na wprowadzenie zmian do załączników w celu włączenia do nich pojazdów kategorii M_1 napędzanych silnikami innymi niż spalinowe oraz innych kategorii pojazdów. W tym czasie obowiązywać będą przepisy art. 10 dyrektywy 70/156/EWG, zmienionej dyrektywą 87/403/EWG⁴, odnoszące się do homologacji typu pojazdów innych kategorii.

6. W celu włączenia pojazdów kategorii innych niż M_1 Państwa Członkowskie jedynie na wniosek producenta stosują art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą, w odniesieniu do pojazdów specjalnego przeznaczenia wymienionych w załączniku XI aż do daty określonej w zmianie do niniejszej dyrektywy.

W tym czasie Państwa Członkowskie udzielają homologacji typu oraz wyrażają zgodę na rejestrację, sprzedaż oraz wejście do użytku takich pojazdów lub części i odrębnych jednostek technicznych takich pojazdów zgodnie z przepisami art. 10 dyrektywy 70/156/EWG.

7. Do dnia 31 grudnia 1997 r. w odniesieniu do całych pojazdów, a do dnia 31 grudnia 1999 r. w odniesieniu do pojazdów skompletowanych po homologacji wielostopniowej, oraz do dat określonych w ust. 6 w odniesieniu do pojazdów specjalnego przeznaczenia, wymienionych w załączniku XI art. 7 ust. 1 i 2 dyrektywy 70/156/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą, nie ma zastosowania do pojazdów, części lub odrębnych jednostek technicznych należących do typu, dla którego udzielono krajowej homologacji przed dniem 1 stycznia 1996 r. w odniesieniu do pojazdów kompletnych lub przed dniem 1 stycznia 1998 r. w odniesieniu do pojazdów skompletowanych po homologacji wielostopniowej; nie ma on również zastosowania do pojazdów specjalnego przeznaczenia przed datami określonymi w ust. 6, ani typu pojazdów, który dane Państwo Członkowskie zarejestrowało i zatwierdziło do sprzedaży lub wejścia do użytku przed dniem 1 stycznia 1996 r. w odniesieniu do pojazdów kompletnych lub przed dniem 1 stycznia 1998 r. w odniesieniu do pojazdów po homologacji wielostopniowej lub datami określonymi w ust. 6.

⁴ Dz.. L 220 z 8.08.1987, str. 44.

8. Homologacje stanowiące część krajowej procedury homologacji typu określonej w ust. 6 i 7, a których udzielono zgodnie z oddzielnymi dyrektywami, obowiązują po datach wymienionych w ust. 6 i 7, chyba że znajdzie zastosowanie jeden z warunków wymienionych w art. 5 ust. 3 akapit czwarty dyrektywy 70/156/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

9. Do czasu harmonizacji systemów rejestracji i opodatkowania Państw Członkowskich w odniesieniu do pojazdów objętych zakresem niniejszej dyrektywy, Państwa Członkowskie mogą stosować krajowe systemy kodowe w celu ułatwienia rejestracji oraz opodatkowania na ich terytorium. W tym celu Państwa Członkowskie mogą wprowadzić dodatkowy podział do wersji wykazanych w części II załącznika III, pod warunkiem że dane zastosowane we wspomnianych dodatkowych podziałach będą w sposób jednoznaczny przedstawione w pakiecie informacyjnym lub jeśli można je z niego uzyskać po przeprowadzeniu prostego obliczenia. Państwa Członkowskie mogą również zażądać uzupełnienia świadectwa zgodności o numery kodów krajowych.

10. Do czasu zmiany dyrektywy 70/156/EWG w celu włączenia do niej również pojazdów kategorii innych niż M_1 , w odniesieniu do pojazdów specjalnego przeznaczenia wymienionych w załączniku XI po zastosowaniu wieloetapowej homologacji typu Państwa Członkowskie mogą przyznać homologację pojazdu na podstawie świadectwa homologacji udzielonego producentowi podstawowego / niekompletnego pojazdu takich kategorii, jeśli przepisy załącznika XI umożliwiają pojazdowi spełnienie wymogów mających zastosowanie do kategorii, do której wspomniany podstawowy / niekompletny pojazd należy.

Ponadto w odniesieniu do późniejszych procedur rejestracji producent podstawowego / niekompletnego pojazdu kategorii innych niż M_1 wyda pisemną deklarację, zgodnie z załącznikiem XV.

11. Z zastrzeżeniem art. 8 ust. 2 lit. a) i b) dyrektywy 70/156/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą, przepisy ust. 6 i 7 niniejszego artykułu nie zezwalają Państwom Członkowskim na uchylenie przepisów oddzielnych dyrektyw lub niniejszej dyrektywy, ustalających na podstawie całkowitej harmonizacji wymogi w odniesieniu do homologacji oraz do początkowego wejścia do użytku pojazdu, części lub odrębnej jednostki technicznej.

12. Przepisy art. 8 ust. 2 lit. b), z wyjątkiem wyrazów „na mocy art. 5 ust. 5” oraz pkt. 1 tiret drugie stosuje się do pojazdów kategorii M_1 z silnikiem spalinowym, zarejestrowanych z datą określoną w ust. 7 niniejszego artykułu, którym nie towarzyszy ważne świadectwo zgodności.

13. Uznaje się, że ważność homologacji typu przyznanych wcześniej na podstawie przepisów art. 8 ust. 2 lit. c) dyrektywy 70/156/EWG jest jednorazowo przedłużona na okres 12 miesięcy od daty ich wygaśnięcia.

Artykuł 3

1. Nie później niż do dnia 31 grudnia 2000 r., na podstawie odpowiednich informacji przekazanych przez właściwe organy udzielające homologacji Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące stosowania europejskich procedur homologacji typu, zwracając szczególną, choć nie wyłączną uwagę na jego wpływ na małe i średnie przedsiębiorstwa związane z wieloetapowym procesem produkcji oraz tam, gdzie to właściwe, proponuje

zmiany wymagane do poprawy procesu harmonizacji.

2. Nie później niż do dnia 31 grudnia 2000 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące warunków stosowania w Państwach Członkowskich pkt. 1 sekcji B załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą oraz, jeśli to właściwe, proponuje uproszczenie tych wymagań.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 6 lutego 1998 r.

W imieniu Komisji

Martin BANGEMANN

Członek Komisji

Spis Załączników

Załącznik

DYREKTYWA KOMISJI 2001/116/WE

z dnia 20 grudnia 2001 r.

dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 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 przyczep¹, ostatnio zmienioną dyrektywą 2000/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady², w szczególności jej art. 13 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 70/156/EWG i załączniki do niej były kilkakrotnie zmieniane; ponieważ do załączników należy wprowadzić dalsze zmiany, powinny one dla jasności zostać skonsolidowane w jednym tekście.
- (2) Zawarte w tych załącznikach przepisy dotyczące niezbędnych dokumentów administracyjnych do celów homologacji typu całego pojazdu powinny stosować się do pojazdów kategorii M₁ wyposażonych w silnik spalinowy.
- (3) Załączniki do dyrektywy 70/156/EWG, ze zmianami wprowadzonymi niniejszą dyrektywą przewidują również niezbędne dokumenty administracyjne do celów homologacji typu całego pojazdu w przypadku pojazdów należących do kategorii innych niż M₁. Jednakże po wejściu w życie dyrektywy uchylającej i zastępującej dyrektywę 70/156/EWG oraz wejściu w życie zmian, które są uznane za niezbędne, do odpowiednich oddzielnych dyrektyw, homologacje takie powinny być udzielane jedynie w celach stosowania w odniesieniu do pojazdów niektórych kategorii innych niż kategoria M₁.
- (4) Należy również przewidzieć jednakowe ustalenia dotyczące przyznawania numerów homologacji.
- (5) Dyrektywa 70/156/EWG powinna zostać odpowiednio zmieniona.
- (6) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. dostosowania do postępu technicznego ustanowionego dyrektywą 70/156/EWG,

¹ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

² Dz.U. L 292 z 9.11.2001, str. 21.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 70/156/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 4 ust. 1 akapit drugi skreśla się: „i ma przypisany specjalny numer homologacji zgodnie z przepisami załącznika VII”;
2. w art. 8 ust. 2 lit. c) akapit szósty skreśla się: „oraz zastąpienie specjalnych numerów homologacji standardowymi numerami homologacji”;
3. załączniki do dyrektywy 70/156/EWG zastępuje się tekstem załącznika do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. W odniesieniu do homologacji typu pojazdów, Państwa Członkowskie stosują dyrektywę 70/156/EWG, zmienioną niniejszą dyrektywą jedynie w odniesieniu do pojazdów kategorii M₁ wyposażonych w silnik spalinowy.
2. W odniesieniu do homologacji typu pojazdów szczególnego przeznaczenia, należących do kategorii M₁, Państwa Członkowskie stosują, wyłącznie na wniosek producenta, art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG zmienionej dyrektywą 1998/14/WE³.
3. Do celów homologacji typu pojazdów innych niż pojazdy określone w ust. 1 nadal stosuje się art. 10 dyrektywy 70/156/EWG zmienionej dyrektywą 87/358/EWG⁴.

Artykuł 3

1. W odniesieniu do wydawania świadectw zgodności poprzedzonych homologacją typu WE, istniejące wzory nadal są stosowane do dnia 30 czerwca 2003 r.
2. Niniejsza dyrektywa nie unieważnia homologacji udzielonych przed jej wejściem w życie ani nie uniemożliwia rozszerzania takich homologacji zgodnie z warunkami dyrektywy, na podstawie której zostały pierwotnie udzielone.

Artykuł 4

1. Państwa Członkowskie przyjmą i opublikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 lipca 2002 r. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję. Stosują te przepisy od dnia 1 lipca 2002 r.

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

³ Dz.U. L 91 z 25.3.1998, str. 1.

⁴ Dz.U. L 192 z 11.7.1987, str. 51.

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

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 2001 r.

W imieniu Komisji

Erkki LIIKANEN

Członek Komisji

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

| | |
|----------------|--|
| Załącznik I | Kompletny wykaz informacji do celów homologacji typu WE pojazdu |
| Załącznik II | Definicje kategorii i typów pojazdów |
| Załącznik III | Dokument informacyjny do celów homologacji typu WE pojazdów |
| Załącznik IV | Wykaz wymogów do celów homologacji typu WE pojazdu |
| Załącznik V | Procedury stosowane przy homologacji typu WE pojazdu |
| Załącznik VI | Świadectwo homologacji typu WE pojazdów |
| Załącznik VII | System przydziału numerów i kodów świadectwom homologacji typu WE |
| Załącznik VIII | Wyniki badań |
| Załącznik IX | Świadectwo zgodności WE |
| Załącznik X | Procedury zgodności produkcji |
| Załącznik XI | Właściwości i przepisy dotyczące pojazdów specjalnego przeznaczenia |
| Załącznik XII | Limity małych serii i końcowej partii produkcji |
| Załącznik XIII | Wykaz homologacji typu WE udzielonych na mocy oddzielnych dyrektyw |
| Załącznik XIV | Procedury stosowane przy wieloetapowej homologacji typu WE |
| Załącznik XV | Świadectwo pochodzenia pojazdu - oświadczenie producenta pojazdów podstawowych / niekompletnych należących do kategorii innej niż M ₁ . |

DYREKTYWA RADY

z dnia 4 marca 1974 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych

(74/150/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Zgromadzenia¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

a także mając na uwadze, co następuje:

w każdym Państwie Członkowskim ciągniki muszą spełniać pewne obowiązkowe wymogi techniczne; wymogi te różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich i w konsekwencji utrudniają handel w Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej;

takie przeszkody utrudniające ustanowienie i właściwe funkcjonowanie wspólnego rynku mogą zostać zmniejszone lub nawet zlikwidowane w przypadku gdy wszystkie Państwa Członkowskie przyjmą takie same wymogi, dodatkowo lub zamiast obowiązującego prawa krajowego;

wymogi niniejszej dyrektywy odnoszą się do ciągników wyposażonych w ogumienie pneumatyczne oraz których maksymalna prędkość konstrukcyjna wynosi między 6 a 25 km/h; wymogi te mają przede wszystkim na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach i przy pracy na ile dotyczy to konstrukcji tych pojazdów; z drugiej strony, inne ciągniki, w szczególności te, których maksymalna prędkość konstrukcyjna wynosi ponad 25 km/h, będą, jeżeli zajdzie taka potrzeba, podlegały specjalnym wymogom;

ustanowioną praktyką Państw Członkowskich jest sprawdzanie zgodności ciągników z odpowiednimi wymogami technicznymi przed wprowadzeniem ich do obrotu; kontrolą taką objęte są wszystkie typy ciągników;

ujednolicone wymogi techniczne, mające zastosowanie do poszczególnych części ciągników oraz ich właściwości, powinny zostać określone w specjalnych dyrektywach;

na poziomie wspólnotowym konieczne jest wprowadzenie wspólnotowej procedury homologacji typu dla każdego typu ciągnika, tak aby zgodność ze wspomnianymi wyżej

¹ Dz.U. nr C 160 z 18.12.1969, str. 29.

² Dz.U. nr C 48 z 16.04.1969, str. 17.

wymogami mogła być sprawdzana, a także aby każde Państwo Członkowskie mogło uznać kontrole przeprowadzone przez inne Państwa Członkowskie;

procedura ta musi umożliwiać każdemu Państwu Członkowskiemu stwierdzenie, czy dany typ ciągnika został poddany kontroli określonej w specjalnej dyrektywie i czy został wymieniony na świadectwie homologacji typu; procedura ta musi pozwalać producentom na wystawianie świadectwa zgodności wszystkim ciągnikom, które zgodne są z homologowanym typem; ciągnik posiadający takie świadectwo musi być uważany przez wszystkie Państwa Członkowskie za zgodny z ich przepisami krajowymi; każde Państwo Członkowskie powinno powiadamiać pozostałe Państwa Członkowskie o każdym nowym ciągniku, który uzyskał homologację typu;

jako środek przejściowy, musi być możliwe przyznanie homologacji typu na podstawie wymogów wspólnotowych po wejściu w życie specjalnych dyrektyw dotyczących różnych części ciągników lub ich właściwości, podczas gdy jednocześnie obowiązują wymogi krajowe w stosunku do części i właściwości jeszcze nieobjętych takimi dyrektywami;

bez uszczerbku dla art. 169 i 170 Traktatu, pożądane jest w ramach współpracy między właściwymi władzami Państw Członkowskich ustanowienie przepisów mających pomóc rozwiązać spory natury technicznej dotyczące zgodności modeli produkcyjnych z homologowanym typem;

ciągnik może być zgodny z homologowanym typem, ale mimo to posiadać pewne cechy, które mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa na drodze i przy pracy; dlatego zaleca się stosowanie odpowiedniej procedury w celu wykluczenia tego niebezpieczeństwa;

postęp techniczny wymaga szybkiego dostosowania wymogów technicznych określonych w specjalnych dyrektywach; aby ułatwić realizację środków wymaganych do osiągnięcia tego celu powinna zostać określona procedura mająca na celu ustanowienie ścisłej współpracy między Państwami Członkowskimi a Komisją w ramach Komitetu ds. dostosowania do postępu technicznego dyrektyw dotyczących usuwania barier technicznych w handlu w sektorze ciągników rolniczych lub leśnych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

Definicje

Artykuł 1

1. „Ciągnik rolniczy lub leśny” oznacza każdy pojazd silnikowy, wyposażony w koła lub gąsienice, posiadający co najmniej dwie osie, którego główna funkcja polega na mocy pociągowej i który został specjalnie skonstruowany w celu holowania, pchania, przewożenia lub napędzania niektórych narzędzi, maszyn lub przyczep, przeznaczonych do stosowania w rolnictwie lub leśnictwie. Może on być wyposażony w celu przewożenia rzeczy i osób.

2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie wyłącznie do ciągników określonych w ust. 1, wyposażonych w ogumienie pneumatyczne i posiadających dwie osie oraz rozwijających maksymalną prędkość konstrukcyjną między 6 a 25 km/godz.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „krajowa homologacja typu” oznacza procedurę administracyjną znaną jako:
 - „agrégation par type” oraz „aanneming” w prawie belgijskim;
 - „standardtypegodkendelse” w prawie duńskim;
 - „allgemeine Betriebserlaubnis” w prawie niemieckim;
 - „réception par type” w prawie francuskim;
 - „type - approval” w prawie irlandzkim;
 - „omologazione” lub „aprovazione del tipo” w prawie włoskim;
 - „agréation” w prawie luksemburskim;
 - „typegoedkeuring” w prawie niderlandzkim;
 - „type - approval” w prawie Zjednoczonego Królestwa.
- b) „homologacja typu EWG” oznacza procedurę, w której Państwo Członkowskie zaświadcza, że typ ciągnika spełnia wymogi techniczne określone w specjalnych dyrektywach i przeszedł kontrole wymienione w świadectwie homologacji typu EWG, którego wzór znajduje się w załączniku II.

ROZDZIAŁ II Homologacja typu EWG

Artykuł 3

Wniosek o uzyskanie homologacji typu EWG jest kierowany przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela do Państwa Członkowskiego. Do wniosku załączony jest dokument informacyjny, którego wzór znajduje się w załączniku I, oraz dokumenty określone w tym załączniku. Wniosek dotyczący każdego typu ciągnika może zostać skierowany tylko do jednego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 4

1. Państwo Członkowskie homologuje każdy typ ciągnika, który spełnia następujące warunki:

- a) typ ciągnika musi być zgodny ze szczegółowymi danymi umieszczonymi na dokumencie informacyjnym;
- b) typ ciągnika musi pozytywnie przejść kontrole wymienione we wzorze świadectwa homologacji typu, określonym w art. 2 lit. b).

2. Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu podejmuje niezbędne środki w celu sprawdzenia, w stosownym zakresie i jeżeli zajdzie taka potrzeba, we współpracy z właściwymi władzami pozostałych Państw Członkowskich, że modele produkcyjne zgodne są z homologowanym prototypem. Sprawdzenie to ogranicza się do kontroli na miejscu.

