

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 168/2013**z dnia 15 stycznia 2013 r.****w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, na którym należy zapewnić swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu, w drodze dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych ⁽³⁾ ustanowiono kompleksowy system homologacji typu WE dla takich pojazdów. Zasady te powinny nadal mieć zastosowanie do niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (2) Rynek wewnętrzny powinien opierać się na przejrzystych, prostych i spójnych przepisach zapewniających pewność prawa i przejrzystość, z których mogą czerpać korzyści zarówno przedsiębiorstwa, jak i konsumenci.
- (3) W celu uproszczenia i przyspieszenia przyjęcia ustawodawstwa w zakresie homologacji typu, do ustawodawstwa w zakresie homologacji typu UE pojazdów wprowadzono nowe podejście regulacyjne, zgodnie z którym ustawodawca w drodze zwykłej procedury ustawodawczej ustanawia tylko podstawowe przepisy i zasady, natomiast ustanowienie dalszych szczegółów technicznych deleguje na Komisję. W odniesieniu do istotnych wymogów niniejsze rozporządzenie powinno zatem określać jedynie podstawowe przepisy w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego i efektywności środowiskowej

i powierzyć Komisji uprawnienia do określenia specyfikacji technicznych.

- (4) Niniejsze rozporządzenie nie powinno naruszać przyjętych na poziomie krajowym lub unijnym środków dotyczących korzystania z pojazdów kategorii L na drogach, takich jak szczegółowe wymogi dotyczące z prawa jazdy, ograniczenia prędkości maksymalnej czy środki regulujące wjazd na niektóre drogi.
- (5) Nadzór rynku w sektorze motoryzacyjnym, w szczególności w sektorze pojazdów kategorii L, powinien zostać usprawniony poprzez wzmocnienie przepisów dotyczących zgodności produkcji i określających obowiązki podmiotów gospodarczych w łańcuchu dostaw. W szczególności należy doprecyzować rolę i obowiązki organów w państwach członkowskich odpowiedzialnych za homologację typu i nadzór rynku oraz zwiększyć wymogi dotyczące kompetencji, obowiązków i funkcjonowania służb technicznych przeprowadzających badania w odniesieniu do homologacji typu pojazdu. Zapewnienie przestrzegania wymogów dotyczących zgodności z homologacją typu i zgodności produkcji zawartych w ustawodawstwie dotyczącym sektora motoryzacyjnego powinno pozostać kluczową kompetencją organów udzielających homologacji, natomiast nadzór rynku może być kompetencją dzieloną między różnymi organami krajowymi. Należy wprowadzić skuteczną koordynację i skuteczne monitorowanie na szczeblu Unii i szczeblu krajowym, aby zapewnić skuteczne stosowanie nowych środków przez organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku.
- (6) Przepisy niniejszego rozporządzenia dotyczące nadzoru rynku, ustanawiające obowiązki organów krajowych, są przepisami szczególnymi w stosunku do odpowiednich przepisów rozporządzenia (WE) nr 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu ⁽⁴⁾.
- (7) Niniejsze rozporządzenie powinno zawierać istotne wymogi dotyczące ochrony środowiska i bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów. Główne elementy odpowiednich wymogów niniejszego rozporządzenia są oparte na wynikach oceny skutków z dnia 4 października 2010 r. przeprowadzonej przez Komisję, zawierającej analizę różnych opcji przez przedstawienie ewentualnych zalet i wad pod względem aspektów gospodarczych, środowiskowych, aspektów związanych z bezpieczeństwem i aspektów społecznych. W analizie tej uwzględniono zarówno aspekty jakościowe, jak i ilościowe. Po porównaniu różnych opcji opcje preferowane zostały zidentyfikowane i wybrane do stworzenia podstaw dla niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. C 84 z 17.3.2011, s. 30.⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 20 listopada 2012 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 11 grudnia 2012 r.⁽³⁾ Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1.⁽⁴⁾ Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