Państwo Członkowskie wypełnia wszystkie sekcje świadectwa homologacji typu dla każdego homologowanego typu ciągnika.

Artykuł 5

1. Właściwe władze każdego Państwa Członkowskiego wysyłają w terminie jednego miesiąca do właściwych władz pozostałych Państw Członkowskich kopie dokumentu informacyjnego i świadectwa homologacji typu dla każdego typu ciągnika, który homologowały lub któremu odmówiły homologacji.
2. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel w kraju rejestracji wypełnia świadectwo zgodności, którego wzór znajduje się w załączniku III, dla każdego ciągnika wyprodukowanego zgodnie z homologowanym prototypem.
3. Państwa Członkowskie mogą jednakże, do celów podatków od ciągników lub wypełnienia dokumentów rejestracyjnych, zwrócić się o dane szczegółowe nieuwzględnione w załączniku III, a które powinny się znaleźć na świadectwie zgodności, pod warunkiem że dane te zostaną jednoznacznie umieszczone na dokumencie informacyjnym lub też, że można je będzie z niego wywnioskować w prosty sposób.

Artykuł 6

1. Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG musi podjąć niezbędne środki w celu zapewnienia, że jest ono powiadamiane o każdej przerwie w produkcji oraz o każdej zmianie w danych szczegółowych znajdujących się na dokumencie informacyjnym.
2. Jeżeli to państwo uważa, że taka zmiana nie wymaga wprowadzenia zmian do istniejącego świadectwa homologacji typu lub wypełnienia nowego świadectwa homologacji typu, właściwe władze tego państwa powiadamiają o tym producenta i wysyłają do właściwych władz pozostałych Państw Członkowskich, w odstępach czasu, egzemplarze zmian w dokumentach informacyjnych, które zostały już rozpowszechnione.
3. Jeżeli to państwo uzna, że zmiany wprowadzone w dokumencie informacyjnym stanowią podstawę do nowych kontroli lub nowych badań oraz że jest w związku z tym konieczna zmiana istniejącego świadectwa homologacji typu lub wypełnienie nowego świadectwa homologacji typu, właściwe władze informują o tym producenta i, w terminie jednego miesiąca od czasu wypełnienia nowych dokumentów, rozsyłają je do właściwych władz pozostałych Państw Członkowskich.
4. W przypadku gdy do świadectwa homologacji typu wprowadzane są zmiany lub gdy jest zastępowane nowym lub gdy produkcja homologowanego typu ciągnika została zakończona, właściwe władze Państwa Członkowskiego, które przyznało tę homologację typu, przekazują w terminie jednego miesiąca właściwym władzom pozostałych Państw Członkowskich

numery seryjne ostatniego ciągnika wyprodukowanego w zgodności ze starym świadectwem i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, numery seryjne pierwszego ciągnika wyprodukowanego zgodnie z nowym lub zmienionym świadectwem.

Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie nie mogą odmówić rejestracji ciągnika ani zakazać jego sprzedaży, wprowadzenia do ruchu lub użytkowania, z przyczyn odnoszących się do jego konstrukcji lub funkcjonowania, jeżeli ciągnik ten posiada świadectwo zgodności.

2. Jednakże świadectwo to nie stanowi dla Państwa Członkowskiego przeszkody w podjęciu takich środków w stosunku do ciągników, które nie są zgodne z homologowanym prototypem.

Niezgodność z homologowanym prototypem stwierdza się w przypadku, gdy występują różnice w szczegółowych danych dokumentu informacyjnego oraz gdy te zmiany nie zostały dopuszczone na mocy art. 6 ust. 2 lub 3 przez Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu. Uznaje się, że ciągnik nie różni się od homologowanego typu w przypadku, gdy na zakres tolerancji zezwalają specjalne dyrektywy oraz gdy ten zakres tolerancji jest przestrzegany.

Artykuł 8

1. Jeżeli Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG stwierdza, że większa liczba ciągników posiadających świadectwo zgodności z określonym typem nie jest zgodna z typem, na który przyznało homologację typu, przyjmuje niezbędne środki w celu zapewnienia, aby modele produkcyjne były zgodne z homologowanym typem. Właściwe władze tego państwa informują właściwe władze pozostałych Państw Członkowskich o przyjętych środkach, które mogą, w miarę potrzeb, obejmować cofnięcie homologacji typu EWG. Wspomniane władze przyjmują podobne środki, jeżeli są powiadamiane przez właściwe władze innego Państwa Członkowskiego o takim braku zgodności.

2. Właściwe władze Państw Członkowskich powiadamiają się wzajemnie, w terminie jednego miesiąca, o każdym cofnięciu homologacji typu EWG oraz powodach takiej decyzji.

3. Jeżeli Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG nie zgadza się z brakiem zgodności, o którym zostało powiadomione, zainteresowane Państwa Członkowskie, starają się załagodzić powstały spór.

Komisja jest informowana na bieżąco i, w miarę potrzeby, służy odpowiednimi konsultacjami w celu doprowadzenia do ugody.

Artykuł 9

1. Jeżeli Państwo Członkowskie uznaje, że ciągniki określonego typu mogą stanowić zagrożenie na drodze i przy pracy, chociaż posiadają prawidłowo wystawione świadectwo zgodności, wówczas takie państwo może, najdłużej na okres sześciu miesięcy, odmówić dokonania rejestracji nowych ciągników tego typu lub zakazać ich sprzedaży, wprowadzenia do ruchu lub użytkowania na jego terytorium. Powiadamia o tym pozostałe Państwa Członkowskie i Komisję, podając powody swojej decyzji.

2. Komisja w ciągu sześciu tygodni zasięga opinii zainteresowanych Państw Członkowskich. Niezwłocznie wydaje opinię i podejmuje właściwe kroki. W przypadku gdy Komisja uzna, że zmiany przewidziane w art. 11 są niezbędne, okres określony w ust. 1 niniejszego artykułu jest przedłużany, aż do momentu zakończenia procedury określonej w art. 13.

ROZDZIAŁ III Przepisy przejściowe

Artykuł 10

1. Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy oraz gdy specjalne dyrektywy niezbędne do przyznawania homologacji typu EWG zaczną być stosowane:

- w Państwach Członkowskich, w których ciągniki lub rodzaj ciągników podlegają krajowej homologacji typu, na życzenie składającego wniosek, krajowa homologacja typu jest oparta na zharmonizowanych wymogach technicznych zamiast na odpowiednich wymogach krajowych;
- w Państwach Członkowskich, w których ciągniki lub rodzaj ciągników nie podlegają krajowej homologacji typu, sprzedaż, rejestracja, wprowadzenie do ruchu i użytkowanie takich ciągników nie może spotkać się z odmową lub zakazem na podstawie tego, że spełniają one zharmonizowane wymogi techniczne zamiast odpowiednich wymogów krajowych, pod warunkiem że producent lub jego upoważniony przedstawiciel powiadomią właściwe władze tych państw, że się do nich stosują;
- na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela oraz po przedłożeniu dokumentu informacyjnego określonego w art. 3, zainteresowane Państwo Członkowskie wypełnia sekcje świadectwa homologacji typu określonego w art. 2 lit. b). Egzemplarz tego świadectwa jest wydawany składającemu wniosek. Pozostałe Państwa Członkowskie przyjmują ten dokument w dowód tego, że wymagana kontrola została przeprowadzona na tym samym typie ciągnika.

2. Przepisy ust. 1 niniejszego artykułu tracą moc z chwilą wejścia w życie wszystkich wymogów koniecznych do przyznania homologacji typu EWG.

ROZDZIAŁ IV Przepisy ogólne i końcowe

Artykuł 11

Wszelkie zmiany, które są konieczne w celu dostosowania:

- załączników I, II i III do niniejszej dyrektywy; lub
- przepisów zawartych w specjalnych dyrektywach, określonych w załączniku II i określonych w każdej z tych dyrektyw,

do postępu technicznego, są przyjmowane zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13.

Artykuł 12

1. Niniejszym ustanawia się Komitet ds. dostosowania do postępu technicznego dyrektyw dotyczących zniesienia technicznych barier w handlu w sektorze ciągników rolniczych lub leśnych, zwany dalej „Komitetem”; składać się on z przedstawicieli Państw Członkowskich, a jego przewodniczącym jest przedstawiciel Komisji.
2. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 13

1. W przypadku gdy określona w niniejszym artykule procedura ma mieć zastosowanie, sprawa jest przedstawiana Komitetowi przez przewodniczącego z jego własnej inicjatywy lub na wniosek przedstawiciela Państwa Członkowskiego.
2. Przedstawiciel Komisji przedkłada Komitetowi projekt środków, które należy podjąć. Komitet wydaje opinię dotyczącą tego projektu w terminie, który przewodniczący wyznacza stosownie do pilności sprawy. Opinie przyjmuje się większością 41 głosów, liczba głosów Państw Członkowskich jest ważona zgodnie z art. 148 ust. 2 Traktatu. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.
3. a) Komisja przyjmuje przewidziane środki, jeżeli są one zgodne z opinią Komitetu.
b) Jeżeli przewidziane środki nie są zgodne z opinią Komitetu lub w przypadku braku opinii, Komisja bezzwłocznie przedkłada Radzie wniosek w sprawie środków jakie powinny zostać przyjęte. Rada stanowi większością kwalifikowaną.
c) Jeśli Rada nie podejmie decyzji w terminie 3 miesięcy od przedłożenia jej powyższej propozycji, projektowane środki przyjmuje Komisja.

Artykuł 14

W każdej decyzji podjętej w zastosowaniu przepisów przyjętych przy wykonywaniu niniejszej dyrektywy i odmawiającej lub zawieszającej homologację typu, lub odmawiającej rejestracji, lub zakazującej sprzedaży lub użytkowania, są szczegółowo wyjaśnione powody, na których się ona opiera. Decyzję przekazuje się zainteresowanym stronom i jednocześnie powiadamia o środkach zaradczych, które są im dostępne zgodnie z obowiązującym prawem Państw Członkowskich, a także o terminie przyznanym na realizację tych środków.

Artykuł 15

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie osiemnastu miesięcy od jej notyfikacji i niezwłocznie informują o tym Komisję.
2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 16

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 4 marca 1974 r.

W imieniu Rady

W. SCHEEL

Przewodniczący

Spis załączników

ZAŁĄCZNIK I
WZÓR DOKUMENTU INFORMACYJNEGO (a)

ZAŁĄCZNIK II
ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU EWG

ZAŁĄCZNIK III
ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI

DYREKTYWA KOMISJI 2001/3/WE

z dnia 8 stycznia 2001 r.

dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 74/150/EWG odnoszącą się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych oraz dyrektywę Rady 75/322/EWG odnoszącą się do tłumienia zakłóceń radioelektrycznych wywołanych przez silniki z zapłonem iskrowym stosowane w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych¹, ostatnio zmienioną dyrektywą 2000/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady², w szczególności jej art. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konieczne jest wyjaśnienie niektórych artykułów dyrektywy 74/150/EWG oraz dostosowanie załączników do tej dyrektywy do załączników do 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 przyczep³, ostatnio zmienionej dyrektywą 2000/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁴, a także do załączników do dyrektywy Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. odnoszącej się do homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych⁵, ostatnio zmienionej dyrektywą 2000/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁶.
- (2) Dyrektywa Rady 75/322/(EWG)⁷, ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2000/2/WE⁸, zawiera dokument informacyjny, którego numeracja wymaga zmian zgodnie z numeracją wprowadzoną niniejszą dyrektywą.
- (3) Dyrektywy 74/150/EWG i 75/322/EWG należy odpowiednio dostosować.
- (4) Przepisy niniejszej dyrektywy są zgodne z opinią Komitetu ds. dostosowania do postępu technicznego ustanowionego przez art. 12 dyrektywy 74/150/EWG,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

¹ Dz.U. L 84 z 28.3.1974, str. 10.

² Dz.U. L 173 z 12.7.2000, str. 1.

³ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

⁴ Dz.U. L 203 z 10.8.2000, str. 9.

⁵ Dz.U. L 225 z 10.8.1992, str. 72.

⁶ Dz.U. L 106 z 3.5.2000, str. 1.

⁷ Dz.U. L 147 z 9.6.1975, str. 28.

⁸ Dz.U. L 21 z 26.1.2000, str. 23.

Artykuł 1

W dyrektywie 74/150/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 2 lit. b) wyrazy „specjalnych dyrektywach” zastępuje się wyrazami „dyrektywach specjalnych wymienionych w załączniku II”.
2. W art. 3 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Do wniosku załączony jest wyczerpujący wykaz informacji lub dokument informacyjny, których wzory znajdują się w załączniku I oraz dokumenty wymienione w tym załączniku.”
3. W art. 4 ust. 1 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Państwo Członkowskie udziela homologacji wszystkich typów ciągników (określonych w załączniku II, łącznie z kategorią, do której należą), które spełniają następujące warunki:”.
4. Załączniki zastępuje się tekstem załącznika I do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Załącznik IIA (oprócz dodatków do tego załącznika) do dyrektywy 75/322/EWG zastępuje się tekstem załącznika II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż do dnia 30 czerwca 2002 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Środki przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 stycznia 2001 r.

W imieniu Komisji

Erkki LIIKANEN

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

| | |
|---------------|---|
| ZAŁĄCZNIK I | Wzory dokumentów informacyjnych |
| ZAŁĄCZNIK II | Rozdział A Definicje kategorii oraz typów ciągników |
| | Rozdział B Wykaz wymagań do celów homologacji typu WE ciągnika |
| | Dodatek 1: Definicja ciągników specjalistycznych T4 oraz warunki ich użycia |
| | Dodatek 2: Procedury dotyczące homologacji typu WE ciągnika |
| | Rozdział C Świadectwo homologacji typu WE ciągnika |
| | Dodatek 1: System numeracji świadectwa homologacji |
| ZAŁĄCZNIK III | Świadectwo zgodności |

DYREKTYWA 2002/24/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 18 marca 2002 r.

w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego artykuł 95,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

zgodnie z procedurą ustanowioną w artykule 251 Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Dyrektywa Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych⁴ ustanowiła dla Wspólnoty procedurę homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych, części i oddzielnych zespołów produkowanych zgodnie z wymaganiami technicznymi określonymi w oddzielnych dyrektywach.
- 2) Przyjęto wszystkie poszczególne dyrektywy, określone w wyczerpującej liście układów, części i oddzielnych zespołów regulowanych na szczeblu Wspólnoty.
- 3) Rozpoczęcie stosowania dyrektywy 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie niektórych części i danych technicznych dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych⁵ umożliwia pełne zastosowanie procedury homologacji typu.
- 4) Aby system homologacji typu mógł właściwie funkcjonować, koniecznym jest wyjaśnienie niektórych instrukcji administracyjnych i uzupełnienie norm określonych w załącznikach do dyrektywy 92/61/EWG. Z tego względu należy wprowadzić zharmonizowane normy dotyczące w szczególności nadawania numerów świadectwom homologacji typu, a także zwolnień dla ponadlimitowych ilości pojazdów oraz dla pojazdów, części i oddzielnych zespołów zawierających rozwiązania technologiczne,

¹ Dz.U. C 307 E, z 26.10.1999, str. 1.

² Dz.U. C 368, z 20.12.1999, str. 1.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 27 października 1999 r. (Dz.U. C 154, z 5.6.2000, str. 50), wspólne stanowisko Rady z dnia 29 października 2001 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lutego 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁴ Dz.U. L 225, z 10.8.1992, str. 72. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2000/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 106, z 3.5.2000, str. 1).

⁵ Dz.U. L 226, z 18.8.1997, str. 1.

które nie są jeszcze objęte uzgodnieniami wspólnotowymi, w sposób taki jak w podobnych normach dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie homologacji pojazdów mechanicznych i ich przyczep⁶.

- 5) Uwzględniając obecnie przyjęte technologie, analiza części i danych technicznych pojazdów prowadzi do zachowania tych części i danych technicznych wymienionych w załączniku I do niniejszej dyrektywy, ponieważ wszystkie inne nie są odpowiednie do celów regulacyjnych. Jednakże ze względu na postęp i rozwój technologii, stosownym będzie przeanalizowanie innych części i danych technicznych, w szczególności tych, które zwiększają bezpieczeństwo, w celu dołączenia ich do części i danych technicznych już wymienionych we wspomnianym załączniku I.
- 6) Procedura zatwierdzania we Wspólnocie ma na celu umożliwienie każdemu Państwu Członkowskiemu potwierdzenia, że każdy typ pojazdu został poddany kontroli przewidzianej w odrębnych dyrektywach i na tej podstawie wydano mu świadectwo homologacji. Procedura ma również na celu umożliwienie producentom przygotowanie świadectwa zgodności dla wszystkich pojazdów odpowiadającym zatwierdzonemu typowi. Z chwilą przyznania świadectwa pojazd można wprowadzić na rynek, sprzedać i zarejestrować w celu używania w całej Wspólnocie.
- 7) Ze względu na fakt, że Państwa Członkowskie indywidualnie nie są w stanie poprawić w wystarczającym stopniu działania wspólnotowego systemu homologacji typu pojazdów, oraz że ze względu na skalę i wpływ proponowanych środków można tego dokonać na szczeblu Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą subsydiarności jak to określono w artykule 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza decyzja nie wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia tych celów.
- 8) Środki niezbędne do wdrożenia niniejszej dyrektywy należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁷.
- 9) Ze względu na przejrzystość, wskazane jest uchylene dyrektywy Rady 92/61/EWG i zastąpienie jej niniejszą dyrektywą,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

Zakres i definicje

Artykuł 1

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wszystkich dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych, z kołami podwójnymi lub innymi, przeznaczonych do poruszania się po drogach oraz do części lub oddzielnych zespołów takich pojazdów.