- (8) Niniejsze rozporządzenie ma na celu ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów kategorii L, aby zapewnić funkcjonowanie rynku wewnętrznego. Pojazdy kategorii L to pojazdy dwu-, trzy- lub czterośladowe, takie jak dwukołowe pojazdy silnikowe, pojazdy trzyśladowe i czterośladowe. Ponadto celami niniejszego rozporządzenia są: uproszczenie istniejących ram prawnych, ograniczenie emisji z pojazdów kategorii L skutkujące bardziej proporcjonalnym udziałem emisji z pojazdów kategorii L w emisjach z transportu drogowego ogółem, zwiększenie ogólnego poziomu bezpieczeństwa, dostosowanie do postępu technicznego i wzmocnienie przepisów dotyczących nadzoru rynku.
- (9) Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów, bezpieczeństwa pracy i ochrony środowiska należy zharmonizować wymagania techniczne i normy środowiskowe mające zastosowanie do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do homologacji typu.
- (10) Na cele niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć wpływu montaż niektórych układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych po wprowadzeniu do obrotu, rejestracji lub dopuszczeniu pojazdów. Należy zatem przyjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, które mogą być zamontowane w pojazdach i które mogą znacząco zakłócić funkcjonowanie układów istotnych ze względu na ochronę środowiska lub bezpieczeństwo funkcjonalne, podlegały uprzedniej kontroli przez organ udzielający homologacji, zanim zostaną wprowadzone do obrotu, zarejestrowane lub dopuszczone.
- (11) Dyrektywa 95/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 2 lutego 1995 r. w sprawie maksymalnej prędkości konstrukcyjnej, maksymalnego momentu obrotowego i maksymalnej mocy netto silnika dwu- lub trzyśladowych pojazdów silnikowych⁽¹⁾ dała państwom członkowskim opcję odmowy wstępnej rejestracji i każdej późniejszej rejestracji na swoim terytorium pojazdów o maksymalnej mocy netto silnika wynoszącej więcej niż 74 kW. Badania naukowe nie potwierdziły przewidywanej korelacji między bezpieczeństwem a bezwzględnym ograniczeniem mocy. Z tego względu, aby znieść wewnętrzne bariery w handlu na rynku unijnym, opcja ta nie powinna być dłużej utrzymywana. Należy wprowadzić inne, skuteczniejsze środki bezpieczeństwa w celu zmniejszenia wysokiej liczby ofiar wypadków drogowych, w tym śmiertelnych, wśród kierowców dwukołowych pojazdów silnikowych w Unii.
- (12) Niniejsze rozporządzenie określa wymogi środowiskowe dotyczące dwóch etapów, przy czym drugi etap (Euro 5) jest obowiązkowy dla nowych typów pojazdów od dnia 1 stycznia 2020 r., zapewniając tym samym producentom pojazdów i sektorowi dostaw przewidywalność długoterminowego planowania. W oparciu o przyszłe dostępne dane badanie efektywności środowiskowej wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia powinno dostarczyć dodatkowych podstaw poprzez analizę modelowania, wykonalności technicznej i opłacalności opartą na najnowszych dostępnych danych. Ponadto w badaniu powinna między innymi zostać dokonana ocena wykonalności i opłacalności wymogów w zakresie badania zgodności pojazdu użytkowanego, wymogów dla emisji poza cyklem badania oraz dopuszczalnej wartości emisji cząstek stałych dla niektórych (pod-)kategorii. Na podstawie wyników badania Komisja powinna rozważyć przedstawienie wniosku wprowadzającego te nowe elementy do przyszłego ustawodawstwa dotyczącego homologacji typu, mającego zastosowanie po etapach przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.
- (13) System homologacji typu UE ma na celu umożliwienie każdemu z państw członkowskich potwierdzenia, że każdy typ pojazdu został poddany kontrolom przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, a producent pojazdu uzyskał świadectwo homologacji typu. Zobowiązuje on także producentów do wydania świadectwa zgodności dla każdego pojazdu wyprodukowanego zgodnie z homologacją typu. Gdy pojazd posiada takie świadectwo, należy zezwolić na udostępnianie na rynku i rejestrowanie go w celu użytkowania w całej Unii.
- (14) Aby zapewnić właściwe wykonywanie i prawidłowe funkcjonowanie procedury monitorowania zgodności produkcji, która jest jedną z podstaw systemu homologacji typu UE, producenci powinni być regularnie kontrolowani przez właściwy organ lub odpowiednio wykwalifikowaną służbę techniczną wyznaczoną do tego celu.
- (15) Niniejsze rozporządzenie zawiera zestaw szczególnych wymogów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Istotne jest zatem ustanowienie przepisów zapewniających wprowadzenie przez producenta lub inny podmiot gospodarczy w łańcuchu dostaw, w przypadkach gdy pojazd stanowi poważne zagrożenie dla użytkowników lub środowiska, skutecznych środków ochronnych, łącznie z wycofaniem pojazdu od użytkowników, w rozumieniu art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008. Organy udzielające homologacji powinny zatem mieć możliwość oceny, czy środki te są wystarczające.
- (16) W niektórych ograniczonych przypadkach należy zezwolić na krajową homologację typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach. Aby zapobiec nieprawidłowościom, stosowanie uproszczonej procedury w przypadku pojazdów produkowanych w małych seriach powinno dotyczyć jedynie bardzo ograniczonej produkcji. Niezbędne jest zatem precyzyjne zdefiniowanie pojęcia małych serii przez podanie liczby produkowanych pojazdów.

(¹) Dz.U. L 52 z 8.3.1995, s. 1.

- (17) Unia jest stroną Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”)⁽¹⁾. Aby uprościć ustawodawstwo dotyczące homologacji typu zgodnie z zaleceniami zawartymi w opublikowanym w 2006 r. przez Komisję sprawozdaniu zatytułowanym „CARS 21: Konkurencyjny system regulacji rynku samochodowego dla XXI wieku”, należy uchylić wszystkie dyrektywy szczegółowe, nie obniżając poziomu ochrony. Wymogi określone w tych dyrektywach należy przenieść do niniejszego rozporządzenia lub do aktów delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, a w stosownych przypadkach zastąpić je odniesieniami do odpowiednich regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, za przyjęciem których Unia głosowała lub do których Unia przystąpiła i które załączono do Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. Aby ograniczyć obciążenie administracyjne związane z procesem homologacji typu, należy zezwolić producentom pojazdów na ubieganie się o homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w stosownych przypadkach bezpośrednio poprzez uzyskanie homologacji na podstawie odpowiednich regulaminów EKG ONZ, o których mowa w załącznikach do niniejszego rozporządzenia lub w aktach delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (18) W związku z tym regulaminy EKG ONZ i poprawki do nich, za których przyjęciem Unia głosowała na podstawie decyzji 97/836/WE, należy włączyć do ustawodawstwa dotyczącego homologacji typu UE. Należy zatem przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia niezbędnych dostosowań załączników do niniejszego rozporządzenia lub do aktów delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (19) Nieograniczony dostęp do informacji dotyczących naprawy pojazdów w znormalizowanej formie umożliwiającym wyszukiwanie informacji technicznych, a także efektywna konkurencja na rynku usług w zakresie informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów są niezbędne dla poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego, szczególnie w odniesieniu do swobodnego przepływu towarów, swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług. Duża część takich informacji dotyczy pokładowych układów diagnostycznych oraz ich współdziałania z innymi układami pojazdu. Należy określić specyfikacje techniczne, którym powinny odpowiadać strony internetowe producentów, a także ukierunkowane środki mające na celu zapewnienie odpowiedniego dostępu małym i średnim przedsiębiorstwom.
- (20) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję⁽²⁾.
- (21) W celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o dalsze szczegóły techniczne należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wymogów w zakresie efektywności środowiskowej i osiągnięć napędu pojazdu, bezpieczeństwa funkcjonalnego i konstrukcji pojazdów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (22) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie do naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych lub wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, a także zapewnić ich wdrożenie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (23) Aby móc dokonać oceny i podjąć decyzję w sprawie rozszerzenia obowiązkowego montażu określonych zaawansowanych układów hamulcowych na dodatkowe kategorie motocykli, Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie między innymi na podstawie danych o wypadkach drogowych dostarczonych przez państwa członkowskie.
- (24) Chociaż przepisy niniejszego rozporządzenia nie uniemożliwiają państwom członkowskim dalszego stosowania ich poszczególnych systemów homologacji, Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z funkcjonowania tych systemów krajowych, w oparciu o informacje przekazywane przez państwa członkowskie, w celu ponownego rozważenia kwestii przedłożenia wniosku ustawodawczego dotyczącego harmonizacji poszczególnych systemów homologacji na poziomie Unii.
- (25) W kontekście przeglądu dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów⁽³⁾, rozgraniczenie między niniejszym rozporządzeniem a dyrektywą 2007/46/WE należy rozpatrywać w świetle doświadczeń zebranych przez państwa członkowskie podczas stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności w celu zapewnienia uczciwej konkurencji między kategoriami pojazdów.

⁽¹⁾ Decyzja Rady 97/836/WE (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

⁽²⁾ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

⁽³⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

- (26) W interesie przejrzystości, przewidywalności, racjonalności i uproszczenia oraz w celu zmniejszenia obciążeń dla producentów pojazdów niniejsze rozporządzenie powinno zawierać jedynie ograniczoną liczbę etapów wykonania wprowadzenia nowych poziomów emisji i wymogów bezpieczeństwa. Należy zapewnić sektorowi wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do nowych przepisów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz do specyfikacji technicznych i przepisów administracyjnych określonych w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia. Terminowe określenie wymogów ma istotne znaczenie dla zapewnienia producentom wystarczającego czasu początkowego na opracowanie, sprawdzenie i wdrożenie rozwiązań technicznych w zakresie produkcji seryjnej pojazdów, a producentom i organom udzielającym homologacji w państwach członkowskich – na wprowadzenie niezbędnych systemów administracyjnych.
- (27) Dyrektywa 2002/24/WE i dyrektywy szczegółowe w niej wymienione zostały kilkakrotnie zmienione w istotny sposób. Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i uproszczenie dyrektywa 2002/24/WE oraz dyrektywy szczegółowe w niej wymienione należy uchylić i zastąpić jednym rozporządzeniem oraz niewielką liczbą aktów delegowanych i wykonawczych. Przyjęcie rozporządzenia zapewnia bezpośrednie stosowanie odnośnych przepisów oraz znacznie szybsze i skuteczniejsze ich aktualizowanie w celu lepszego uwzględnienia postępu technicznego.
- (28) Należy uchylić następujące dyrektywy:
- dyrektywę 2002/24/WE,
 - dyrektywę Rady 93/14/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie hamowania dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽¹⁾,
 - dyrektywę Rady 93/30/EWG z dnia 14 czerwca 1993 r. w sprawie dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych dla dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽²⁾,
 - dyrektywę Rady 93/33/EWG z dnia 14 czerwca 1993 r. w sprawie urządzeń zabezpieczających dwu- lub trzykołowe pojazdy silnikowe przed bezprawnym użyciem ⁽³⁾,
 - dyrektywę Rady 93/93/EWG z dnia 29 października 1993 r. w sprawie mas i wymiarów dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽⁴⁾,
 - dyrektywę 95/1/WE,
 - dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 97/24/WE z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽⁵⁾,
 - dyrektywę 2000/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 marca 2000 r. w sprawie prędkościomierzy do dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽⁶⁾,
 - dyrektywę 2002/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 lipca 2002 r. w sprawie zmniejszenia poziomu emisji substancji zanieczyszczających środowisko z silnikowych pojazdów dwu- i trzykołowych ⁽⁷⁾,
 - dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/62/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie miejsca montażu tylnej tablicy rejestracyjnej dwu- i trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽⁸⁾,
 - dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/67/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w dwu- lub trzykołowych pojazdach silnikowych ⁽⁹⁾,
 - dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/78/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie podpórek dwukołowych pojazdów silnikowych ⁽¹⁰⁾,
 - dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/79/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie uchwytów ręcznych dla pasażerów dwukołowych pojazdów silnikowych ⁽¹¹⁾,
 - dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/80/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie identyfikacji urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników pojazdów silnikowych dwu- i trzykołowych ⁽¹²⁾,
 - dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/139/WE z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie ustawowych oznaczeń dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽¹³⁾.
- (29) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących wymogów administracyjnych i wymagań technicznych w zakresie homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów kategorii L, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

⁽¹⁾ Dz.U. L 121 z 15.5.1993, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 188 z 29.7.1993, s. 11.

⁽³⁾ Dz.U. L 188 z 29.7.1993, s. 32.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 311 z 14.12.1993, s. 76.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 226 z 18.8.1997, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 106 z 3.5.2000, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 252 z 20.9.2002, s. 20.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 198 z 30.7.2009, s. 20.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 222 z 25.8.2009, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 231 z 3.9.2009, s. 8.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 201 z 1.8.2009, s. 29.

⁽¹²⁾ Dz.U. L 202 z 4.8.2009, s. 16.

⁽¹³⁾ Dz.U. L 322 z 9.12.2009, s. 3.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi administracyjne i wymagania techniczne w zakresie homologacji typu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, o których mowa w art. 2 ust. 1.

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do homologacji pojedynczych pojazdów. Jednakże państwa członkowskie udzielające takich indywidualnych homologacji uznają wszelkie homologacje typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych udzielone na mocy niniejszego rozporządzenia zamiast homologacji udzielonych na mocy odpowiednich przepisów krajowych.

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące nadzoru rynku pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które podlegają homologacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Niniejsze rozporządzenie ustanawia również wymogi dotyczące nadzoru rynku części i wyposażenia dla takich pojazdów.

3. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla stosowania ustawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców sklasyfikowanych w art. 4 i załączniku I („pojazdy kategorii L”), które przeznaczone są do jazdy po drogach publicznych, łącznie z tymi zaprojektowanymi i skonstruowanymi na jednym lub kilku etapach, oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a także części i wyposażenia, zaprojektowanych i skonstruowanych dla takich pojazdów.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się również do motocykli enduro (L3e-AxE (x = 1, 2 lub 3)), motocykli trialowych (L3e-AxT (x = 1, 2 lub 3)) oraz ciężkich czterokołowców terenowych (L7e-B) sklasyfikowanych w art. 4 i załączniku I.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących pojazdów:

- a) pojazdów o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 6 km/h;
- b) pojazdów przeznaczonych wyłącznie do użytku przez osoby niepełnosprawne fizycznie;
- c) pojazdów przeznaczonych wyłącznie do obsługi przez pieszego;