⁶ Dz.U. L 42, z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/40/WE (Dz.U. L 203, z 10.8.2000, str. 9).

⁷ Dz.U. L 184, z 17.7.1999, str. 23.

Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do następujących pojazdów:

- a) pojazdów o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 6 km/h;
- b) pojazdów przeznaczonych do obsługi przez pieszego;
- c) pojazdów przeznaczonych do użytku przez osoby fizycznie niepełnosprawne;
- d) pojazdów przeznaczonych do używania w zawodach sportowych, na drogach i poza nimi;
- e) pojazdów będących w użyciu przed dniem wejścia w życie dyrektywy 92/61/EWG;
- f) traktorów i maszyn stosowanych w rolnictwie lub do podobnych celów;
- g) pojazdów przeznaczonych głównie do użytku rekreacyjnego poza drogami, mających koła umieszczone symetrycznie, z jednym kołem z przodu i dwoma kołami z tyłu pojazdu;
- h) rowerów ze wspomaganymi pedałami, wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej równej 0,25 kW, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i w końcu spada do zera, gdy pojazd osiągnie prędkość 25 km/h lub wcześniej, jeśli rowerzysta przestanie pedałować,

ani do ich części lub zespołów, chyba że są one przeznaczone do stosowania w pojazdach objętych niniejszą dyrektywą.

Niniejsza dyrektywa nie stosuje się do zatwierdzania pojedynczych pojazdów, chyba że Państwa Członkowskie dokonujące takiego zatwierdzenia akceptują homologację typu części i oddzielnych zespołów zgodnie z niniejszą dyrektywą, a nie na mocy odpowiednich krajowych regulacji.

2. Pojazdy, o których mowa w ust. 1, dzieli się dalej na:

- a) motorowery, to jest pojazdy dwukołowe (kategoria L1e) lub pojazdy trzykołowe (kategoria L2e) o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nie większej niż 45 km/h i mające:
 - w przypadku pojazdu dwukołowego, którego silnik:
 - pojemność skokowa nie przekracza 50 cm³ w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym lub
 - w przypadku silnika elektrycznego, maksymalna ciągła moc znamionowa jest nie większa niż 4 kW;
 - w przypadku pojazdu trzykołowego, którego silnik:

- pojemność skokowa nie przekracza 50 cm^3 , w przypadku silnika z zapłonem iskrowym (dodatni) lub
 - w przypadku innych silników ze spalaniem wewnętrznym, maksymalna użyteczna moc wyjściowa nie przekracza 4 kW lub
 - w przypadku silnika elektrycznego, maksymalna ciągła moc znamionowa jest nie większa niż 4 kW;
- b) motocykle, to jest pojazdy dwukołowe bez bocznej przyczepy (kategoria L3e) lub z boczną przyczepą (kategoria L4e), wyposażone w silnik o pojemności skokowej większej niż 50 cm^3 , w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym lub o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nie większej niż 45 km/h,
- c) motocykle trzykołowe, to jest pojazdy posiadające trzy koła umieszczone symetrycznie (kategoria L5e), wyposażone w silnik o pojemności skokowej większej niż 50 cm^3 , w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym lub o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nie większej niż 45 km/h.

3. Niniejsza dyrektywa stosuje się również do pojazdów czteroślowych, to jest do pojazdów mechanicznych o następujących właściwościach:

- a) lekkie pojazdy czteroślowe, których masa bez ładunku nie przekracza 350 kg (kategoria L6e), nie wliczając w to masy akumulatorów w przypadku pojazdów elektrycznych, których maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza 45 km/h oraz
- których pojemność skokowa nie przekracza 50 cm^3 , w przypadku silnika z zapłonem iskrowym (dodatni) lub
 - których maksymalna użyteczna moc wyjściowa nie przekracza 4 kW, w przypadku innych silników ze spalaniem wewnętrznym lub
 - których maksymalna ciągła moc znamionowa jest nie większa niż 4 kW, w przypadku silnika elektrycznego.

Pojazdy te powinny spełniać wymagania techniczne stosowane do motorowerów trzyślowych kategorii L2e, chyba że odrębne dyrektywy stanowią inaczej;

- b) pojazdy czteroślowe, inne niż te, o których mowa w lit. a), których masa bez ładunku nie przekracza 400 kg (kategoria L7e) (550 kg dla pojazdów przeznaczonych do przewożenia towarów), nie wliczając w to masy akumulatorów w przypadku pojazdów elektrycznych i których maksymalna moc użyteczna nie przekracza 15 kW. Te pojazdy należy uważać za motocykle trzyślowe i powinny one spełniać wymagania techniczne stosujące się do motocykli trzyślowych kategorii L5e, chyba że odrębne dyrektywy stanowią inaczej.

Artykuł 2

Ilekoć w dyrektywie jest mowa o:

1. „typie pojazdu”, oznacza to pojazd lub grupę pojazdów (warianty), które:
 - a) należą do jednej kategorii (motorowery dwukołowe L1e, motorowery trzykołowe L2e, itp., jak określono w art. 1);
 - b) są wykonane przez tego samego producenta;
 - c) mają to samo podwozie, ramę, ramę pomocniczą, płytę podłogową lub strukturę, do której przymocowane są główne części;
 - d) mają zespół napędowy działający na tej samej zasadzie (spalanie wewnętrzne, elektryczny, mieszany itp.);
 - e) mają oznaczenie tego samego typu nadane przez producenta.

Typ pojazdu może obejmować warianty i wersje;

2. „odmianie”, oznacza to pojazd lub grupę pojazdów (wersje) należące do tego samego typu, w przypadku gdy:
 - a) mają one ten sam kształt nadwozia (podstawowe dane techniczne);
 - b) w grupie pojazdów (wersje) różnica masy w stanie gotowym do drogi między najmniejszą i największą wartością nie przekracza 20 % wartości najmniejszej;
 - c) w grupie pojazdów (wersje) różnica w maksymalnej dopuszczalnej masie między największą i najmniejszą wartością nie przekracza 20 % wartości najmniejszej;
 - d) mają one taki sam cykl pracy (dwusuw lub czterosuw, zapłon iskrowy lub wysokoprężny zapłon samoczynny);
 - e) w grupie pojazdów (wersje) różnica w pojemności skokowej silnika (w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym) między najniższą i najwyższą wartością nie przekracza 30 % wartości najniższej;
 - f) mają taką samą ilość i takie samo usytuowanie cylindrów;
 - g) w grupie pojazdów (wersje) różnica w mocy wyjściowej silnika między najniższą i najwyższą wartością nie przekracza 30 % wartości najniższej;
 - h) mają taki sam rodzaj pracy (silników elektrycznych);
 - i) mają taki sam rodzaj skrzyni biegów (ręczna, automatyczna itp.);
3. „wersji”, oznacza to pojazd tego samego typu i odmiany, który może jednak zawierać dowolne wyposażenie, części lub układy wymienione w karcie informacyjnej w załączniku II, pod warunkiem że jest tylko:
 - a) jedna wartość podawana dla:

- masy w stanie gotowym do drogi;
 - maksymalnej dopuszczalnej masy;
 - mocy wyjściowej silnika;
 - pojemności skokowej silnika oraz
- b) jeden zestaw wyników badań podanych zgodnie z załącznikiem VII;
4. „układzie”, oznacza to każdy układ pojazdu jak hamulce, urządzenie kontroli emisji spalin itp. podlegający wymaganiom ustanowionym w odrębnych dyrektywach;
 5. „oddzielnym zespole”, oznacza to urządzenie, takie jak wymienny tłumik układu wydechowego, podlegające wymaganiom odrębnej dyrektywy, stanowiące część pojazdu, które może uzyskiwać oddzielnie zatwierdzenie typu, ale tylko w odniesieniu do jednego lub więcej określonych typów pojazdów, w przypadku gdy odrębna dyrektywa wyraźnie przewiduje takie postępowanie;
 6. „części”, oznacza to urządzenie, takie jak reflektor, podlegające wymaganiom oddzielnej dyrektywy, stanowiące część pojazdu, które może uzyskiwać zatwierdzenie typu niezależnie od pojazdu, w przypadku gdy odrębna dyrektywa wyraźnie przewiduje takie postępowanie;
 7. „homologacji typu”, oznacza to procedurę, zgodnie z którą Państwo Członkowskie zaświadcza, że dany typ pojazdu, układ, oddzielny zespół lub część spełnia wymagania techniczne określone w niniejszej dyrektywie lub odrębnych dyrektywach oraz badania poprawności danych producenta, przewidziane w liście podanej w załączniku I;
 8. „podwójnych kołach”, oznacza to dwa koła umieszczone na tej samej osi, przy czym odległość między środkami ich powierzchni styku z nawierzchnią jest mniejsza niż 460 mm. Koła podwójne należy uważać za jedno koło;
 9. „pojazdach o mieszanym napędzie”, oznacza to pojazdy o dwóch różnych systemach napędu, na przykład systemie elektrycznym i systemie cieplnym;
 10. „producentcie”, oznacza to osobę lub podmiot odpowiedzialny wobec organu zatwierdzającego za wszystkie aspekty procedury homologacji typu i za zagwarantowanie zgodności produkcji. Nie jest istotne, aby osoba lub podmiot bezpośrednio uczestniczyły we wszystkich etapach wykonywania pojazdu, części lub oddzielnego zespołu objętych procedurą homologacji;
 11. „służbie technicznej”, oznacza to organizację lub podmiot wyznaczony jako laboratorium badawcze do wykonywania badań i kontroli z ramienia organu zatwierdzającego Państwa Członkowskiego. Funkcje tę może wykonywać także sam organ zatwierdzający.

ROZDZIAŁ II

Procedury przyznawania homologacji typu

Artykuł 3

Wnioski o homologację typu producent składa do organu zatwierdzającego Państwa Członkowskiego. Do wniosku należy dołączyć kartę informacyjną, której wzór, w przypadku homologacji typu pojazdów, jest określony w załączniku II, a w przypadku homologacji typu układów, oddzielnych zespołów lub części znajduje się w załączniku lub dodatku do dyrektywy dotyczącej odpowiedniego układu, oddzielnego zespołu lub części, a także inne dokumenty wymienione w karcie informacyjnej. Wnioski dla danego typu pojazdu, układu, oddzielnego zespołu lub części można składać tylko w jednym Państwie Członkowskim.

Artykuł 4

1. Państwo Członkowskie dokonuje homologacji pojazdów wszystkich typów, układów, oddzielnych zespołów lub części, jeśli spełnione zostaną następujące warunki:

- a) typ pojazdu spełnia wymogi techniczne określone w odrębnych dyrektywach i jest według opisu producenta zgodny z danymi przewidzianymi w liście przedstawionej w załączniku I;
- b) układ, oddzielny zespół lub część spełnia wymogi techniczne odpowiedniej odrębnej dyrektywy i jest według opisu producenta zgodna z danymi w przewidzianymi w liście przedstawionej w załączniku I.

2. Przed przeprowadzeniem homologacji typu, właściwe organy w Państwie Członkowskim, które dokonują tych czynności, podejmują wszelkie niezbędne kroki celem upewnienia się, jeśli trzeba we współpracy z właściwymi organami w Państwie Członkowskim, w którym produkt jest wytwarzany lub sprowadzony do Wspólnoty, że istnieje zgodność z przepisami załącznika VI, aby nowe pojazdy, układy, oddzielne zespoły lub części produkowane, wprowadzane na rynek, oferowane do sprzedaży lub dopuszczane do ruchu były zgodne z zatwierdzonym typem.

3. Właściwe organy, o których mowa w ust. 2, upewniają się, jeśli trzeba we współpracy z właściwymi organami w Państwie Członkowskim, w którym produkt jest wytwarzany lub sprowadzony do Wspólnoty, czy przestrzega się przepisów załącznika VI.

4. W przypadku gdy do wniosku o homologację typu pojazdu jest dołączone jedno lub więcej świadectw homologacji układu, oddzielnego zespołu lub części wydanych przez jedno lub więcej Państw Członkowskich, Państwo Członkowskie dokonujące homologacji typu pojazdu jest zobowiązane przyjąć świadectwa i nie wykonywać badań, o których mowa w ust. 1 lit. b), dotyczących układów, oddzielnych zespołów lub części, które mają homologację.

5. Państwo Członkowskie odpowiada za udzielone przez siebie homologacje typu układu, oddzielnego zespołu lub części. Właściwe organy w Państwie Członkowskim, przyznające homologację typu sprawdzają zgodność produkcji, w przypadku gdy jest to konieczne we współpracy z tymi właściwymi organami innych Państw Członkowskich, które wydały świadectwo homologacji typu układu, oddzielnego zespołu lub części.

6. Jednakże jeśli Państwo Członkowskie stwierdzi, że pojazd, układ, oddzielny zespół lub część, pomimo iż zgodne z przepisami ust. 1 stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, może ono odmówić udzielenia homologacji typu. W takim przypadku Państwo Członkowskie bezzwłocznie informuje o tym inne Państwa Członkowskie i Komisję, podając uzasadnienie decyzji.

Artykuł 5

1. Właściwy organ Państwa Członkowskiego wypełnia formularz homologacji typu znajdujący się w załączniku III dla wszystkich typów pojazdów, dla których dokonuje homologacji typu i ponadto wpisuje wyniki badań w odpowiednich rubrykach formularza załączonego do formularza homologacji pojazdu, którego wzór stanowi załącznik VII.

2. Właściwy organ Państwa Członkowskiego wypełnia formularz homologacji typu znajdujący się w załączniku lub dodatku do każdej odpowiedniej odrębnej dyrektywy, dla każdego typu układu, oddzielnego zespołu lub części, dla których dokonuje homologacji typu.

3. Świadectwu homologacji typu układu, oddzielnego zespołu lub części nadaje się numer zgodnie z metodą określoną w załączniku V, część A.

Artykuł 6

1. Właściwy organ Państwa Członkowskiego przesyła właściwym organom pozostałych Państw Członkowskich, w ciągu miesiąca, kopię świadectwa homologacji typu, łącznie z załącznikami dla każdego typu pojazdu, dla których dokonuje lub odmawia dokonania homologacji typu.

2. Właściwy organ Państwa Członkowskiego przesyła co miesiąc właściwym organom pozostałych Państw Członkowskich listę homologacji typu układu, oddzielnego zespołu lub części, których udzielił lub odmówił udzielenia w okresie tego miesiąca.

Ponadto, na wniosek właściwego organu drugiego Państwa Członkowskiego, przesyła bezzwłocznie kopię świadectwa homologacji typu łącznie z załącznikami dla każdego układu, oddzielnego zespołu lub części.

Artykuł 7

1. Świadectwo zgodności, którego wzór stanowi załącznik IV-A, wypełnia producent dla każdego pojazdu wyprodukowanego zgodnie z typem, który otrzymał homologację. Świadectwo załącza się do każdego pojazdu. Jednakże Państwa Członkowskie mogą wnioskować, z co najmniej trzymiesięcznym powiadomieniem Komisji i innych Państw Członkowskich, ze względów podatkowych lub celem wystawienia dowodu rejestracyjnego pojazdu, aby świadectwo zgodności zawierało szczegóły inne niż te wymienione w załączniku IV-A, pod warunkiem że szczegóły te są wyraźnie podane w karcie informacyjnej.

Świadectwo zgodności wydaje się w sposób zapobiegający jakiegokolwiek fałszerstwu. W tym celu drukuje się je na papierze z zabezpieczeniem w postaci kolorowej grafiki lub znaków wodnych odpowiadających znakom identyfikującym producenta pojazdu.

2. Świadcstwo zgodności, którego wzór stanowi załącznik IV-B, wypełnia producent dla każdego nieoryginalnego oddzielnego zespołu lub części wyprodukowanych zgodnie z homologacją typu. Świadcstwa tego nie wymaga się dla oryginalnych oddzielnych zespołów lub części.

3. W przypadku gdy oddzielny zespół lub część, dla której dokonuje się homologacji typu, wykonuje swoją funkcję lub wykazuje określone cechy jedynie w połączeniu z innymi częściami pojazdu i z tego powodu zgodność z jednym lub wieloma wymogami można sprawdzić jedynie wówczas, gdy ten zatwierdzany oddzielny zespół lub część działa w połączeniu z innymi częściami pojazdu, rzeczywistymi lub symulowanymi, należy odpowiednio ograniczyć zakres homologacji typu tego oddzielnego zespołu lub części. Świadcstwo homologacji typu dla oddzielnego zespołu lub części określa wówczas ograniczenia w ich stosowaniu i zawiera instrukcje montowania. Zgodność z tymi ograniczeniami i wymogami sprawdza się przy zatwierdzaniu typu pojazdu.

4. Z zachowaniem ust. 2, posiadacz homologacji typu na oddzielny zespół lub część, udzielonego zgodnie z art. 4, jest zobowiązany do umieszczenia na każdym takim oddzielnym zespole lub części wyprodukowanej zgodnie z homologacją, znaku swojej fabryki lub znaku towarowego, stwierdzenia typu i, jeśli odrębna dyrektywa tak stanowi, znaku homologacji typu określonego w art. 8. W tym ostatnim przypadku nie musi wypełniać świadcstwa, o którym mowa w ust. 2.

5. Posiadacz świadcstwa homologacji typu na oddzielny zespół lub część, które, zgodnie z ust. 3, zawiera ograniczenia w zakresie stosowania, musi dostarczyć szczegółowej informacji na temat tych ograniczeń i podać, w stosownych przypadkach, instrukcje montowania, dla każdego wyprodukowanego oddzielnego zespołu lub części.

6. Posiadacz świadcstwa homologacji typu na oddzielny zespół nieoryginalnego wyposażenia, wydanego w związku z jednym lub wieloma typami pojazdów, dostarcza szczegółowej informacji umożliwiającej identyfikację tych pojazdów.

Artykuł 8

1. Pojazd wyprodukowany zgodnie z typem mającym homologację typu powinien mieć znak homologacji typu utworzony zgodnie sekcją 1, 3 i 4 numeru homologacji typu, określonego w załączniku V, część A.