- d) pojazdów przeznaczonych wyłącznie do używania w zawodach sportowych;
- e) pojazdów zaprojektowanych i skonstruowanych do użytku przez służby zbrojne, służby obrony cywilnej, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego i służby pogotowia medycznego;
- f) pojazdów rolniczych lub leśnych objętych zakresem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych ⁽¹⁾, maszyn objętych zakresem dyrektywy 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach ⁽²⁾ i dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn ⁽³⁾ oraz pojazdów silnikowych objętych zakresem dyrektywy 2007/46/WE;
- g) pojazdów przeznaczonych przede wszystkim do użytku poza drogami i zaprojektowanych do jazdy po powierzchniach nieutwardzonych;
- h) rowerów pedałowycze ze wspomaganymi pedałami, wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej mniejszej lub równej 250 W, którego moc wyjściowa spada do zera, jeżeli rowerzysta przestanie pedałowac, a w każdym razie zmniejsza się stopniowo i w końcu spada do zera, zanim prędkość pojazdu wyniesie 25 km/h;
- i) pojazdów samoczynnie utrzymujących równowagę;
- j) pojazdów niewyposażonych w przynajmniej jedno miejsce siedzące;
- k) pojazdów wyposażonych w dowolny rodzaj miejsca kierowcy, w których punkt R znajduje się na wysokości ≤ 540 mm w przypadku kategorii L1e, L3e i L4e lub ≤ 400 mm w przypadku kategorii L2e, L5e, L6e i L7e.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia i aktów wymienionych w załączniku II, o ile w tych aktach nie przewidziano inaczej, stosuje się następujące definicje:

- 1) „homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi;

⁽¹⁾ Zob. s. 1 niniejszego Dziennika Urzędowego.

⁽²⁾ Dz.U. L 59 z 27.2.1998, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24.

- 2) „świadectwo homologacji typu” oznacza dokument, w którym organ udzielający homologacji oficjalnie zaświadcza, że udzielono homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;
- 3) „homologacja typu całego pojazdu” oznacza homologację typu, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że niekompletny, kompletny lub skompletowany typ pojazdu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi;
- 4) „homologacja typu UE” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi zawartymi w niniejszym rozporządzeniu;
- 5) „świadectwo homologacji typu UE” oznacza świadectwo zgodnie ze wzorem określonym w akcie wykonawczym przyjętym na mocy niniejszego rozporządzenia lub formularzem informacyjnym określonym w odpowiednich regulaminach EKG ONZ, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu lub w aktach delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia;
- 6) „homologacja typu układu” oznacza homologację typu, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że układ wbudowany w pojazd określonego typu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi;
- 7) „homologacja typu oddzielnego zespołu technicznego” oznacza homologację typu, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że oddzielny zespół techniczny jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi w odniesieniu do jednego lub większej liczby określonych typów pojazdów;
- 8) „homologacja typu komponentu” oznacza homologację typu, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że komponent, niezależnie od pojazdu, jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi;
- 9) „krajowa homologacja typu” oznacza procedurę homologacji typu ustanowioną na mocy prawa krajowego danego państwa członkowskiego, przy czym ważność takiej homologacji jest ograniczona do terytorium tego państwa członkowskiego;
- 10) „świadectwo zgodności” oznacza dokument wydany przez producenta, w którym zaświadcza się, że wyprodukowany pojazd jest zgodny z homologowanym typem pojazdu;
- 11) „pojazd podstawowy” oznacza każdy pojazd, który jest używany w początkowym etapie procesu wielostopniowej homologacji typu;
- 12) „pojazd niekompletny” oznacza każdy pojazd, który w celu spełnienia odpowiednich wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia wymaga skompletowania w przynajmniej jednym dalszym etapie;
- 13) „pojazd skompletowany” oznacza pojazd, który w rezultacie procesu wielostopniowej homologacji typu spełnia odpowiednie wymagania techniczne niniejszego rozporządzenia;
- 14) „pojazd kompletny” oznacza każdy pojazd, który nie musi być skompletowany w celu spełnienia odpowiednich wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia;
- 15) „układ” oznacza zbiór urządzeń połączonych w celu pełnienia jednej lub kilku konkretnych funkcji w pojeździe i który podlega wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub w jakimkolwiek akcie delegowanym lub wykonawczym przyjętym na mocy niniejszego rozporządzenia;
- 16) „komponent” oznacza urządzenie podlegające wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie delegowanym lub akcie wykonawczym przyjętym na mocy niniejszego rozporządzenia, które jest przewidziane jako część pojazdu i które może uzyskać homologację typu niezależnie od pojazdu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi lub wykonawczymi przyjętymi na mocy niniejszego rozporządzenia, jeżeli akty te wyraźnie to przewidują;
- 17) „oddzielny zespół techniczny” oznacza urządzenie podlegające wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie delegowanym lub wykonawczym przyjętym na mocy niniejszego rozporządzenia, przewidziane jako część pojazdu, które może uzyskać homologację typu oddzielnie, ale tylko w odniesieniu do jednego lub większej liczby określonych typów pojazdów, jeżeli akty te wyraźnie to przewidują;
- 18) „części” oznaczają produkty wykorzystane do montażu pojazdu, jak również części zamienne;
- 19) „wyposażenie” oznacza wszelkie produkty inne niż części, które mogą zostać dodane do pojazdu lub na nim zainstalowane;
- 20) „oryginalne części lub wyposażenie” oznaczają części lub wyposażenie, które wyprodukowano zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi przewidzianymi przez producenta pojazdów dla produkcji części lub wyposażenia do montażu danego pojazdu; obejmuje to części i wyposażenie, które wyprodukowano na tej samej linii produkcyjnej co te części i wyposażenie; zakłada się, chyba że wykazano inaczej, że części lub wyposażenie są oryginalnymi częściami lub wyposażeniem, jeżeli producent zaświadczy, że te części lub wyposażenie odpowiada jakością częściom używanym do montażu pojazdu, którego to dotyczy i że zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi producenta pojazdu;
- 21) „części zamienne” oznaczają produkty przeznaczone do zainstalowania w lub na pojeździe w celu zastąpienia oryginalnych części tego pojazdu, w tym takie produkty jak smary, które są niezbędne do korzystania z pojazdu, z wyjątkiem paliw;