2. Każdy oddzielny zespół i każda część wyprodukowane zgodnie z typem mającym homologację, powinny posiadać, jeśli odpowiednia odrębna dyrektywa tak stanowi, znak homologacji typu spełniający wymogi określone w załączniku V, część B. Numer homologacji typu wymieniony w załączniku V, część B, ust. 1 pkt 2 tworzy się zgodnie z sekcją 4 numeru homologacji typu określonego w załączniku V, część A.

Informację zawartą w znaku homologacji typu można uzupełnić dodatkową informacją umożliwiającą ustalenie niektórych parametrów szczególnych dla danego oddzielnego zespołu lub części. Ta dodatkowa informacja powinna być, w stosownych przypadkach, określona w odrębnej dyrektywie w sprawie tych oddzielnych zespołów lub części.

Artykuł 9

1. Producent jest odpowiedzialny za wykonanie każdego pojazdu lub produkcję każdego układu, oddzielnego zespołu lub części zgodnie z homologacją typu. Posiadacz homologacji typu powiadamia właściwe organy w Państwie Członkowskim, które wydały homologację o ostatecznym przerwaniu produkcji lub jakichkolwiek zmianach w informacji zawartej w karcie informacyjnej.
2. Jeśli właściwe organy Państwa Członkowskiego, o których mowa w ust. 1, uważają, że tego typu zmiana nie pociąga za sobą żadnej zmiany w istniejącym świadectwie homologacji typu lub konieczności sporządzenia nowego świadectwa, to stosownie informują one o tym producenta.
3. Jeśli właściwe organy Państwa Członkowskiego, o których mowa w ust. 1, potwierdzą, że zmiana informacji określonej w karcie informacyjnej uzasadnia nową kontrolę lub nowe badania, to odpowiednio informują one o tym producenta i przeprowadzają kontrolę lub badania. Jeśli kontrola lub badania pociągają za sobą zmiany w istniejącym świadectwie homologacji typu lub konieczność sporządzenia nowego świadectwa, organy te powiadamiają, zgodnie z art. 6, właściwe organy pozostałych Państw Członkowskich.
4. W przypadku gdy dane szczegółowe zawarte w karcie informacyjnej do homologacji typu pojazdu uległy zmianie, producent przedstawia organowi zatwierdzającemu zrewidowane strony, wyraźnie pokazujące charakter zmiany i datę sporządzenia zrewidowanych stron. Jedynie w przypadku gdy zmiany dokonane w karcie informacyjnej wymagają zmiany jednej lub wielu pozycji w świadectwie zgodności, określonych w załączniku IV (z wyjątkiem pozycji 19.1 i 45 - 51), zmienia się numer referencyjny w karcie informacyjnej.
5. W przypadku gdy świadectwo homologacji typu traci ważność w wyniku ostatecznego przerwania produkcji typu pojazdu mającego homologację lub układu czy oddzielnego zespołu lub części, mających homologację typu, właściwe organy w Państwie Członkowskim, które dokonały tego zatwierdzenia, powiadamiają w ciągu miesiąca właściwe organy w pozostałych Państwach Członkowskich.

Artykuł 10

1. Jeśli Państwo Członkowskie, które wydało homologację typu stwierdzi, że pojazdy, układy, oddzielne zespoły lub części nie są zgodne z homologacją, to podejmuje ono niezbędne środki celem zagwarantowania ponownej zgodności produkcji pozycji posiadających homologację typu. Właściwe organy tego Państwa Członkowskiego powiadamiają organy pozostałych Państw Członkowskich o podjętych środkach, które, jeśli potrzeba, mogą obejmować cofnięcie homologacji typu.
2. Jeśli Państwo Członkowskie stwierdzi, że pojazdy, układy, oddzielne zespoły lub części nie są zgodne z homologacją typu, może wystąpić z wnioskiem do Państwa Członkowskiego, które wydało homologację, o sprawdzenie stwierdzonych nieprawidłowości. Państwo Członkowskie, które wydało homologację przeprowadza konieczną kontrolę w ciągu sześciu miesięcy od dnia otrzymania wniosku. W przypadku ustalenia braku zgodności, właściwe organy Państwa Członkowskiego, które wydały homologację, podejmują środki, o których mowa w ust. 1.

3. Właściwe organy Państw Członkowskich informują się wzajemnie, w ciągu miesiąca, o każdym cofnięciu homologacji typu i o powodach przyjęcia tego rodzaju środka.

4. Jeśli Państwo Członkowskie, które wydało homologację typu kwestionuje niezgodność, o której zostało powiadomione, to Państwa Członkowskie podejmują próby rozstrzygnięcia sprawy. Komisja powinna być informowana o postępowaniu w sprawie i, jeśli potrzeba, przeprowadzić odpowiednie konsultacje celem osiągnięcia porozumienia.

Artykuł 11

Stanowiąc większością kwalifikowaną na wniosek Komisji, Rada może uznać równoważność warunków lub przepisów w zakresie homologacji typu pojazdów, układów, oddzielnych zespołów i części ustanowionych niniejszą dyrektywą łącznie z odrębnymi dyrektywami, procedurami ustalonymi przepisami międzynarodowymi lub przepisami państw trzecich w ramach porozumień wielostronnych lub dwustronnych między Wspólnotą a państwami trzecimi.

Artykuł 12

Jeśli Państwo Członkowskie stwierdzi, że pojazdy, układy, oddzielne zespoły lub części stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, nawet jeśli uzyskały homologację typu, to może ono, maksymalnie na okres sześciu miesięcy, zabronić na swoim terytorium ich sprzedaży, wprowadzenia do ruchu lub używania. Państwo Członkowskie bezzwłocznie informuje inne Państwa Członkowskie i Komisję, podając powody swojej decyzji.

Artykuł 13

Każda decyzja dotycząca odmowy lub cofnięcia homologacji typu, zakazu sprzedaży lub używania pojazdu, oddzielnego zespołu lub części, podjęta zgodnie z przepisami wdrażającymi niniejszą dyrektywę, powinna zawierać szczegółowe uzasadnienie jej podjęcia. Zostaje ona przedstawiona zainteresowanym stronom, które powinny być jednocześnie poinformowane o środkach zaradczych dostępnych zgodnie z przepisami prawa obowiązującymi w Państwach Członkowskich i o ograniczeniach czasowych w stosowaniu takich środków.

Artykuł 14

1. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie o nazwach i adresach:

- a) organów wydających homologację typu i w stosownych przypadkach, dziedziny, za które są odpowiedzialne;
- b) uprawnionych przez nie służb technicznych, określając w zakresie jakich badań dana służba ma uprawnienia. Podane służby muszą spełniać wymagania zharmonizowanych norm w sprawie działania laboratoriów badawczych (EN 45001), podlegających następującym zastrzeżeniom:
 - producent nie może mieć uprawnień jako służba techniczna z wyjątkiem przypadku gdy przepisy odrębnej dyrektywy wyraźnie stanowią inaczej;

- do celów niniejszej dyrektywy, korzystanie przez służby techniczne ze sprzętu pochodzącego ze źródeł zewnętrznych nie uważa się za działanie wyjątkowe, z zastrzeżeniem wydania zgody przez organ zatwierdzający.

2. Przyjmuje się, że zgłoszona służba techniczna spełnia wymagania zharmonizowanych norm, jednakże w razie potrzeby Komisja może zwrócić się do Państwa Członkowskiego z prośbą o dostarczenie dowodu na poparcie tego faktu.

Służby państw trzecich zgłasza się jako uprawnione służby techniczne jedynie w ramach dwustronnych lub wielostronnych porozumień między Wspólnotą a państwami trzecimi.

ROZDZIAŁ III

Warunki związane ze swobodnym przepływem, tymczasowymi porozumieniami, zwolnieniami i procedurami alternatywnymi.

Artykuł 15

1. Państwa Członkowskie nie zabraniają wprowadzania na rynek, sprzedaży, dopuszczania do ruchu lub używania nowych pojazdów zgodnych z niniejszą dyrektywą. Jedynie pojazdy zgodne z niniejszą dyrektywą można zgłaszać do pierwszej rejestracji.

2. Państwa Członkowskie nie zabraniają wprowadzania na rynek, sprzedaży lub używania nowych oddzielnych zespołów lub nowych części zgodnych z niniejszą dyrektywą. Jedynie oddzielne zespoły lub części zgodne z niniejszą dyrektywą mogą być wprowadzane na rynek i sprzedawane po raz pierwszy do użytku w Państwach Członkowskich.

3. W drodze odstępstwa od ust. 1 i 2:

a) Państwa Członkowskie mogą zwolnić pojazdy, układy, oddzielne zespoły i części przeznaczone:

- do produkcji w małych seriach maksymalnie do 200 sztuk rocznie na typ pojazdu, układ, część lub oddzielny zespół;
- lub dla sił zbrojnych, organów wymiaru sprawiedliwości, służb obrony cywilnej i instytucji prac publicznych,

z obowiązku zgodności z wymaganiami odrębnych dyrektyw.

Pozostałe Państwa Członkowskie są powiadamiane o tych zwolnieniach w ciągu miesiąca od ich przyznania. W ciągu trzech miesięcy powiadomione Państwa Członkowskie podejmują decyzję czy przyjmują homologację typu pojazdów, które mają być zarejestrowane na ich terytorium. Świadectwo takiego zatwierdzenia typu nie może nosić nagłówka „Świadectwo homologacji typu WE”;

b) świadectwa homologacji typu wydane na szczeblu krajowym przed 17 czerwca 1999 r. pozostają ważne w Państwach Członkowskich wydających je, przez okres czterech lat

począwszy od dnia, od którego wymagana jest zgodność krajowych przepisów prawnych z odpowiednimi dyrektywami.

Ten sam okres obejmuje także typy pojazdów, układy, części lub zespoły zgodne z krajowymi wymaganiami Państw Członkowskich, stosujących przepisy prawne inne niż przepisy w zakresie homologacji typu obowiązujące przed wdrożeniem odpowiednich dyrektyw.

Pojazdy objęte tym ostatnim zwolnieniem można w tym okresie wprowadzać na rynek, sprzedawać i dopuszczać do ruchu bez żadnego czasowego ograniczenia ich używania.

Wprowadzanie na rynek, sprzedaż i używanie układów, oddzielnych zespołów i części do tych pojazdów nie mają ograniczenia w czasie.

4. Niniejsza dyrektywa nie ma wpływu na prawo Państw Członkowskich do ustanawiania – zgodnie z Traktatem – wymogów, które uznają one za konieczne do zapewnienia ochrony użytkowników w okresie używania odpowiednich pojazdów, pod warunkiem, że nie pociąga to za sobą wprowadzania zmian w pojazdach.

Artykuł 16

1. W drodze odstępstwa od przepisów art. 15 ust. 1 i 2 oraz w granicach określonych w załączniku VIII, Państwa Członkowskie mogą, w określonym czasie, rejestrować i zezwolić na sprzedaż lub dopuszczanie do ruchu nowych pojazdów zgodnych z typem pojazdu, którego homologacja nie jest już ważna. Ta możliwość ogranicza się do okresu 12 miesięcy począwszy od dnia, w którym homologacja typu utraciła swoją ważność.

Pierwszy akapit stosuje się wyłącznie do pojazdów, które znajdowały się terytorium Wspólnoty i miały ważne świadectwo zgodności, które zostało wydane, gdy homologacja typu danego pojazdu była jeszcze ważna, ale który nie został zarejestrowany lub wprowadzony do ruchu przed utratą ważności wymienionej homologacji.

2. Zanim przepisy ust. 1 zaczną się stosować w stosunku do jednego lub większej liczby typów danej kategorii, producent powinien wystąpić z wnioskiem do właściwego organu Państwa Członkowskiego, którego dotyczy wprowadzenie do ruchu pojazdu tego typu. Wniosek powinien zawierać uzasadnienie techniczne lub ekonomiczne.

Wskazane Państwa Członkowskie w ciągu trzech miesięcy podejmują decyzję czy i w jakiej ilości przyjmują dany typ pojazdu do rejestracji na swoim terytorium. Państwo Członkowskie, którego dotyczy wprowadzenie do ruchu takiego typu pojazdu ponosi odpowiedzialność za zapewnienie, żeby producent postępował zgodnie z przepisami załącznika VIII. Państwa Członkowskie każdego roku przesyłają Komisji listę udzielonych zwolnień.

3. W zakresie dotyczącym pojazdów, części lub oddzielnych zespołów zawierających rozwiązania technologiczne lub koncepcyjne, które nie mogą spełniać, ze względu na ich szczególny charakter, jednego lub więcej wymogów jednej lub więcej odrębnych dyrektyw, stosuje się art. 8 ust. 2 lit c) dyrektywy 70/156/EWG.

ROZDZIAŁ IV

Procedura dostosowania do postępu technicznego

Artykuł 17

Wszelkie zmiany konieczne do celów dostosowania załączników do niniejszej dyrektywy lub przepisów dyrektyw odrębnych, określonych w załączniku I, do postępu technicznego przyjmuje się zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2.

Artykuł 18

1. Komisję wspomaga Komitet ds. dostosowania do postępu technicznego, ustanowiony art. 13 dyrektywy 70/156/EWG (zwany dalej „Komitetem”).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin.

ROZDZIAŁ V

Przepisy końcowe

Artykuł 19

Dyrektywa Rady 92/61/EWG traci moc począwszy od 9 listopada 2003 r. Odesłania do dyrektywy 92/61/EWG należy rozumieć jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytywać zgodnie z tabelą korelacji z załącznika IX.

Artykuł 20

1. Przed 9 maja 2003 r. Państwa Członkowskie zapewnią wejście w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych koniecznych do wdrożenia niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przyjmując te przepisy, Państwa Członkowskie zapewnią, że będzie w nich zawarte odesłanie do niniejszej dyrektywy lub takie odesłanie będzie towarzyszyło ich urzędowej publikacji. Państwa Członkowskie ustalą sposób zamieszczenia takiego odesłania.

2. Państwa Członkowskie stosują przepisy, o których mowa w ust. 1 akapit pierwszy począwszy od 9 listopada 2003 r. Jednakże, na wniosek producenta, dotychczasowy wzór świadectwa zgodności może być stosowany przez dalszych 12 miesięcy.

3. Od 9 maja 2003 r. Państwa Członkowskie nie będą zabraniały pierwszego wprowadzenia do ruchu pojazdów zgodnych z niniejszą dyrektywą.

4. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 21

Niniejsza dyrektywa nie unieważnia żadnych homologacji typu przyznanych przed 9 listopada 2003 r., ani nie powstrzymuje przed przedłużeniem takich homologacji zgodnie z warunkami dyrektywy, na mocy której były one pierwotnie przyznane. Jednakże od 9 listopada 2004 r. świadectwa zgodności wydane przez producenta powinny być zgodne ze wzorem stanowiącym załącznik IV.

Artykuł 22

W oczekiwaniu na harmonizację rejestracji i systemów podatkowych w Państwach Członkowskich w odniesieniu do pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, Państwa Członkowskie mogą stosować krajowe systemy kodowania celem ułatwienia rejestracji i opodatkowania na ich terytorium. Państwa Członkowskie mogą także wnioskować, aby świadectwo zgodności zostało uzupełnione numerem kodu krajowego.

Artykuł 23

Niniejsza decyzja wchodzi w życie w dniu jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 24

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 18 marca 2002 r.

*W imieniu Parlamentu
Europejskiego
P. COX
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
M. ARIAS CAÑETE
Przewodniczący*

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW

- załącznik I: Lista wymogów, które należy spełnić aby otrzymać homologację typu pojazdu
- załącznik II: Karta informacyjna
- załącznik III: Świadectwo homologacji typu WE
- załącznik IV: Świadectwa zgodności
- załącznik V: Nadawanie numerów i znakowanie
- załącznik VI: Przepisy dotyczące kontroli zgodności produkcji
- załącznik VII: Wyniki badań
- załącznik VIII: Ponadlimitowe ilości pojazdów
- załącznik IX: Tabela korelacji

DYREKTYWA RADY 92/6/EWG

z dnia 10 lutego 1992 r.

w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego²,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego³,

a także mając na uwadze co następuje:

jednym z celów wspólnej polityki transportowej jest ustanowienie wspólnych reguł mających zastosowanie do transportu międzynarodowego we Wspólnocie i ułatwienie ruchu pojazdów;

rosnące natężenie ruchu drogowego i wynikający stąd wzrost zagrożenia oraz obciążeń stawiają wszystkie Państwa Członkowskie przed poważnymi problemami związanymi z bezpieczeństwem drogowym i środowiskiem naturalnym;

dostępne napędy silnikowe do samochodów ciężarowych i autobusów niezbędne przy wjeżdżaniu na wzniesienia umożliwiają im poruszanie się po drogach poziomych z nadmiernymi prędkościami, które nie są zgodne z parametrami innych części tych pojazdów, takich jak hamulce i opony; z tego powodu oraz dla ochrony środowiska naturalnego w niektórych Państwach Członkowskich urządzenia ograniczenia prędkości były obowiązkowe dla niektórych kategorii pojazdów silnikowych;

jeżeli urządzenia ograniczenia prędkości zostaną wprowadzone do ogólnego stosowania wzrośnie ich korzystne oddziaływanie na ochronę środowiska naturalnego i zużycie energii, zużycie silnika i opon oraz na bezpieczeństwo drogowe;

stosowanie urządzeń ograniczenia prędkości jest bezcelowe, o ile nie są w takim stopniu doskonałości technicznej, który zapobiegałby i odpowiednio gwarantował brak możliwości jakiegokolwiek oszustwa;

w pierwszym etapie powinny zostać wprowadzone wymagania tylko w odniesieniu do najcięższych kategorii pojazdów silnikowych w większości związanych z transportem międzynarodowym, oraz w zależności od możliwości technicznych i doświadczeń Państw

¹ Dz.U. nr C 225 z 30.08.1991, str. 11.