- 22) „bezpieczeństwo funkcjonalne” oznacza brak niedopuszczalnego ryzyka fizycznego urazu lub uszczerbku dla zdrowia ludzi lub dla mienia wskutek zagrożeń spowodowanych przez wadliwe funkcjonowanie mechanicznych, hydraulicznych, pneumatycznych, elektrycznych lub elektronicznych układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych;
- 23) „zaawansowany układ hamulcowy” oznacza przeciwblokujący układ hamulcowy, kombinowany układ hamulcowy lub oba te układy;
- 24) „przeciwblokujący układ hamulcowy” oznacza układ, który wyczuwa poślizg kół i automatycznie moduluje ciśnienie, wytwarzając siły hamowania przy kołach, które ograniczają stopień poślizgu;
- 25) „kombinowany układ hamulcowy” oznacza:
- a) w pojazdach kategorii L1e i L3e: roboczy układ hamulcowy, w którym za pomocą pojedynczego organu sterującego uruchamiane są przynajmniej dwa hamulce na dwóch różnych kołach;
 - b) w pojazdach kategorii L4e: roboczy układ hamulcowy, w którym za pomocą pojedynczego organu sterującego uruchamiane są przynajmniej hamulce na przednim i tylnym kole (jeżeli ten sam układ hamulcowy działa na koło tylne i koło wózka boczego, traktowany jest on jako hamulec tylny);
 - c) w pojazdach kategorii L2e, L5e, L6e i L7e: roboczy układ hamulcowy, w którym za pomocą pojedynczego organu sterującego uruchamiane są hamulce na wszystkich kołach;
- 26) „automatyczne włączanie się oświetlenia” oznacza układ oświetleniowy, który zostaje włączony, kiedy włącznik zapłonu lub włącznik silnika jest w pozycji włączonej;
- 27) „urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń” oznacza te komponenty pojazdu, które regulują lub redukują poziom emisji z rury wydechowej lub emisji oparów;
- 28) „zamienne urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń” oznacza urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń lub zespół takich urządzeń służący do zastąpienia oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń, które może uzyskać homologację jako oddzielny zespół techniczny;
- 29) „miejsce siedzące” oznacza:
- a) siedło mieszczące kierowcę albo pasażera, przeznaczone do siadania okrakiem; lub
 - b) każde siedzenie mogące pomieścić co najmniej osobę wielkości manekina męskiego 50-percyntylowego w przypadku kierowcy;
- 30) „silnik z zapłonem samoczynnym” lub „silnik CI” oznacza silnik spalinowy pracujący zgodnie z zasadami cyklu „Diesla”;
- 31) „silnik z zapłonem iskrowym” lub „silnik PI” oznacza silnik spalinowy pracujący zgodnie z zasadami cyklu „Otto”;
- 32) „pojazd hybrydowy” oznacza pojazd z napędem wyposażony w co najmniej dwa różne przetworniki energii i dwa różne zbiorniki energii (w pojeździe) służące do napędzania pojazdu;
- 33) „hybrydowy pojazd elektryczny” oznacza pojazd, który do celów mechanicznego napędzania pobiera energię z obu następujących źródeł zmagazynowanej energii elektrycznej/mocy znajdujących się w pojeździe:
- a) zużywalne paliwo;
 - b) akumulator, kondensator, koło zamachowe/prądnica lub inne urządzenia do magazynowania energii elektrycznej lub mocy.
- Niniejsza definicja obejmuje również pojazdy pobierające energię ze zużywalnego paliwa jedynie dla celów ładowania urządzenia służącego do magazynowania energii elektrycznej/mocy;
- 34) „napęd” oznacza silnik spalinowy, silnik elektryczny, jakkolwiek instalację hybrydową lub kombinację tych rodzajów silnika lub jakiegokolwiek inny rodzaj silnika;
- 35) „maksymalna ciągła moc znamionowa” oznacza maksymalną moc po 30 minutach na wale wyjściowym silnika elektrycznego, jak określono w regulaminie EKG ONZ nr 85;
- 36) „maksymalna moc netto” oznacza maksymalną moc silnika spalinowego osiąganą podczas testu na końcu wału korbowego lub innego równoważnego komponentu;
- 37) „urządzenie ograniczające skuteczność działania” oznacza każdy element konstrukcyjny, mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową lub obciążenie silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, przetwarzania, opóźnienia lub przerwania działania jakiegokolwiek części układu kontroli emisji zanieczyszczeń i układu oczyszczania spalin, który zmniejsza skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu;
- 38) „trwałość” oznacza zdolność komponentów i układów do trwania tak długo, że nadal spełniają one wymogi efektywności środowiskowej określonej w art. 23 i załączniku V po przebiegu określonym w załączniku VII i że zapewnione jest bezpieczeństwo funkcjonalne, gdy pojazd jest używany w normalnych lub zamierzonych warunkach i serwisowany zgodnie z zaleceniami producenta;

- 39) „pojemność silnika” oznacza:
- a) dla silników z tłokami wykonującymi ruch posuwisto-zwrotny – nominalną pojemność skokową silnika;
 - b) dla silników z tłokiem obrotowym (Wankla) – dwukrotność nominalnej pojemności skokowej silnika;
- 40) „emisje oparów” oznaczają opary węglowodorów uwalniające się z układu paliwowego pojazdu silnikowego niebędące emisjami z rury wydechowej;
- 41) „badanie SHED” oznacza badanie pojazdu w szczelnej komorze do określenia ilości oparów, w której przeprowadza się specjalne badanie emisji oparów;
- 42) „układ paliwa gazowego” oznacza układ składający się z obiektu przechowywania paliwa gazowego i zasilania w paliwo gazowe, komponentów pomiarowych i sterujących, zamontowany w pojeździe w celu umożliwienia napędzania pojazdu gazem LPG, CNG lub wodorem jako instalacja jedno-, dwu- lub wielopaliwowa;
- 43) „zanieczyszczenie gazowe” oznacza gazową emisję w spalinach tlenku węgla (CO), tlenków azotu (NO_x) wyrażonych w równoważnej ilości dwutlenku azotu (NO₂) oraz węglowodorów (HC);
- 44) „emisje z rury wydechowej” oznaczają emisje zanieczyszczeń gazowych i pyłów z rury wydechowej pojazdu;
- 45) „pyły” oznaczają składniki gazu spalinowego usuwane z rozcieńczonego gazu spalinowego przy maksymalnej temperaturze 325 K (52 °C) poprzez filtry opisane w procedurze badania średniej emisji z rury wydechowej;
- 46) „Światowy Zharmonizowany Cykl Badań Motocykli” lub „WMTC” oznacza światowy zharmonizowany cykl badań laboratoryjnych nad emisjami WMTC określony w Światowym Regulaminie Technicznym EKG ONZ nr 2;
- 47) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną wobec organu udzielającego homologacji za wszystkie aspekty homologacji typu lub proces udzielania zezwolenia, za zapewnienie zgodności produkcji, a także odpowiedzialną za kwestie nadzoru rynku w odniesieniu do wyprodukowanych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, niezależnie od tego, czy ta osoba fizyczna lub prawna bezpośrednio uczestniczy we wszystkich etapach projektowania i konstruowania pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego podlegających homologacji;
- 48) „przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji typu lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia;
- 49) „importer” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, która wprowadza do obrotu pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie z państwa trzeciego;
- 50) „dystrybutor” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, inną niż producent lub importer, która udostępnia na rynku pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie;
- 51) „podmiot gospodarczy” oznacza producenta, przedstawiciela producenta, importera lub dystrybutora;
- 52) „rejestracja” oznacza administracyjne zezwolenie na dopuszczenie pojazdu, w tym do ruchu drogowego, obejmujące identyfikację pojazdu i nadanie mu numeru seryjnego, znanego jako numer rejestracyjny, na stałe, czasowo lub na krótki okres;
- 53) „dopuszczenie” oznacza pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia zgodnie z ich przeznaczeniem;
- 54) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia po raz pierwszy w Unii;
- 55) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia w celu jego dystrybucji lub używania na rynku w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- 56) „organ udzielający homologacji” oznacza organ państwa członkowskiego powołany lub wyznaczony przez państwo członkowskie i zgłoszony Komisji przez państwo członkowskie, do którego kompetencji należą wszystkie aspekty homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, proces wydawania zezwolenia, wydawanie, a w stosownych przypadkach – cofnięcie lub odmowa wydania świadectw homologacji, działanie jako punkt kontaktowy dla organów pozostałych państw członkowskich udzielających homologacji, wyznaczanie służb technicznych i zapewnianie, aby producent wypełniał swoje obowiązki dotyczące zgodności produkcji;
- 57) „organ nadzoru rynku” oznacza organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za wykonywanie nadzoru rynku na terytorium tego państwa członkowskiego;

- 58) „nadzór rynku” oznacza działania i środki podejmowane przez organy krajowe w celu zapewnienia, aby pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne udostępniane na rynku spełniały wymogi określone w odpowiednich przepisach unijnych dotyczących harmonizacji oraz aby nie zagrażały one zdrowiu, bezpieczeństwu ani żadnemu innemu aspektowi ochrony interesu publicznego;
- 59) „organ krajowy” oznacza organ udzielający homologacji lub każdy inny organ uczestniczący w nadzorze rynku, kontroli granicznej lub rejestracji i odpowiedzialny za te czynności w państwie członkowskim w odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia;
- 60) „służba techniczna” oznacza organizację lub podmiot wyznaczony przez organ udzielający homologacji państwa członkowskiego jako laboratorium badawcze w celu prowadzenia badań lub jako organ oceny zgodności w celu przeprowadzania oceny początkowej i innych badań lub kontroli w imieniu organu udzielającego homologacji; przy czym funkcję tę może również pełnić sam organ udzielający homologacji;
- 61) „samotestowanie” oznacza przeprowadzanie badań we własnych obiektach, zapis wyników badań i złożenie organowi udzielającemu homologacji sprawozdania obejmującego wnioski przez producenta wyznaczonego jako służba techniczna w celu oceny zgodności z określonymi wymogami;
- 62) „wirtualna metoda testowania” oznacza symulacje komputerowe, w tym obliczenia wykazujące, że pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny spełniają wymagania techniczne zawarte w akcie delegowanym przyjętym na mocy art. 32 ust. 6, bez konieczności użycia fizycznego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;
- 63) „pokładowy układ diagnostyczny” lub „układ OBD” oznacza układ pozwalający na zidentyfikowanie przypuszczalnego miejsca nieprawidłowego działania za pomocą kodów błędów przechowywanych w pamięci komputera;
- 64) „informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów” oznaczają wszelkie informacje niezbędne do przeprowadzenia diagnostyki, obsługi, sprawdzenia, okresowego przeglądu, naprawy, przeprogramowania lub przywrócenia ustawień pojazdu, które producent przekazuje autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi, w tym wszelkie późniejsze zmiany i informacje uzupełniające do tych informacji. Informacje te obejmują wszystkie informacje niezbędne do montażu części i wyposażenia w pojazdach;
- 65) „niezależny podmiot” oznacza podmioty inne niż autoryzowane punkty sprzedaży lub autoryzowane stacje obsługi, które bezpośrednio lub pośrednio zajmują się naprawą i konserwacją pojazdów, w szczególności stacje obsługi, producentów lub dystrybutorów narzędzi lub sprzętu do napraw lub części zamiennych, wydawców informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogową, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla instalatorów, producentów i mechaników wyposażenia pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym;
- 66) „autoryzowana stacja obsługi” oznacza usługodawcę świadczącego usługi naprawy i konserwacji pojazdów, który działa w systemie dystrybucji utworzonym przez dostawcę pojazdów;
- 67) „pojazd z końcowej partii produkcji” oznacza każdy pojazd będący częścią zapasów, który nie może być udostępniony na rynku lub nie może być dłużej udostępniany na rynku, zarejestrowany lub dopuszczony z powodu wejścia w życie nowych wymagań technicznych, których nie obejmowała jego homologacja;
- 68) „dwukołowy pojazd silnikowy” oznacza dwukołowy pojazd silnikowy, w tym dwukołowe rowery z napędem, dwukołowe motorowery i dwukołowe motocykle;
- 69) „trzykołowy pojazd silnikowy” oznacza pojazd trzykołowy z napędem spełniający kryteria klasyfikacji dla pojazdów kategorii L5e;
- 70) „czterokołowiec” oznacza pojazd czterokołowy spełniający kryteria klasyfikacji dla pojazdów kategorii L6e lub L7e;
- 71) „pojazd samoczynnie utrzymujący równowagę” oznacza rodzaj konstrukcji pojazdu, która jest oparta na wbudowanej chwiejnej równowadze i potrzebuje dodatkowego układu sterowania do utrzymania równowagi; kategoria ta obejmuje jednokołowe pojazdy silnikowe i dwukołowe, dwuosładowe pojazdy silnikowe;
- 72) „koła bliźniacze” oznaczają dwa koła umieszczone na tej samej osi, uważane za jedno koło, przy czym odległość między środkami ich powierzchni styku z nawierzchnią jest równa lub mniejsza niż 460 mm;
- 73) „typ pojazdu” oznacza grupę pojazdów, łącznie z wariantami i wersjami poszczególnych kategorii, które nie różnią się od siebie co najmniej pod względem następujących istotnych cech:
- a) kategorii i podkategorii;
 - b) producenta;
 - c) podwozia, ramy, ramy pomocniczej, płyty podłogowej lub konstrukcji, do której przymocowane są główne komponenty;
 - d) oznaczenia typu określonego przez producenta;