² Dz.U. nr C 13 z 20.01.1992.

³ Dz.U. nr C 40 z 17.02.1992.

Członkowskich mogłyby zostać rozszerzone na lżejsze kategorie pojazdów silnikowych;

w niektórych Państwach Członkowskich pojazdy przeznaczone wyłącznie do przewozu towarów niebezpiecznych muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości ustawione na maksymalną prędkość niższą od ta przewidziana w niniejszej dyrektywie; w tym konkretnym przypadku zainteresowane Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość utrzymania takich przepisów w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium ponieważ zapewniają bezpieczeństwo drogowe i ochronę ludności, zgodnie z celami niniejszej dyrektywy;

montowanie urządzeń ograniczenia prędkości w pojazdach kategorii M3 i N3 objętych niniejszą dyrektywą, zarejestrowanych przed ich zastosowaniem i przeznaczonych wyłącznie do krajowej działalności transportowej mogłyby pociągać za sobą nadmierne koszty w niektórych Państwach Członkowskich; zatem powinno być możliwe odroczenie stosowania art. 2 i 3 niniejszej dyrektywy do określonych pojazdów;

niniejsza dyrektywa nie wpływa na prerogatywy Państw Członkowskich w odniesieniu do przepisów ograniczających prędkości w ruchu drogowym,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazd silnikowy” oznacza każdy pojazd o napędzie silnikowym odpowiadający jednej z kategorii, podanej w wykazie poniżej, przeznaczony do użytku na drogach i posiadający, co najmniej cztery koła oraz o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h:

- pojazdy kategorii M3 o maksymalnej wadze przekraczającej 10 ton metrycznych,
- pojazdy kategorii N3,

kategorie M3 i N3 należy rozumieć zgodnie z definicją w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG⁴.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy silnikowe kategorii M3 określone w art. 1 były użytkowane na drogach tylko, jeżeli zamontowano w nich urządzenia ograniczenia prędkości, dla których prędkość maksymalna ustawiona jest na 100 km/h.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy silnikowe kategorii N3 były użytkowane na drogach tylko, jeżeli są wyposażone w urządzenie

⁴ Dyrektywa 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 (Dz.U. nr L 42 z 23.02.1970, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 87/403/EWG (Dz.U. nr L 220 z 8.08.1987, str. 44).

ustawione w taki sposób, aby ich prędkość nie mogła przekroczyć 90 km/h; biorąc pod uwagę dopuszczalną, na obecnym etapie rozwoju technicznego, tolerancję techniczną między regulowaną a rzeczywistą prędkością ruchu, maksymalna prędkość tego urządzenia jest ustawiona na 86 km/h.

2. Państwa Członkowskie są upoważnione do ustalenia maksymalnej prędkości urządzenia na mniej niż 85 km/h w pojazdach używanych wyłącznie do przewozu towarów niebezpiecznych i zarejestrowanych na ich terytorium.

Artykuł 4

1. Art. 2 i 3 stosuje się do zarejestrowanych pojazdów od dnia 1 stycznia 1994 r.
2. Art. 2 i 3 stosuje się ponadto do pojazdów zarejestrowanych między dniem 1 stycznia 1988 r. a dniem 1 stycznia 1994 r. najpóźniej od dnia 1 stycznia 1995 r.

Jednakże, tam gdzie pojazdy te użytkowane są wyłącznie w krajowej działalności transportowej, art. 2 i 3 mogą być stosowane najpóźniej od dnia 1 stycznia 1996 r.

Artykuł 5

1. Do czasu stosowania przepisów wspólnotowych w tym zakresie, urządzenia ograniczenia prędkości określone w art. 2 i 3 muszą spełniać wymogi bezpieczeństwa przewidziane przez właściwe władze krajowe.
2. Urządzenia ograniczenia prędkości są montowane przez warsztaty lub organy zatwierdzone przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 6

Wymogów art. 2 i 3 nie stosuje się w odniesieniu do pojazdów silnikowych używanych przez siły zbrojne, obronę cywilną, służby pożarnicze i inne służby ratunkowe oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego.

Wymogi te nie mają również zastosowanie do pojazdów silnikowych, które:

- z uwagi na swoją konstrukcję nie mogą poruszać się szybciej niż ograniczenia przewidziane w art. 2 i 3,
- używane są do badań naukowych na drogach,
- używane są jedynie do usług publicznych na obszarach miejskich.

Artykuł 7

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 października 1993 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy

lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji tekst przepisów prawa krajowego, które przyjmą w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 10 lutego 1992 r.

W imieniu Rady

Jorge BRAGA de MACEDO

Przewodniczący

DYREKTYWA 2002/85/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 5 listopada 2002 r.

zmieniająca dyrektywę Rady 92/6/EWG w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Bezpieczeństwo transportu oraz zagadnienia środowiskowe, związane z transportem mają istotne znaczenie dla zapewnienia możliwości podtrzymania mobilności.
- 2) Zastosowanie urządzeń ograniczenia prędkości w pojazdach mechanicznych najcięższych kategorii miało pozytywny skutek dla poprawy bezpieczeństwa drogowego. Stanowiło również wkład w ochronę środowiska naturalnego.
- 3) Dyrektywa Rady 92/6/EWG⁴ przewiduje, że zależnie od możliwości technicznych i doświadczeń w Państwach Członkowskich, wymagania w zakresie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości mogłyby zostać następnie rozszerzone na lekkie pojazdy towarowe.
- 4) Rozszerzenie zakresu dyrektywy 92/6/EWG na pojazdy powyżej 3,5 ton przeznaczone do transportu towarów lub osób było jednym ze środków zalecanych przez Radę w jej rezolucji z dnia 26 czerwca 2000 r. w sprawie poprawy bezpieczeństwa drogowego⁵, zgodnie z komunikatem Komisji z dnia 20 marca 2000 r. w sprawie priorytetów UE w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego.

¹ Dz.U. C 270 E z 25.09.2001, str. 77.

² Dz.U. C 48 z 21.02.2002, str. 47.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 7 lutego 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), Wspólne Stanowisko Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. (Dz.U. C 228 E z 25.09.2002, str. 14.) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁴ Dz.U. L 57 z 2.03.1992, str. 27.

⁵ Dz.U. C 218 z 31.07.2000, str. 1.

- 5) Zakres dyrektywy 92/6/EWG należy rozszerzyć na pojazdy silnikowe kategorii M2, pojazdy kategorii M3 o maksymalnej masie większej niż 5 ton, lecz nieprzekraczającej 10 ton oraz na pojazdy kategorii N2.
- 6) Ponieważ cele zaproponowanego działania, a mianowicie wprowadzenie zmiany do wspólnotowych ustaleń dotyczących montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach ciężkich pojazdów mechanicznych, nie mogły zostać osiągnięte przez Państwa Członkowskie w wystarczającym stopniu, a zatem, z powodu skali lub wyników działania, mogą zostać w większym stopniu osiągnięte na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości jak określono w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w niniejszym artykule, niniejsza dyrektywa nie może wykroczać poza to, co niezbędne jest dla osiągnięcia tych celów.
- 7) W związku z powyższym dyrektywa 92/6/EWG powinna zostać odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 92/6/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. Art. 1-5 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy, „pojazd silnikowy” oznacza każdy pojazd o napędzie silnikowym objęty kategorią M2, M3, N2 lub N3, przeznaczony do użytku na drodze i posiadający co najmniej cztery koła oraz o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającą 25 km/h.

Kategorie M2, M3, N2 i N3 należy rozumieć zgodnie z definicją w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG*.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy silnikowe kategorii M2 i M3, określone w art. 1, mogły być użytkowane na drogach tylko, jeśli są wyposażone w ograniczniki prędkości, ustawione w taki sposób, aby nie można było przekroczyć prędkości 100 kilometrów na godzinę.

Pojazdy kategorii M3, zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 2005 r. o maksymalnej masie, przekraczającej 10 ton, mogą być nadal wyposażone w urządzenia, w których prędkość maksymalna ustawiona jest na 100 kilometrów na godzinę.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy silnikowe kategorii N2 i N3 mogły być użytkowane na drogach tylko jeśli są

wyposażone w urządzenie ograniczenia prędkości, ustawione w taki sposób, aby ich prędkość nie mogła przekroczyć 90 kilometrów na godzinę.

2. Państwa Członkowskie są upoważnione do wymagania, aby urządzenia ograniczenia prędkości w pojazdach zarejestrowanych na ich terytorium i używanych wyłącznie do przewozu towarów niebezpiecznych, ustawione były w taki sposób, aby pojazdy te nie mogły przekroczyć maksymalnej prędkości 90 kilometrów na godzinę.

Artykuł 4

1. Art. 2 i 3 stosuje się w odniesieniu do pojazdów silnikowych kategorii M3 o masie maksymalnej większej niż 10 ton i dla pojazdów silnikowych kategorii N3:

- a) od dnia 1 stycznia 1994 r. do pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 stycznia 1994 r.;
- b) do pojazdów, zarejestrowanych między dniem 1 stycznia 1988 r. a dniem 1 stycznia 1994 r.:
 - (i) od dnia 1 stycznia 1995 r., w przypadku pojazdów używanych zarówno w transporcie krajowym i międzynarodowym;
 - (ii) od dnia 1 stycznia 1996 r., w przypadku pojazdów używanych wyłącznie w transporcie krajowym.

2. W odniesieniu do pojazdów silnikowych kategorii M2, pojazdów kategorii M3 o masie maksymalnej większej niż 5 ton, lecz nieprzekraczającej 10 ton oraz pojazdów kategorii N2, art. 2 i 3 stosuje się najpóźniej:

- a) od dnia 1 stycznia 2005 r. do pojazdów, jako zarejestrowanych;
- b) do pojazdów, spełniających dopuszczalne wartości wymienione w dyrektywie 88/77/EWG**, zarejestrowanych między dniem 1 października 2001 r. a dniem 1 stycznia 2005 r.:
 - (i) od dnia 1 stycznia 2006 r., w przypadku pojazdów, używanych zarówno w transportowej działalności krajowej i międzynarodowej;
 - (ii) od dnia 1 stycznia 2007 r., w przypadku pojazdów używanych wyłącznie w transportowej działalności krajowej.

3. Od dnia 1 stycznia 2005 r., na okres nie dłuższy niż trzy lata, każde Państwo Członkowskie może zwolnić z przepisów art. 2 i 3 pojazdy kategorii M2 oraz pojazdy kategorii N2 o masie maksymalnej większej niż 3,5 tony, lecz nieprzekraczającej 7,5 ton, zarejestrowane w rejestrze krajowym i niepodróżujące na terytorium innego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 5

1. Urządzenia ograniczenia prędkości, określone w art. 2 i 3 muszą spełniać

wymogi techniczne ustanowione w Załączniku do dyrektywy 92/24/EWG***. Jednakże, wszystkie pojazdy objęte niniejszą dyrektywą i zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 2005 r. mogą nadal być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości, które spełniają wymogi technicznymi ustanowione przez właściwe władze krajowe.

2. Urządzenia ograniczenia prędkości są montowane przez warsztaty lub organy, zatwierdzone przez Państwa Członkowskie.

* Dyrektywa 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 (Dz.U. L 42 z 23.02.1970, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/116/WE (Dz.U. L 18 z 21.01.2002, str. 1.).

** Dyrektywa Rady 88/77/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników Diesla w pojazdach (Dz.U. L 36 z 9.02.1988, str. 33.). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/27/WE (Dz.U. L 107 z 18.04.2001, str. 10.).

*** Dyrektywa Rady 92/24/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnosząca się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych (Dz.U. L 129 z 14.05.1992, str. 154.).”

2. Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Jako część programu działań w zakresie bezpieczeństwa drogowego na lata 2002-2010, Komisja oceni bezpieczeństwo drogowe i znaczenie dla ruchu drogowego dostosowania urządzeń ograniczenia prędkości, zastosowanych w pojazdach kategorii M2 i w pojazdach kategorii N2 o masie maksymalnej 7,5 ton lub mniej, do prędkości określonych w niniejszej dyrektywie.

Jeżeli będzie to niezbędne, Komisja przedłoży właściwe propozycje.”

Artykuł 2

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2005 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Wymienione środki zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 5 listopada 2002 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. Cox

Przewodniczący

W imieniu Rady

T. PEDERSEN

Przewodniczący

DYREKTYWA RADY NR 96/96/WE

z dnia 20 grudnia 1996 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno – Społecznego²,

stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 189c Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) dyrektywa Rady 77/143/EWG z dnia 29 grudnia 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do badania przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep⁴ była wielokrotnie zmieniana w znaczący sposób; z uwagi na dalszą zmianę oraz dla jasności, powinien być przygotowany jednolity tekst dyrektywy;
- 2) w ramach wspólnej polityki transportowej konieczne jest stworzenie jak najlepszych warunków bezpieczeństwa, jak również konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi w Państwach Członkowskich;
- 3) rosnące natężenie ruchu drogowego i wynikający stąd wzrost zagrożenia oraz obciążeń stawiają Państwa Członkowskie przed problemami związanymi z bezpieczeństwem w takim samym stopniu i o takiej samej wadze;
- 4) obecnie obowiązujące w poszczególnych Państwach Członkowskich różnorodne przepisy dotyczące standardów i metod nadzoru niekorzystnie wpływają na równowagę bezpieczeństwa i przyjazny charakter dla środowiska naturalnego kontrolowanych pojazdów, które dopuszczone są do ruchu w Państwach Członkowskich. może to mieć negatywny wpływ na konkurencję między przedsiębiorstwami transportowymi poszczególnych Państw Członkowskich;
- 5) wynika stąd konieczność harmonizacji w takim stopniu, w jakim jest to możliwe częstotliwości badań oraz obowiązkowych badań podzespołów;

¹ Dz.U. nr C 193 z 4.7.1996, str. 5 i 31.

² Dz.U. nr C 93 z 12.2.1996, str. 24.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 lutego 1996 r. (Dz.U. nr C 78 z 18.3.1996, str. 27), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 czerwca 1996 r. (Dz.U. nr C 248 z 26.8.1996, str. 49) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 1996 r. (Dz.U. nr C 347 z 18.11.1996).

⁴ Dz.U. nr L 47 z 18.2.1977, str. 47. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 92/23/WE (Dz.U. nr L 147 z 14.6.1994, str. 6).

- 6) badania przebiegu pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i tanie;
- 7) stąd też w osobnych dyrektywach powinny zostać określone minimalne wspólnotowe standardy i metody badań podzespołów określonych w załączniku II;
- 8) w sprawach nieuregulowanych w osobnych dyrektywach moc obowiązującą zachowują przejściowo przepisy Państw Członkowskich;
- 9) konieczne jest także pilne dostosowanie do wymogów postępu technicznego standardów i metod ustanowionych w osobnych dyrektywach, w celu uproszczenia wprowadzenia w życie koniecznych w tym celu środków należy wprowadzić postępowanie przewidujące ścisłą współpracę między Państwami Członkowskimi a Komisją w ramach komitetu ds. dostosowania do postępu technicznego badań przydatności do ruchu drogowego;
- 10) z uwagi na zróżnicowanie standardów i metod nadzoru na obszarze Wspólnoty nie jest obecnie uzasadnione określanie dla układów hamulcowych wartości ustawień ciśnienia powietrza i czasu hamowania, itd.;
- 11) dalsze zmiany niniejszej dyrektywy są przewidziane w celu wprowadzenia jednolitych i ulepszonych metod kontrolnych;
- 12) do czasu wprowadzenia jednolitych metod i praktyk w zakresie kontroli, Państwa Członkowskie mogą korzystać z orzecznictwa sądowego jako procedury kontrolnej w zakresie ustalania czy omawiane pojazdy spełniają wymagania dotyczące hamowania;
- 13) każde Państwo Członkowskie musi zapewnić, w zakresie swoich kompetencji, systematyczną i wysoką jakość technicznej kontroli pojazdów;
- 14) Komisja powinna dokonywać weryfikacji praktycznego stosowania niniejszej dyrektywy oraz w regularnych odstępach czasu składać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania w sprawie jej wyników;
- 15) wszystkie jednostki, które zajmują się nadzorem technicznym pojazdów silnikowych uznają, że metoda kontrolna, w szczególności kwestia, czy kontrola powinna być przeprowadzana na niezaladowanych, częściowo zaladowanych, całkowicie zaladowanych pojazdach, ma wpływ na ocenę niezawodności układu hamulcowego;
- 16) określenie wartości siły hamowania poszczególnych typów pojazdów w różnym stanie obciążenia ułatwiłoby przywrócenie tego zaufania; niniejsza dyrektywa dopuszcza możliwość kontroli zgodnie z tym trybem postępowania jako alternatywę kontroli zachowania minimalnych wartości dla każdej klasy pojazdów;
- 17) w zakresie układów hamulcowych niniejsza dyrektywa obowiązuje jedynie w odniesieniu do pojazdów, dla których wydana została homologacja typu części, zgodnie z dyrektywą 71/320/EWG⁵; określone typy pojazdów są natomiast dopuszczone do

⁵ Dyrektywa Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów hamulcowych niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. nr L 202 z 6.9.1971, str. 37). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 91/422/EWG (Dz.U.

ruchu na podstawie przepisów krajowych, które mogą odbiegać od wymogów tej dyrektywy;

- 18) Państwa Członkowskie mogą rozszerzyć zakres kontroli wyposażenia układów hamulcowych włączając pojazdy lub części nieobjęte niniejszą dyrektywą;
- 19) Państwa Członkowskie mogą ustanowić bardziej surowe kryteria kontroli układów lub zwiększyć częstotliwość ich przeprowadzania;
- 20) celem niniejszej dyrektywy jest utrzymanie emisji spalin na niskim poziomie poprzez regularne pomiary spalin i poziomu zanieczyszczeń powodowanych przez pojazdy silnikowe w czasie ich całego okresu eksploatacji oraz zapewnienie, aby pojazdy najbardziej zanieczyszczające powietrze były wyłączone z ruchu do czasu doprowadzenia ich do odpowiedniego stanu;
- 21) niewłaściwe ustawienie i konserwacja szkodzą nie tylko silnikowi, lecz także środowisku naturalnemu, ponieważ prowadzą do zwiększonego zużycia paliwa i zanieczyszczenia powietrza; istotne jest zatem, ażeby rozwijane były środki transportu przyjazne dla środowiska;
- 22) w przypadku silników wysokoprężnych (Diesla) zadymienie spalin uznawane jest za wystarczający wskaźnik stanu technicznego pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń;
- 23) w przypadku silników benzynowych za wystarczający wskaźnik stanu technicznego pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń uznawany jest pomiar emisji tlenku węgla z rury wydechowej na biegu jałowym;
- 24) w przypadku nieregularnych przeglądów wysoki odsetek pojazdów może zostać niedopuszczony do ruchu po przeprowadzeniu pomiaru spalin z powodu przekroczenia przepisanych dopuszczalnych wartości emisji;
- 25) kryteria kontrolne regularnych pomiarów spalin w przypadku pojazdów silnikowych z silnikiem benzynowym, które w celu dopuszczenia do ruchu muszą być obligatoryjnie wyposażone w urządzenia czyszczące, takie jak katalizatory trójdrożne z sondą lambda, muszą być bardziej surowe niż w przypadku pojazdów konwencjonalnych;
- 26) Państwa Członkowskie mogą wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy niektóre pojazdy mające znaczenie historyczne; dla pojazdów tych Państwa mogą wydać własne odrębne przepisy dotyczące kontroli; możliwość taka nie może prowadzić do stosowania przepisów surowszych, niż te, którym pojazd podlegałby pierwotnie;
- 27) niniejsza dyrektywa powinna być co pewien czas dostosowywana do przyszłych zmian konstrukcyjnych pojazdów, które ułatwiają przeprowadzanie kontroli technicznej oraz do postępu w metodach przeprowadzania kontroli, poprzez co lepiej będą mogły odzwierciedlać aktualne warunki, w których pojazd jest używany;
- 28) dyrektywa 92/6/EWG⁶ reguluje zagadnienie montowania i stosowania urządzeń

nr L 233 z 22.8.1991, str. 21).