- 74) „wariant” oznacza pojazdy tego samego typu, w przypadku których:
- a) główne cechy kształtu nadwozia są takie same;
 - b) napęd i konfiguracja napędu są takie same;
 - c) jeżeli częścią napędu jest silnik spalinowy, cykl operacyjny silnika jest taki sam;
 - d) liczba i rozmieszczenie cylindrów są takie same;
 - e) typ skrzyni biegów jest taki sam;
 - f) różnica masy w stanie gotowym do jazdy między najmniejszą i największą wartością nie przekracza 20 % wartości najmniejszej;
 - g) różnica w maksymalnej dopuszczalnej masie między najmniejszą i największą wartością nie przekracza 20 % wartości najmniejszej;
 - h) różnica w pojemności skokowej silnika lub zespołu napędowego (w przypadku zespołu spalinowego) między najmniejszą i największą wartością nie przekracza 30 % wartości najmniejszej; oraz
 - i) różnica w mocy wyjściowej silnika między najniższą i najwyższą wartością nie przekracza 30 % wartości najniższej;
- 75) „wersja w ramach wariantu” oznacza pojazd będący kombinacją elementów określonych w pakiecie informacyjnym, o którym mowa w art. 29 ust. 10;
- 76) „silnik spalinowy o spalaniu zewnętrznym” oznacza silnik cieplny, w którym komora spalania i komora rozprężeniowa są fizycznie oddzielone i w którym wewnętrzny płyn roboczy jest podgrzewany w wyniku spalania w źródle zewnętrznym; ciepło z zewnętrznego spalania powoduje rozprężenie wewnętrznego płynu roboczego, który rozszerzając się i działając na mechanizm silnika, wytwarza ruch i dostarcza siłę napędową;
- 77) „mechanizm napędowy” oznacza komponenty i układy pojazdu, które wytwarzają energię i przekazują ją na powierzchnię drogi, w tym silniki, układy sterowania silnika lub dowolny inny moduł sterowania, urządzenia ochrony środowiska kontrolujące emisję zanieczyszczeń, w tym systemy redukcji emisji zanieczyszczeń i redukcji hałasu, przeniesienie napędu i jego sterowanie, wał napędowy lub napęd pasowy lub napęd łańcuchowy, mechanizmy różnicowe, końcowe przełożenie i oponę napędzającego koła (promień);
- 78) „pojazd jednopaliwowy” oznacza pojazd, który jest zaprojektowany przede wszystkim do stałego zasilania jednym rodzajem paliwa;
- 79) „pojazd jednopaliwowy na gaz” oznacza pojazd jednopaliwowy, który jest przede wszystkim zasilany LPG, NG/biometanem lub wodorem, ale który może też posiadać instalację benzynową wbudowaną wyłącznie dla celów awaryjnych lub dla celów uruchamiania pojazdu i w którym zbiornik benzyny mieści nie więcej niż 5 l benzyny;
- 80) „E5” oznacza mieszankę paliwową 5 % bezwodnego etanolu i 95 % benzyny;
- 81) „LPG” oznacza skroplony gaz węglowodorowy składający się z propanu i butanu, przechowywany w stanie ciekłym w zbiornikach pod ciśnieniem;
- 82) „NG” oznacza gaz ziemny o bardzo wysokiej zawartości metanu;
- 83) „biometan” oznacza odnawialny gaz ziemny wytwarzany ze źródeł organicznych, który początkowo ma charakter „biogazu”, a następnie jest oczyszczany w procesie przetwarzania biogazu na biometan, w którym usuwa się zanieczyszczenia biogazu takie jak dwutlenek węgla, siloksany i siarkowodory (H_2S);
- 84) „pojazd dwupaliwowy” oznacza pojazd o dwóch oddzielnych układach przechowywania paliwa, który może być zasilany zamiennie dwoma różnymi paliwami i który jest przeznaczony do zasilania tylko jednym paliwem jednocześnie;
- 85) „pojazd dwupaliwowy na gaz” oznacza pojazd dwupaliwowy, który może być zasilany benzyną, jak również LPG, NG/biometanem albo wodorem;
- 86) „pojazd z zasilaniem flex fuel” oznacza pojazd o jednym układzie przechowywania paliwa, który może być zasilany różnymi mieszankami dwóch lub więcej paliw;
- 87) „E85” oznacza mieszankę paliwową 85 % bezwodnego etanolu i 15 % benzyny;
- 88) „pojazd z zasilaniem flex fuel na etanol” oznacza pojazd z zasilaniem flex fuel, który może być zasilany benzyną lub mieszanką benzyny i etanolu do 85 % zawartości etanolu w mieszance;
- 89) „ H_2NG ” oznacza mieszankę paliwową wodoru i gazu ziemnego;
- 90) „pojazd z zasilaniem flex fuel na H_2NG ” oznacza pojazd z zasilaniem flex fuel, który może być zasilany różnymi mieszankami wodoru i NG/biometanu;
- 91) „pojazd z zasilaniem flex fuel na paliwo ekologiczne” oznacza pojazd z zasilaniem flex fuel, który może być zasilany mineralnym olejem napędowym lub mieszanką mineralnego oleju napędowego i paliwa ekologicznego;
- 92) „B5” oznacza mieszankę paliwową zawierającą do 5 % paliwa ekologicznego i 95 % oleju napędowego pochodzenia naftowego;

- 93) „paliwo ekologiczne” oznacza olej napędowy na bazie oleju roślinnego lub tłuszczu zwierzęcego złożony z długołańcuchowych estrów alkilowych, pochodzący ze zrównoważonej produkcji;
- 94) „pojazd elektryczny” oznacza pojazd napędzany układem składającym się z:
- jednego lub większej liczby urządzeń do magazynowania energii elektrycznej, jednego lub większej liczby kondycjonerów energii elektrycznej oraz jednego lub większej liczby maszyn elektrycznych, które przekształcają zmagazynowaną energię elektryczną w energię mechaniczną do kół w celu napędzania pojazdu;
 - pomocniczego napędu elektryczny umocowanego do pojazdu z pedałami;
- 95) „pojazd zasilany wodorowymi ogniwami paliwowymi” oznacza pojazd zasilany ogniwami paliwowymi, które przekształcają energię chemiczną wodoru w energię elektryczną napędzającą pojazd;
- 96) „punkt R” lub „punkt odniesienia miejsca siedzącego” oznacza punkt konstrukcyjny określony przez producenta pojazdu dla każdej pozycji miejsca siedzącego i ustanowiony w odniesieniu do trójwymiarowego układu odniesienia.