⁶ Dyrektywa Rady nr 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń

ograniczenie prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych;

- 29) do czasu osiągnięcia, aż urządzenia ograniczające prędkość będą rozwinięte w takim stopniu, aby łatwiejsze było przeprowadzanie ich nadzoru, przynajmniej niektóre podzespoły takich urządzeń mogą być w miarę możliwości kontrolowane przez punkty diagnostyczne przy przeprowadzaniu badań stanu technicznego;
- 30) dotychczas do Państw Członkowskich należało ustalenie przy zastosowaniu odpowiednich środków, czy urządzenia ograniczenia prędkości funkcjonują właściwie; istnieje wola harmonizacji w sprzyjającym czasie przepisów dotyczących metod i standardów kontroli;
- 31) Komisja powinna dokonać oceny doświadczeń w zakresie kontroli właściwego funkcjonowania urządzeń ograniczenia prędkości i przedłożyć Komisji sprawozdanie; wnioski wynikające z tego sprawozdania stanowić będą podstawę propozycji dalszych zmian regulacji dotyczących urządzeń ograniczenia prędkości;
- 32) w przypadku taksówek oraz karet pogotowia ratunkowego zastosowanie mają podobne wymogi jak w przypadku samochodów osobowych; podzespoły podlegające kontroli mogą być podobne, pomimo że odstępy czasu między kontrolami są inne;
- 33) mając na uwadze oczekiwane skutki niniejszej dyrektywy w odniesieniu do określonego sektora gospodarki i przy uwzględnieniu zasady pomocniczości, środki dostępne dla Wspólnoty przewidziane w niniejszej dyrektywie są niezbędne do osiągnięcia harmonizacji zasad badań przydatności do ruchu drogowego, uniknięcia zniekształcenia konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi oraz zapewnienia, aby pojazdy były prawidłowo sprawdzane i eksploatowane; cele te nie mogą być w pełni sposób osiągnięte przez Państwa Członkowskie działające samodzielnie;
- 34) niniejsza dyrektywa nie dokonuje rozróżnienia między obowiązkami Państw Członkowskich wdrażania do prawa krajowego a wprowadzaniem w życie dyrektyw, które straciły moc,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

1. W każdym Państwie Członkowskim pojazdy silnikowe, ich przyczepy i naczepy zarejestrowane w tym Państwie podlegają regularnym badaniom technicznym zgodnie z niniejszą dyrektywą, w szczególności z jej załącznikami I i II.
2. Kategorie pojazdów podlegające badaniom, odstępy czasu między badaniami oraz podlegające badaniom podzespoły są określone w załącznikach I i II.

Artykuł 2

Badania przydatności do ruchu drogowego przewidziane w niniejszej dyrektywie przeprowadzane są przez Państwo, organizację publiczną upoważnioną przez Państwo albo organizacje lub instytucje w tym celu wyznaczone i nadzorowane przez Państwo, włącznie z autoryzowanymi podmiotami prywatnymi. W przypadku gdy organizacje powołane do przeprowadzania badań technicznych prowadzą jednocześnie działalność jako stacje obsługi pojazdów, Państwa Członkowskie dokładają starań, aby zachowana była obiektywność i wysoka jakość badań technicznych.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie podejmują takie środki, jakie uznają za niezbędne, w celu umożliwienia wykazania, że pojazd pozytywnie przeszedł badania techniczne, które co najmniej odpowiadają wymogom niniejszej dyrektywy.

Środki te są notyfikowane pozostałym Państwom Członkowskim oraz Komisji.

2. Każde Państwo Członkowskie uznaje dowód wydany w innym Państwie Członkowskim świadczący, że pojazd silnikowy zarejestrowany na terytorium tego Państwa, razem z przyczepą lub naczepą, pozytywnie przeszedł badania techniczne, które co najmniej odpowiadają wymogom niniejszej dyrektywy.
3. Państwa Członkowskie stosują odpowiednie procedury, w takim stopniu, w jakim jest to możliwe, aby ustalić, że skuteczność hamulców pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium odpowiada wymogom określonym w niniejszej dyrektywie.

ROZDZIAŁ II WYJĄTKI I ODSZTĘPSTWA

Artykuł 4

1. Państwa Członkowskie mogą wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy pojazdy sił zbrojnych, sił porządkowych oraz straży pożarnej.
2. Państwa Członkowskie, po zasięgnięciu opinii Komisji, mogą wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy lub jej poszczególnych przepisów określone pojazdy, które zostały zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu pod szczególnymi warunkami oraz pojazdy, które nie są lub w nieznacznym zakresie są używane na drogach publicznych, włącznie z pojazdami wyprodukowanymi przed 1 stycznia 1960 r. i mającymi wartość historyczną albo przejściowo wycofanymi z ruchu.
3. Dla pojazdów mających wartość historyczną Państwa Członkowskie mogą, po zasięgnięciu opinii Komisji, wydać własne przepisy w sprawie nadzoru technicznego.

Artykuł 5

Nie naruszając przepisów zawartych w załącznikach I i II, Państwa Członkowskie mogą:

- oznaczyć wcześniejszą datę pierwszego obowiązkowego badania technicznego oraz, jeżeli jest to wskazane, badania przed rejestracją pojazdu,

- skrócić okres między dwoma kolejnymi obowiązkowymi badaniami technicznymi,
- objąć obowiązkowymi badaniami wyposażenie dodatkowe,
- zwiększyć ilość podzespołów podlegających badaniu,
- rozszerzyć obowiązek regularnych badań technicznych na inne kategorie pojazdów,
- wprowadzić obowiązek specjalnych dodatkowych badań technicznych,
- ustanowić dla pojazdów zarejestrowanych na swoim terytorium wyższe wartości minimalnej skuteczności hamulców oraz badania w przypadku ładunków cięższych niż podane w załączniku II, o ile przepisy te nie wykraczają poza pierwotne zezwolenie dotyczące określonego typu.

Artykuł 6

1. Na zasadzie odstępstwa od przepisów zawartych w załącznikach I i II, Państwa Członkowskie do 1 stycznia 1993 r. mogą:

- przesunąć datę pierwszego obowiązkowego badania technicznego,
- wydłużyć okres między dwoma kolejnymi obowiązkowymi badaniami technicznymi,
- zmniejszyć ilość podzespołów podlegających badaniu,
- zmienić kategorie pojazdów podlegających obowiązkowym badaniom technicznym,

pod warunkiem, że wszystkie lekkie samochody dostawcze, określone w sekcji 5 załącznika I zostaną przed tą datą poddane obowiązkowym badaniom technicznym zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

W Państwach Członkowskich, w których w dniu 28 lipca 1998 r. nie istniał jeszcze żaden porównywalny z niniejszą dyrektywą system regularnego nadzoru technicznego pojazdów tej kategorii, do 1 stycznia 1995 r. stosuje się ust. 1.

2. W odniesieniu do pojazdów osobowych wymienionych w załączniku I sekcja 6 do 1 stycznia 1994 r. stosuje się ust. 1.

W Państwach Członkowskich, w których w dniu 31 grudnia 1991 r. nie istniał jeszcze żaden porównywalny z niniejszą dyrektywą system regularnego nadzoru technicznego pojazdów tej kategorii, do 1 stycznia 1998 r. stosuje się ust. 1.

ROZDZIAŁ III PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 7

1. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną na wniosek Komisji, wydaje szczegółowe dyrektywy w sprawie określenia minimalnych standardów i metod nadzoru technicznego

pojazdów w odniesieniu do podzespołów wymienionych w załączniku II.

2. Wszelkie zmiany, które są niezbędne do dostosowania standardów i metod zawartych w poszczególnych dyrektywach do postępu technicznego, wydawane są zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 8.

Artykuł 8

1. Komisja jest wspierana przez komitet ds. dostosowania do postępu technicznego dyrektywy w sprawie badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, dalej zwany „Komitetem”, który składa się z przedstawicieli Państw Członkowskich, zaś jego przewodniczącym jest przedstawiciel Komisji.
2. Komitet przyjmuje swój regulamin.
3. Przedstawiciel Komisji przedstawia Komitetowi projekt koniecznych do przyjęcia środków. Komitet zajmuje stanowisko w sprawie tego projektu w terminie określonym przez swojego przewodniczącego zależnie od pilności sprawy. Stanowisko przyjmuje się większością głosów, ustaloną w art. 148 ust. 2 Traktatu dla przyjęcia przez Radę decyzji na wniosek Komisji. Podczas głosowania w Komitecie głosy przedstawicieli Państw Członkowskich są obliczane w sposób przewidziany w wyżej wymienionym artykule. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.
4.
 - a) Komisja przyjmuje odpowiednie środki, jeżeli są one zgodne ze stanowiskiem Komitetu.
 - b) W przypadku gdy rozważane środki nie są zgodne ze stanowiskiem Komitetu albo Komitet nie zajął stanowiska, Komisja niezwłocznie przedstawia Radzie propozycje odpowiednich środków. Rada stanowi większością kwalifikowaną.

Jeżeli Rada w terminie trzech miesięcy od przedłożenia propozycji nie podjęła decyzji, Komisja przyjmuje proponowane środki.

Artykuł 9

1. Komisja, najpóźniej do 31 grudnia 1998 r., przedstawia Radzie sprawozdanie w sprawie wdrażania nadzoru technicznego pojazdów osobowych wraz z wszelkimi odpowiednimi propozycjami, w szczególności w zakresie częstotliwości i zakresu badań.
2. Nie później niż trzy lata po wprowadzeniu regularnych badań technicznych urządzeń ograniczenia prędkości Komisja bada, na podstawie zebranych doświadczeń, czy przewidziane kontrole umożliwiają wykrycie wadliwych lub przerabianych urządzeń ograniczenia prędkości oraz czy konieczna jest zmiana obowiązujących przepisów.

Artykuł 10

Dyrektywy wymienione w załączniku III część A niniejszym tracą moc z datą określoną w art. 11 niezależnie od obowiązków Państw Członkowskich w zakresie terminów wdrożenia i dostosowania, określonych w załączniku III część B.

Odesłania do uchylonych dyrektyw uznaje się za odesłania do niniejszej dyrektywy i należy je odczytywać zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku IV.

Artykuł 11

1. Państwa Członkowskie, nie później niż do 9 marca 1998 r., wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, które są niezbędne do stosowania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie informują o tym Komisję.

Przepisy wydane przez Państwa Członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy bądź odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Państwa Członkowskie ustanawiają metody dokonywania takich odesłań.

2. Państwa Członkowskie podają do wiadomości Komisji teksty przepisów prawa krajowego, które wydały w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.
3. Państwa Członkowskie przyjmują stosowne środki zmierzające do wykonania systemu nadzoru technicznego przewidzianego w niniejszej dyrektywie. Środki te muszą być skuteczne, proporcjonalne i oddziaływać prewencyjnie.

Artykuł 12

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 13

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 1996 r.

W imieniu Rady

S. BARRET

Przewodniczący

Spis Załączników

ZAŁĄCZNIK I

KATEGORIE POJAZDÓW PODLEGAJĄCYCH BADANIOM PRZYDATNOŚCI DO
RUCHU DROGOWEGO ORAZ CZĘSTOTLIWOŚĆ BADAŃ

ZAŁĄCZNIK II

Podzespoły podlegające obowiązkowym badaniom

ZAŁĄCZNIK III

Dyrektywy, które straciły moc

ZAŁĄCZNIK IV

Tabele korelacji

DYREKTYWA 97/27/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 22 lipca 1997 r.

odnosząca się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189b Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) całkowita harmonizacja wymagań technicznych w odniesieniu do pojazdów silnikowych jest niezbędna w celu osiągnięcia sprawnie funkcjonującego rynku wewnętrznego i równocześnie zapewnienia wysokiego poziomu powszechnego bezpieczeństwa;
- (2) wymagania techniczne, jakie spełniać muszą niektóre kategorie pojazdów zgodnie z ustawodawstwem krajowym odnoszą się, między innymi, do ich mas i wymiarów;
- (3) wymagania te są różne w różnych Państwach Członkowskich; w związku z tym, zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie Państwa Członkowskie takich samych wymagań, w uzupełnieniu lub w miejsce obowiązujących przepisów, w szczególności w celu wprowadzenia w odniesieniu do każdego typu pojazdu, procedury homologacji typu WE, 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 przyczep⁴;
- (4) pożądana jest harmonizacja maksymalnych mas i wymiarów pojazdów silnikowych i ich przyczep rejestrowanych w Państwach Członkowskich zgodnie z dyrektywą 96/53/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w

¹ Dz.U. nr C 230 z 4.9.1991, str. 46.

² Dz.U. nr C 49 z 24.2.1992, str. 5.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lutego 1992 r. (Dz.U. nr C 67 z 16.3.1992, str. 81), wspólne stanowisko Rady z dnia 28 listopada 1996 r. (Dz.U. nr C 41 z 10.2.1997, str. 5), decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 kwietnia 1997 r. (Dz.U. nr C 132 z 28.4.1997) oraz decyzja Rady z dnia 21 maja 1997 r.

⁴ Dz.U. nr L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 96/79/WE (Dz.U. nr L 18 z 21.1.1997, str. 7).

ruchu międzynarodowym⁵. Wyżej wspomniana dyrektywa stosuje się wyłącznie do ruchu na terytoriach Państw Członkowskich, a nie do wymagań technicznych ustanowionych w dyrektywie 70/156/EWG;

- (5) dyrektywa 96/53/WE ustanawia niektóre maksymalne dopuszczalne wymiary zarówno dla ruchu krajowego jak i międzynarodowego w Państwach Członkowskich z określonym okresem przewidzianym na ich wejście w życie; niektóre inne maksymalne dopuszczalne wymiary, jak również maksymalne dopuszczalne masy pozostają obowiązujące tylko dla ruchu międzynarodowego;
- (6) w konsekwencji, harmonizacja maksymalnych dopuszczalnych mas pojazdów silnikowych i ich przyczep, rejestrowanych w Państwach Członkowskich nie wydaje się być w najbliższej przyszłości wykonalna. Z drugiej strony, wydaje się obecnie możliwe osiągnięcie możliwie najdalej posuniętej harmonizacji ich maksymalnych wymiarów oraz uwzględnienie zagadnienia mas przez zapewnienie możliwości wprowadzenia jednolitej procedury określania maksymalnych dopuszczalnych mas nowo rejestrowanych / dopuszczonych do ruchu pojazdów w każdym Państwie Członkowskim oraz kontynuowania stałej poprawy bezpieczeństwa, w szczególności w odniesieniu do pewnych kategorii przyczep;
- (7) zgodnie z art. 4 ust. 3 i 4 dyrektywy 96/53/WE Państwa Członkowskie mogą zezwolić na poruszanie się po ich terytorium pojazdów kategorii N o wymiarach przekraczających granice ustanowione w tej dyrektywie w przypadku przewożenia niepodzielnych ładunków lub w celu niektórych krajowych czynności transportowych, które nie mają większego wpływu na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu; w przypadku pojazdów kategorii M₂ i M₃ dyrektywa 96/53/WE dotyczy tylko ruchu międzynarodowego; w związku z tym konieczne jest, w drodze odstępstwa, zezwolenie na homologację pojazdów o wymiarach przekraczających maksymalne wymiary dopuszczone tą dyrektywą oraz o niektórych innych właściwościach, wraz z możliwością odmowy zaakceptowania przez Państwa Członkowskie pojazdów homologowanych na mocy tych odstępstw;
- (8) niniejsza dyrektywa jest jedną ze szczegółowych dyrektyw, która musi być wykonana w celu zapewnienia zgodności pojazdów z wymaganiami procedury homologacji typu WE, ustanowionymi w dyrektywie 70/156/EWG; w związku z tym, przepisy ustanowione w dyrektywie 70/156/EWG dotyczące układów, części i oddzielnych zespołów technicznych pojazdów stosują się do niniejszej dyrektywy;
- (9) w szczególności, zgodnie z art. 3 ust. 4 i art. 4 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG każda szczegółowa dyrektywa musi posiadać dołączony do niej dokument informacyjny obejmujący odpowiednie pozycje załącznika I do tej dyrektywy oraz również świadectwo homologacji typu sporządzone na podstawie załącznika VI, w celu umożliwienia włączenia homologacji typu do systemu komputerowego;
- (10) włączone zostały przepisy specjalne dotyczące pojazdów niekompletnych w celu ułatwienia drugiego etapu homologacji pojazdów kompletnych;
- (11) w niniejszej dyrektywie wprowadza się przepisy specjalne w celu uwzględnienia osi

⁵ Dz.U. nr L 235 z 17.9.1996, str. 59.

podnoszonych lub obciążanych; uznaje się, że takie osie należy również uwzględnić w dyrektywie Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów hamulcowych niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep⁶ oraz w dyrektywie Rady 70/311/EWG z dnia 8 czerwca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep⁷;

- (12) dyrektywę 71/320/EWG należy uzupełnić o specjalne przepisy w celu lepszego uwzględnienia warunków technicznych, na mocy których pojazdy kategorii M₂, M₃ i N mogą ciągnąć przyczepy;
- (13) również dyrektywę Rady 76/114/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do tabliczek znamionowych i oznakowania identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz sposobu i miejsca ich umieszczenia⁸ należy uzupełnić o specjalne przepisy w celu uwzględnienia faktu, że pojazdy mogą być rejestrowane w Państwach Członkowskich przy różnych masach,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy lub przyczepę określone w art. 2 i w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG, z wyjątkiem pojazdów kategorii M₁.

Artykuł 2

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić udzielenia homologacji typu WE ani homologacji krajowej w odniesieniu do typu pojazdu, ani odmówić lub zakazać sprzedaży, rejestracji, dopuszczenia do ruchu lub eksploatacji pojazdu z przyczyn odnoszących się do jego mas i wymiarów, jeżeli spełniają one wymagania określone w załączniku I do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Jednakże, Państwo Członkowskie może odmówić udzielenia krajowej homologacji typu pojazdu lub odmówić, lub zakazać sprzedaży, rejestracji, dopuszczenia do ruchu lub eksploatacji pojazdu, lub uznać jego świadectwo zgodności za nieważne w rozumieniu art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, lub udzielić mu tylko zezwolenia na przewożenie niepodzielnych ładunków, jeżeli po udzieleniu homologacji na mocy niniejszej dyrektywy pojazd korzysta z odstępstwa przewidzianego w art. 7 niniejszej dyrektywy, a odstępstwo to stoi w sprzeczności z krajowymi wymaganiami obowiązującymi w tym Państwie

⁶ Dz.U. nr L 202 z 6.9.1971, str. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 91/422/EWG (Dz.U. nr L 233 z 22.8.1991, str. 21).

⁷ Dz.U. nr L 133 z 18.6.1970, str. 10. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 92/62/EWG (Dz.U. nr L 199 z 18.7.1992, str. 33).

⁸ Dz.U. nr L 24 z 30.1.1976, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 78/507/EWG (Dz.U. nr L 155 z 13.6.1978, str. 31).

Członkowskim.

Artykuł 4

Kiedy Państwa Członkowskie udzielają krajowej homologacji typu pojazdom homologowanym na mocy niniejszej dyrektywy lub zezwalają na rejestrację, dopuszczenie do ruchu lub eksploatacji, przypisują im krajowe maksymalne dopuszczalne masy rejestracyjne / eksploatacyjne zgodnie z odpowiednimi krajowymi maksymalnymi dopuszczalnymi masami. Dla określenia tych maksymalnych dopuszczalnych mas rejestracyjnych / eksploatacyjnych żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić stosowania procedury przewidzianej w załączniku IV w przypadku, gdy producent żąda jej zastosowania.

Artykuł 5

W drodze odstępstwa od art. 2, Państwa Członkowskie mogą poddać osie obciążane i podnoszone krajowym wymaganiom technicznym. Jednakże, żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić stosowania wymagań technicznych ustanowionych w pkt. 3 załącznika IV w przypadku, gdy producent żąda ich stosowania.

Artykuł 6

W drodze odstępstwa od art. 2 oraz ppkt. 7.3.2.1 załącznika I, Państwa Członkowskie mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu albo odmówić lub zakazać sprzedaży, rejestracji lub dopuszczenia do ruchu lub eksploatacji autobusów i autokarów o szerokości przekraczającej 2,50 m do dnia 31 grudnia 1999 r., co przewiduje art. 9 dyrektywy 96/53/WE.

Artykuł 7

W drodze odstępstwa od art. 2 i ppkt. 7.3 załącznika I oraz bez potrzeby spełnienia wymagań określonych w ppkt. 7.6 załącznika I, Państwa Członkowskie mogą udzielać homologacji pojazdom o wymiarach przekraczających wymiary określone w tych podpunktach. Szczegóły tego odstępstwa umieszcza się w świadectwie homologacji typu w załączniku III do niniejszej dyrektywy oraz stosuje się przepisy art. 3.

Artykuł 8

W dyrektywie 70/156/EWG wprowadza się następujące zmiany:

- a) W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:
 1. Przypis (j) uzupełnia się: „dla pojazdów innych niż pojazdy kategorii M₁, ppkt 2.4.1 załącznik I do dyrektywy 97/27/WE.”
 2. Przypis (k) uzupełnia się: „dla pojazdów innych niż pojazdy kategorii M₁, ppkt 2.4.2 załącznik I do dyrektywy 97/27/WE.”
 3. Przypis (l) uzupełnia się: „dla pojazdów innych niż pojazdy kategorii M₁, ppkt 2.4.3 załącznik I do dyrektywy 97/27/WE.”
- b) W załączniku IV pkt 48 otrzymuje brzmienie:

| | Przedmiot | Dyrektywa | Dz.U. nr | Stosowanie | | | | | | | | | | |
|-----|--|-----------|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---|
| | | | | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ | |
| „48 | Masy i wymiary (pojazdów innych niż określone w pkt. 44) | 97/27/WE | L 233 25.08.1997 | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

Artykuł 9

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed 22 lipca 1997 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

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

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 10

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w, dnia 22 lipca 1997 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

J. M. GIL - ROBLES

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. POOS

Przewodniczący

Spis Załączników

ZAŁĄCZNIK I

ZAŁĄCZNIK II

ZAŁĄCZNIK III

ZAŁĄCZNIK IV

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 17 czerwca 1999 r.

w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe

(1999/62/WE)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 i art. 93,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomicznego - Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) eliminacja zakłóceń konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi w Państwach Członkowskich wywołuje konieczność dokonania harmonizacji systemów obciążeń oraz ustanowienia sprawiedliwych mechanizmów obciążania przewoźników kosztami infrastruktury;
- 2) cele te można osiągnąć tylko etapami;
- 3) osiągnięto już poziom harmonizacji systemów obciążeń poprzez przyjęcie dyrektywy Rady 92/81/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie harmonizacji struktur podatku akcyzowego od olejów mineralnych⁵ oraz dyrektywy Rady 92/82/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie ujednoczenia stawek podatku akcyzowego od olejów mineralnych⁶;

1 Dz.U. C 59 z 26.02.1997, str. 9.

2 Dz.U. C 206 z 7.07.1997, str. 17.

3 Opinia dostarczona dnia 3 czerwca 1999 r. (dotychczas nie publikowana w Dzienniku Urzędowym).

4 Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 lipca 1997 r. (Dz.U. C 286 z 22.09.1997, str. 217), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 stycznia 1999 r. (Dz.U. C 58 z 1.03.1999, str. 1) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 7 maja 1999 r. (dotychczas nie publikowana w Dzienniku Urzędowym).

5 Dz.U. L 316 z 31.10.1992, str. 12. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/74/WE (Dz.U. L 365 z 31.12.1994, str. 46).

6 Dz.U. L 316 z 31.10.1992, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/74/WE. ECR 1995, I-1827.

- 4) wyrokiem z dnia 5 lipca 1995 r. w sprawie C-21/94 Parlamentu Europejskiego przeciw Radzie⁷ Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich anulował dyrektywę Rady 93/89/EWG z dnia 25 października 1993 r. w sprawie nakładania przez Państwa Członkowskie podatków na niektóre pojazdy wykorzystywane do drogowego przewozu towarów oraz opłat za przejazd i opłat za korzystanie z niektórych rodzajów infrastruktury⁸ przy jednoczesnym zachowaniu skutków tej dyrektywy do czasu przyjęcia przez Radę nowej regulacji. Tym samym dyrektywa 93/89/EWG zostaje zastąpiona niniejszą dyrektywą;
- 5) w obecnych okolicznościach dostosowanie krajowych systemów obciążeń powinno ograniczać się do pojazdów komercyjnych posiadających z ładunkiem wagę brutto powyżej określonej wartości;
- 6) w tym celu należy ustanowić stawki minimalne dla podatków transportowych pobieranych przez Państwa Członkowskie lub jakichkolwiek innych podatków, które mogłyby je zastąpić;
- 7) należy zachęcać do użytkowania pojazdów nieniszczących dróg i emitujących mniejszą ilość zanieczyszczeń poprzez zróżnicowanie podatków lub opłat, pod warunkiem, że takie zróżnicowanie nie zakłóca funkcjonowania rynku wewnętrznego;
- 8) stosowne jest, aby niektórym Państwom Członkowskim można było przyznać okres wyłączenia ze stosowania stawek minimalnych, tak aby umożliwić im dostosowanie się do poziomów wymaganych przez niniejszą dyrektywę;
- 9) niektóre krajowe przewozy o charakterze lokalnym posiadające niewielki wpływ na rynek transportowy Wspólnoty podlegają obecnie ulgowym stawkom podatku transportowego; w celu zapewnienia płynnego dostosowania, upoważnia się Państwa Członkowskie do ustanawiania tymczasowych odstępstw od stawek minimalnych;
- 10) Państwom Członkowskim zezwala się na stosowanie ulgowych stawek lub zwolnień z podatków transportowych w przypadku pojazdów, które nie wywierają wpływu na rynek transportowy Wspólnoty;
- 11) aby uwzględnić możliwość wystąpienia pewnych sytuacji specjalnych, należy ustanowić procedurę, na mocy której Państwom Członkowskim zezwala się na utrzymanie dalszych zwolnień i ulg;
- 12) istniejące zakłócenia konkurencji nie mogą zostać wyeliminowane jedynie poprzez harmonizację podatków lub akcyzy paliwowej. Jednakże, do czasu ustanowienia bardziej odpowiednich pod względem technicznym i ekonomicznym form obciążeń, można łagodzić te zakłócenia poprzez możliwość utrzymywania lub wprowadzania opłat za przejazd i/lub obciążeń użytkowników z tytułu korzystania z autostrad. Oprócz tego Państwa Członkowskie powinny mieć zezwolenie na pobieranie opłat za korzystanie z mostów, tuneli oraz przełęczy górskich;

⁷ Dz.U. L 36 z 9.02.1988, str. 33. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 96/1/WE (Dz.U. L 40 z 17.02.1996, str. 1).

⁸ Dz.U. L 279 z 12.11.1993, str. 32.

- 13) z uwagi na specyficzne warunki panujące na niektórych szlakach alpejskich może być stosowne, aby Państwo Członkowskie nie stosowało systemu opłat za korzystanie z infrastruktury na dokładnie określonym odcinku swojej sieci autostradowej w celu umożliwienia stosowania opłaty związanej z infrastrukturą;
- 14) opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury nie powinny być dyskryminujące ani powodować nadmiernych formalności bądź tworzyć przeszkód na granicach wewnętrznych. Należy więc przedsięwziąć odpowiednie kroki w celu umożliwienia uiszczania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury w każdym momencie i za pomocą różnych środków płatniczych;
- 15) stawki opłat za korzystanie z infrastruktury powinny być wyliczane w oparciu o czas trwania użytkowania danej infrastruktury oraz powinny być zróżnicowane pod względem kosztów jakie powodują pojazdy drogowe;
- 16) ulgowe stawki opłat za korzystanie z infrastruktury powinny być czasowo stosowane względem pojazdów zarejestrowanych w Grecji ze względu na trudności spowodowane sytuacją geopolityczną tego kraju;
- 17) w celu zapewnienia jednolitego stosowania opłat za korzystanie z infrastruktury oraz opłat za przejazd należy ustanowić pewne przepisy określające sposób ich stosowania, takie jak cechy charakterystyczne infrastruktury, do której się je stosuje, maksymalne poziomy niektórych stawek oraz inne ogólne warunki, które muszą zostać spełnione. Opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej powinny być związane z kosztami budowy, eksploatacji oraz rozwoju danej sieci infrastruktury;
- 18) Państwa Członkowskie powinny być zdolne do przeznaczania na ochronę środowiska oraz na zrównoważony rozwój sieci transportowych pewnego procentu od wpływów uzyskanych z opłat za korzystanie z infrastruktury lub z opłat za przejazd, pod warunkiem że wartości tych opłat są wyliczane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy;
- 19) zawarte w niniejszej dyrektywie wartości wyrażone w jednostkach waluty krajowej Państw Członkowskich, które przyjęły EURO zostały ustalone 1 stycznia 1999 r., kiedy wartość EURO została określona zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 2866/98 z dnia 31 grudnia 1998 r. w sprawie zamiany kursów walutowych pomiędzy EURO i walutami Państw Członkowskich, które przyjęły EURO⁹. Stosowne jest, aby Państwa Członkowskie, które nie przyjęły EURO dokonywały corocznej kontroli kwot zawartych w niniejszej dyrektywie w walutach krajowych i odpowiednio dostosowywały je w celu uwzględnienia zmian w kursach wymiany. Coroczne dostosowania kwot w walutach krajowych mogą nie być wymagane, jeżeli zmiana wynikająca z zastosowania nowych kursów wymiany jest poniżej pewnego poziomu procentowego;
- 20) należy stosować zasadę terytorialną. Dwa lub więcej Państw Członkowskich mogą współpracować dla wprowadzenia wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury z zastrzeżeniem spełnienia pewnych warunków dodatkowych;

⁹ Dz.U. L 359 z 31.12.1998, str. 1.

- 21) zgodnie z zasadą proporcjonalności niniejsza dyrektywa ogranicza się do minimum wymaganego dla osiągnięcia celów określonych w art. 5 ust. 3 Traktatu;
- 22) należy ustalić szczegółowy harmonogram kontroli przepisów niniejszej dyrektywy oraz, w razie konieczności, rozważenia dla nich środków dostosowawczych w celu wypracowania bardziej terytorialnego systemu obciążeń,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ 1

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do podatków transportowych, opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury jakimi obłożone są pojazdy, zgodnie z definicjami zawartymi w art. 2.

Niniejsza dyrektywa nie dotyczy pojazdów wykonujących przewozy wyłącznie na nieuropejskich terytoriach Państw Członkowskich.

Nie dotyczy ona również pojazdów zarejestrowanych na Wyspach Kanaryjskich, w Ceucie i Melilli, na Azorach lub Maderze, wykonujących przewozy wyłącznie na tych terytoriach lub między tymi terytoriami oraz, odpowiednio, tymi terytoriami a Hiszpanią oraz Portugalią.

Artykuł 2

W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

- a) „Autostrada” oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i wybudowaną dla ruchu pojazdów silnikowych, która nie obsługuje przylegających do niej posiadłości, oraz która:
 - (i) Za wyjątkiem specjalnych miejsc lub tymczasowych okoliczności, które to uniemożliwiają, posiada oddzielne jezdnie dla obydwu kierunków ruchu oddzielone od siebie nieprzeznaczonym do ruchu pasem rozdzielającym lub, wyjątkowo, w inny sposób.
 - (ii) Nie krzyżuje się na jednym poziomie z żadną drogą, linią kolejową, torami tramwajowymi lub drogą dla pieszych.
 - (iii) Jest odpowiednio oznaczona jako autostrada.
- b) „Opłata za przejazd” oznacza zapłatę kwoty w określonej wysokości za przejazd pojazdem odległości między dwoma punktami na infrastrukturze, o której mowa w art. 7 ust. 2. Kwota jest wyliczana w oparciu o przejechaną odległość oraz typ pojazdu.

- c) „Opłata za korzystanie z infrastruktury” oznacza zapłatę kwoty w określonej wysokości dającą pojazdowi prawo do korzystania przez dany okres z infrastruktury, o której mowa w art. 7 ust. 2.
- d) „Pojazd” oznacza pojazd silnikowy, pojazd przegubowy lub zespół pojazdów, którego wyłącznym przeznaczeniem jest drogowy przewóz towarów, o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton.
- e) „Pojazd EURO I” oznacza pojazd, spełniający parametry określone w wierszu A tabeli figurującej w części 8.3.1.1. zał. I do dyrektywy Rady nr 88/77/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie ujednoczenia przepisów Państw Członkowskich dotyczących działań, jakie należy podjąć, w celu przeciwdziałania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząsteczkowych z silników dieslowskich przy korzystaniu z pojazdów¹⁰.
- f) „Pojazd EURO II” oznacza pojazd, spełniający parametry określone w wierszu B tabeli figurującej w części 8.3.1.1. zał. I do dyrektywy Rady nr 88/77/EWG.

ROZDZIAŁ II

Podatki od pojazdów samochodowych

Artykuł 3

1. W niniejszym artykule mowa jest o następujących podatkach od pojazdów samochodowych:

- *Belgia:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles / verkeersbelasting op de autovoertuigen,

- *Dania:*

vaegtafgift of motorkeretrajer m.v.,

- *Niemcy:*

Kraftfahrzeugsteuer,

- *Grecja:*

Τέλη κυκλοφορίας,

- *Hiszpania:*

a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;

¹⁰ Dz.U. L 36 z 9.02.1988, str. 33. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 96/1/WE (Dz.U. L 40 z 17.02.1996, str. 1).

- b) impuesto sobre actividades económicas (wyłącznie w odniesieniu do wartości obciążeń nałożonych na pojazdy silnikowe)
- *Francja:*
 - a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
 - b) taxe différentielle sur les véhicules a moteur,
- *Irlandia:*

vehicle excise duty,
- *Włochy:*
 - a) tassa automobilistica;
 - b) addizionale del 5% sulfa tassa automobilistica,
- *Luksemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs,
- *Holandia:*

motorrijtuigenbelasting,
- *Austria:*

Kraftfahrzeugsteuer,
- *Portugalia:*
 - a) imposto de camionagem;
 - b) imposto de circulação,
- *Finlandia:*

varsianainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,
- *Szwecja:*

fordonsskatt,
- *Wielka Brytania:*
 - a) vehicle excise duty;
 - b) motor vehicles licence.

2. Państwa Członkowskie, które zastępują jakikolwiek podatek wymieniony w ust. 1 innym podatkiem tego samego rodzaju powiadamiają o tym Komisję, która wprowadza niezbędne zmiany.

Artykuł 4

Każde Państwo Członkowskie ustala procedury nakładania i pobierania podatków, o których mowa w art. 3.

Artykuł 5

Podatki, o których mowa w art. 3 są nakładane na pojazdy zarejestrowane w Państwach Członkowskich wyłącznie przez te państwa, w których pojazd jest zarejestrowany.

Artykuł 6

1. Bez względu na to, jaka jest struktura podatków, o których mowa w art. 3, Państwa Członkowskie ustanawiają stawki zapewniające, że stawka podatku dla każdej kategorii lub podkategorii pojazdów, o których mowa w zał. I nie jest niższa niż stawka minimalna zawarta w tym zał.

Przez dwa lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy, Grecji, Włochom, Portugalii i Hiszpanii zezwala się na stosowanie niższych stawek, lecz nie mniejszych niż 65% stawek minimalnych zawartych w zał. I.

2. Państwa Członkowskie mogą stosować stawki ulgowe i zwolnienia w stosunku do:

- a) Pojazdów wykorzystywanych dla potrzeb obronnych kraju lub obrony cywilnej, pojazdów wykorzystywanych przez straż pożarną i inne służby ratunkowe oraz przez policję, jak również pojazdów wykorzystywanych do utrzymania dróg.
- b) Pojazdów, które jedynie okazjonalnie poruszają się po drogach publicznych Państw Członkowskich, w których są zarejestrowane, wykorzystywanych przez osoby fizyczne lub prawne, których podstawową działalnością nie jest przewóz towarów pod warunkiem, że przewozy wykonywane tymi pojazdami nie zakłócają konkurencji oraz z zastrzeżeniem zgody ze strony Komisji.

3. a) Rada, działając jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić Państwo Członkowskie do utrzymania dalszych zwolnień lub ulg w podatkach transportowych z powodów związanych z prowadzoną szczególną polityką społeczną i gospodarczą lub z infrastrukturą tego państwa. Takie zwolnienia lub ulgi mogą być stosowane jedynie względem pojazdów, które są zarejestrowane w danym Państwie Członkowskim oraz wykonują przewozy wyłącznie na dokładnie określonej części terytorium tego państwa.
- b) Każde Państwo Członkowskie, które zamierza utrzymać takie zwolnienia lub ulgi informuje o tym Komisję i przesyła jej również wszelkie niezbędne informacje. W terminie jednego miesiąca Komisja informuje inne Państwa Członkowskie o proponowanych zwolnieniach i ulgach.

Uznaje się, że Rada wydała zezwolenie na utrzymanie proponowanych zwolnień i ulg jeżeli w terminie dwóch miesięcy od daty poinformowania innych Państw Członkowskich, zgodnie z ust. 1 ani Komisja, ani żadne Państwo Członkowskie nie zażądały zbadania sprawy przez Radę.

4. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 1 akapit drugi oraz ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, jak również art. 6 dyrektywy Rady nr 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy Państwami Członkowskimi¹¹, Państwa Członkowskie mogą nie przyznać zwolnień lub ulg z tytułu podatków, o których mowa w art. 3, jeśli prowadziłyby to do obniżenia płaconych podatków poniżej stawek minimalnych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

ROZDZIAŁ III

Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury

Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie mogą utrzymywać lub wprowadzać opłaty za przejazd i/lub opłaty za korzystanie z infrastruktury na warunkach zawartych w ust. 2-10.
2. a) Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury są nakładane jedynie na użytkowników autostrad lub innych dróg wielopasmowych o charakterystykach zbliżonych do autostrad lub na użytkowników mostów, tuneli oraz przełęczy górskich.

Jednakże, w Państwie Członkowskim, które nie posiada sieci autostrad lub dróg dwujezdniowych o podobnych charakterystykach opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury można nakładać na użytkowników dróg, które z technicznego punktu widzenia są najwyższej kategorii.
- b) Po konsultacjach z Komisją i zgodnie z procedurą ustaloną decyzją Rady z dnia 21 marca 1962 r. w sprawie zawarcia procedury dla wstępnego badania i konsultacji w odniesieniu do niektórych ustaw, rozporządzeń oraz przepisów administracyjnych dotyczących transportu, proponowanych w Państwach Członkowskich¹²:
 - (i) Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury można również nakładać na użytkowników innych odcinków głównych sieci drogowych, a w szczególności
 - w przypadku, gdy uzasadniają to względy bezpieczeństwa,
 - w Państwie Członkowskim, które na większości swojego terytorium nie posiada jednolitej sieci autostrad lub dróg dwujezdniowych o

¹¹ Dz.U. L 368 z 17.12.1992, str. 38.

¹² Dz.U. 23 z 3.04.1962, str. 720/62. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 73/402/EWG (Dz.U. L 347 z 17.12.1973, str. 48).

podobnych parametrach, w tej części kraju, ale jedynie na drogach wykorzystywanych w międzynarodowym i międzyregionalnym ciężkim transporcie rzeczy pod warunkiem, że nasilenie ruchu oraz zagęszczenie ludności nie stanowią ekonomicznego uzasadnienia dla budowy autostrad lub dróg dwujezdniowych o podobnych charakterystykach.

- (ii) Państwa Członkowskie, których to dotyczy, mogą zawierać w tym zakresie specjalne porozumienia dotyczące obszarów przygranicznych.
- (iii) Austria może zwolnić z austriackiej opłaty za korzystanie z infrastruktury na odcinku autostrady pomiędzy Kufstein i Brenner.

3. W tym samym czasie nie można na ten sam odcinek drogi nałożyć opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury. Jednakże Państwa Członkowskie mogą nałożyć opłaty za przejazd na sieci dróg również w miejscach, gdzie za korzystanie z mostów, tuneli oraz przełęczy górskich pobierane są opłaty za korzystanie z infrastruktury.

4. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące bezpośrednio ani pośrednio, ze względu na narodowość przewoźnika ani ze względu na pochodzenie lub miejsce docelowe pojazdu.

5. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury należy stosować, pobierać i kontrolować ich uiszczanie w sposób stwarzający jak najmniej trudnień w swobodnym ruchu i pozwalający na uniknięcie jakichkolwiek obowiązkowych kontroli lub zatrzymania pojazdów w momencie przekraczania wewnętrznych granic Wspólnoty. W tym celu Państwa Członkowskie współpracują w ustanawianiu metod umożliwiających przewoźnikom wnoszenie opłat za korzystanie z infrastruktury 24 godziny na dobę, przynajmniej w głównych punktach sprzedaży, za pomocą wszystkich powszechnie przyjętych środków płatniczych, na obszarze i poza obszarem Państw Członkowskich, w których opłaty te są stosowane. Państwa Członkowskie zapewniają odpowiednie instalacje w punktach wnoszenia opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury przy jednoczesnym utrzymaniu zwykłych norm bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6. Państwo Członkowskie może zastrzec, że zarejestrowane w nim pojazdy podlegają opłatom za korzystanie z infrastruktury na całej sieci dróg leżącej na terytorium tego państwa.

7. Państwa Członkowskie, których to dotyczy, ustalają wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury wraz z kosztami administracyjnymi dla wszystkich kategorii pojazdów na poziomie nie wyższym niż maksymalne stawki ustalone w zał. II.

1 lipca 2002 r., a następnie raz na dwa lata, dokonuje się weryfikacji maksymalnych stawek. W razie konieczności Komisja składa propozycje wprowadzenia odpowiednich dostosowań, a Parlament Europejski oraz Rada działają na podstawie tych propozycji podejmują działania, zgodnie z warunkami ustanowionymi w Traktacie.

W terminie dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie stosujące opłaty za korzystanie z infrastruktury stosują 50% ulgę w stawkach opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów zarejestrowanych w Grecji ze względu na sytuację

geopolityczną tego kraju. Co roku Komisja może wydawać decyzje przedłużające stosowanie ulgi przez Państwa Członkowskie.

8. Stawki opłat za korzystanie z infrastruktury są proporcjonalne do czasu trwania korzystania z infrastruktury.

Państwo Członkowskie może stosować wobec pojazdów zarejestrowanych na jego terytorium wyłącznie stawki roczne.

9. Opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej powiązane są z kosztami budowy, eksploatacji oraz rozwoju danej sieci infrastruktury.

10. Nie naruszając przepisów dotyczących opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej, o których mowa w ust. 9, Państwa Członkowskie mogą uzależniać stawki tych opłat od:

- a) klasyfikacji pojazdów według emisji spalin, pod warunkiem że żadna opłata za przejazd nie będzie wyższa o więcej niż 50% od opłaty za przejazd pobieranej od pojazdów ekwiwalentnych spełniających najsurowsze normy emisji spalin;
- b) pory dnia, pod warunkiem że żadna opłata za przejazd nie jest wyższa o więcej niż 100% od opłaty za przejazd pobieranej w najtańszej porze dnia.

Wszelkie różnicowanie w pobieraniu opłat za przejazd pod względem klasyfikacji pojazdów według emisji spalin będą proporcjonalne w stosunku do celu, do jakiego dąży dane Państwo Członkowskie.

Artykuł 8

1. Dwa lub więcej Państw Członkowskich może współpracować przy wprowadzaniu wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury stosowanego na ich terytoriach traktowanych jako całość. W takim przypadku Państwa Członkowskie obowiązane są zapewnić bliską współpracę z Komisją, a także obowiązane są do współpracy w zakresie funkcjonowania tego systemu oraz ewentualnej jego zmiany.

2. Oprócz warunków, o których mowa w art. 7, wspólny system powinien spełniać następujące kryteria:

- a) Państwa Członkowskie ustalają wspólne stawki opłat za korzystanie z infrastruktury na poziomie nie wyższym niż stawki maksymalne, o których mowa w art. 7 ust. 7;
- b) uiszczanie wspólnych opłat za korzystanie z infrastruktury daje dostęp do sieci infrastruktury określonej przez uczestniczące w systemie Państwa Członkowskie zgodnie z art. 7 ust. 2;
- c) do wspólnego systemu mogą przyłączać się inne Państwa Członkowskie;
- d) uczestniczące w systemie Państwa Członkowskie opracowują skalę proporcji, według której każde z nich na sprawiedliwych zasadach uczestniczy w dochodach pochodzących z opłat za korzystanie z infrastruktury.

ROZDZIAŁ IV

Przepisy końcowe

Artykuł 9

1. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla Państw Członkowskich przeszkody w stosowaniu następujących podatków i opłat:

- a) specjalnych podatków lub opłat,
 - pobieranych przy rejestracji pojazdów lub
 - nakładanych na pojazdy lub ładunki o ponadnormatywnych masach lub wymiarach;
- b) opłat parkingowych oraz specjalnych opłat od poruszania się pojazdów po obszarach miejskich;
- c) opłat regulacyjnych mających w szczególności przeciwdziałać tworzeniu w określonych porach dnia i miejscach zatorów.

2. Niniejsza dyrektywa nie stanowi również dla Państw Członkowskich przeszkody w przeznaczaniu na ochronę środowiska oraz na zrównoważony rozwój sieci transportowych pewnego procentu od kwoty wpływów uzyskanych z opłat za korzystanie z infrastruktury lub z opłat za przejazd, pod warunkiem że wartości tych opłat są wyliczane zgodnie z przepisami art. 7 ust. 7 i 9.

Artykuł 10

1. Dla potrzeb niniejszej dyrektywy kursy wymiany EURO i walut krajowych Państw Członkowskich, które nie przyjęły EURO są kursami obowiązującymi w pierwszym dniu roboczym października i opublikowanymi w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich. Obowiązują one od 1 stycznia kolejnego roku kalendarzowego.

2. W momencie corocznych dostosowań przeprowadzanych zgodnie z ust. 1, Państwa Członkowskie, które nie przyjęły EURO, mogą utrzymać w mocy wartości opłat wyrażone w walutach krajowych, jeżeli zamiana wartości wyrażonych w EURO spowodowałaby zmianę wartości wyrażonej w walucie krajowej niższą niż 5%.

Artykuł 11

1. W terminach, o których mowa w art. 7 ust. 7 akapit drugi, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z realizacji niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę postęp technologiczny oraz zwiększające się zatory w ruchu.

2. Nie później niż sześć miesięcy przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1 Państwa Członkowskie przesyłają Komisji informacje niezbędne do sporządzenia wyżej wymienionego sprawozdania.

3. Państwa Członkowskie, które wprowadzają elektroniczny system opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury współpracują ze sobą w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu interoperacyjności.

Artykuł 12

1. Do 1 lipca 2000 r. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne konieczne do wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

W przypadku wprowadzenia w życie przez Państwa Członkowskie wspomnianych środków, powinny one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w zakresie określonym niniejszą dyrektywą. Komisja poinformuje o tym pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 13

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Artykuł 14

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 17 czerwca 1999 r.

| | |
|---|-----------------------|
| <i>W imieniu Parlamentu Europejskiego</i> | <i>W imieniu Rady</i> |
| J. M. GIL-ROBLES | F. MÜNTEFERING |
| <i>Przewodniczący</i> | <i>Przewodniczący</i> |

ZAŁĄCZNIK I

MINIMALNE STAWKI PODATKU POBIERANEGO OD POJAZDÓW

Pojazdy silnikowe

| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach) | | Minimalna stawka podatku (w EURO rocznie) | |
|--|-----------|--|---------------------------------------|
| Nie mniej niż | Mniej niż | Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub z zawieszeniem uznanym za równoważne ¹ | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
| Dwie osie | | | |
| 12 | 13 | 0 | 31 |
| 13 | 14 | 31 | 86 |
| 14 | 15 | 86 | 121 |
| 15 | 18 | 121 | 274 |
| Trzy osie | | | |
| 15 | 17 | 31 | 54 |
| 17 | 19 | 54 | 111 |
| 19 | 21 | 111 | 144 |
| 21 | 23 | 144 | 222 |
| 23 | 25 | 222 | 345 |
| 25 | 26 | 222 | 345 |
| Cztery osie | | | |
| 23 | 25 | 144 | 146 |
| 25 | 27 | 146 | 228 |
| 27 | 29 | 228 | 362 |
| 29 | 31 | 362 | 537 |
| 31 | 32 | 362 | 537 |

¹ Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w zał. II do dyrektywy Rady nr 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustalającej maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalny dopuszczalny ciężar w ruchu międzynarodowym dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się wewnątrz terytorium Wspólnoty (Dz.U. WE nr L 235, z 17.09.1996, str. 59).

ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE)

| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach) | Minimalna stawka podatku (w EURO rocznie) |
|--|---|
|--|---|

| Nie mniej niż | Mniej niż | Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub z zawieszeniem uznanym za równoważne ¹³ | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
|-------------------|-----------|---|---------------------------------------|
| 2 + 1 osie | | | |
| 12 | 14 | 0 | 0 |
| 14 | 16 | 0 | 0 |
| 16 | 18 | 0 | 14 |
| 18 | 20 | 14 | 32 |
| 20 | 22 | 32 | 75 |
| 22 | 23 | 75 | 97 |
| 23 | 25 | 97 | 175 |
| 25 | 28 | 175 | 307 |
| 2 + 2 osie | | | |
| 23 | 25 | 30 | 70 |
| 25 | 26 | 70 | 115 |
| 26 | 28 | 115 | 169 |
| 28 | 29 | 169 | 204 |
| 29 | 31 | 204 | 335 |
| 31 | 33 | 335 | 465 |
| 33 | 36 | 465 | 706 |
| 36 | 38 | 465 | 706 |
| 2 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 370 | 515 |
| 38 | 40 | 515 | 700 |
| 3 + 2 osie | | | |
| 36 | 38 | 327 | 454 |
| 38 | 40 | 454 | 628 |
| 40 | 44 | 628 | 929 |
| 3 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 186 | 225 |
| 38 | 40 | 225 | 336 |
| 40 | 44 | 336 | 535 |

ZAŁĄCZNIK II

MAKSYMALNE WYSOKOŚCI OPŁAT UŻYTKOWNIKÓW ŁĄCZNIE Z KOSZTAMI ADMINISTRACYJNYMI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 7 UST. 7

Rocznie

| | <i>maksymalnie trzy osie</i> | <i>minimalnie cztery osie</i> |
|--------------------|------------------------------|-------------------------------|
| NIE – EURO | 960 | 1 550 |
| EURO I | 850 | 1 400 |
| EURO II i czystsze | 750 | 1 250 |

Miesięcznie i tygodniowo

Maksymalne stawki opłaty miesięcznej i tygodniowej są proporcjonalne do czasu trwania użytkowania infrastruktury.

Dziennie

Dzienna stawka jest równa dla wszystkich kategorii pojazdów i wynosi 8 EUR.