Zawarte w niniejszym rozporządzeniu odesłania do wymogów, procedur lub uzgodnień określonych w niniejszym rozporządzeniu odczytuje się jako odesłania do wymogów, procedur lub uzgodnień określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Kategorie pojazdów

- Pojazdy kategorii L obejmują dwu-, trzy- i czterokołowe pojazdy silnikowe skategoryzowane w niniejszym artykule i załączniku I, łącznie z rowerami z napędem, dwu- i trzykołowymi motorowerami, dwu- i trzykołowymi motocyklami, motocyklami z wózkami bocznymi, lekkimi i ciężkimi czterokołowcami drogowymi oraz lekkimi i ciężkimi czterokołowcami.
 - pojazd kategorii L1e (lekki dwukołowy pojazd silnikowy) w podziale na następujące podkategorie:
 - pojazd L1eA (rower z napędem);
 - pojazd L1eB (dwukołowy motorower);
 - pojazd kategorii L2e (trzykołowy motorower) w podziale na następujące podkategorie:
 - pojazd L2e-P (trzykołowy motorower przeznaczony do przewozu pasażerów);
 - pojazd L2e-U (trzykołowy motorower przeznaczony do celów użytkowych);
 - pojazd kategorii L3e (dwukołowy motocykl) w podziale na następujące podkategorie:
 - według osiągnięć motocykla ⁽¹⁾, w podziale na następujące podkategorie:
 - pojazd L3e-A1 (motocykl o niskich osiągnięciach);
 - pojazd L3e-A2 (motocykl o średnich osiągnięciach);
 - pojazd L3e-A3 (motocykl o wysokich osiągnięciach);
 - użytek specjalny:
 - motocykl enduro podkategorii L3e-A1E, L3e-A2E lub L3e-A3E,
 - motocykl trialowy podkategorii L3e-A1T, L3e-A2T lub L3e-A3T;
 - pojazd kategorii L4e (dwukołowy motocykl z bocznym wózkiem);
 - pojazd kategorii L5e (trzykołowy pojazd silnikowy), w podziale na następujące podkategorie:
 - pojazd podkategorii L5e-A (trzykołowy): pojazd przeznaczony głównie do przewozu pasażerów;
 - pojazd podkategorii L5e-B (użytkowy pojazd trzykołowy): trzykołowy pojazd użytkowy przeznaczony wyłącznie do transportu towarów;
 - pojazd kategorii L6e (lekki czterokołowiec), w podziale na następujące podkategorie:
 - pojazd L6eA (lekki czterokołowiec drogowy);
 - pojazd L6eB (lekki czterokołowiec), w podziale na następujące podkategorie:
 - pojazd L6eBU (lekki pojazd czterokołowy do celów użytkowych): pojazd użytkowy przeznaczony wyłącznie do transportu towarów,
 - pojazd L6eBP (lekki pojazd czterokołowy do przewozu pasażerów): pojazd głównie przeznaczony do przewozu pasażerów;
 - pojazd kategorii L7e (czterokołowiec), w podziale na następujące podkategorie:

⁽¹⁾ Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006 s. 18), zob. definicje osiągnięć, kategorie A1 i A2 oraz w art. 4 ust. 3 lit. a) i b).

- (i) pojazd L7e-A (ciężki czterokołowiec drogowy), w podziale na następujące podkategorie:
- L7e-A1: czterokołowiec drogowy A1,
 - L7e-A2: czterokołowiec drogowy A2;
- (ii) pojazd L7e-B (ciężki czterokołowiec terenowy), w podziale na następujące podkategorie:
- L7e-B1: czterokołowiec terenowy,
 - L7e-B2: pojazd typu side-by-side buggy;
- (iii) pojazd L7e-C (ciężki czterokołowiec), w podziale na następujące podkategorie:
- pojazd L7e-CU: (ciężki czterokołowiec do celów użytkowych) pojazd użytkowy przeznaczony wyłącznie do transportu towarów,
 - pojazd L7e-CP: (ciężki czterokołowiec do przewozu pasażerów) pojazd głównie przeznaczony do przewozu pasażerów.

3. Pojazdy kategorii L wymienione w ust. 2 są dalej sklasyfikowane według napędu pojazdu:

- a) pojazdy napędzane silnikiem spalinowym o spalaniu wewnętrznym:
- z zapłonem samoczynnym (CI),
 - z zapłonem iskrowym (PI);
- b) pojazdy napędzane silnikiem spalinowym o spalaniu zewnętrznym, turbiną lub silnikiem z tłokiem obrotowym; przy czym, do celów zgodności z wymogami w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa funkcjonalnego, pojazd wyposażony w taki napęd uznawany jest za taki sam jak pojazd z silnikiem spalinowym PI o spalaniu wewnętrznym;
- c) pojazdy z silnikiem napędzanym wstępnie sprężanym powietrzem, który nie emituje wyższych poziomów zanieczyszczeń lub gazów obojętnych niż poziomy obecne w otaczającym powietrzu; przy czym, w odniesieniu do wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego oraz przechowywania paliwa i zasilania w nie, pojazdy takie uważa się za pojazdy z napędem na paliwo gazowe;
- d) pojazdy napędzane silnikiem elektrycznym;
- e) pojazdy hybrydowe z konfiguracją dowolnych napędów, o których mowa w lit. a), b), c) lub d) niniejszego ustępu lub dowolną kombinacją tych konfiguracji napędu, w tym wieloma silnikami spalinowymi lub elektrycznymi.

4. W odniesieniu do klasyfikacji pojazdów kategorii L w ust. 2, pojazd, którego nie można przyporządkować do danej kategorii, gdyż przekracza przynajmniej jedno z kryteriów

przewidzianych dla tej kategorii, należy do kolejnej kategorii, której kryteria spełnia. Ma to zastosowanie do następujących grup kategorii i podkategorii:

- a) kategoria L1e z podkategoriami L1e-A i L1e-B oraz kategoria L3e z podkategoriami L3e-A1, L3e-A2 i L3e-A3;
- b) kategoria L2e i kategoria L5e z podkategoriami L5e-A i L5e-B;
- c) kategoria L6e z podkategoriami L6e-A i L6e-B oraz kategoria L7e z podkategoriami L7e-A, L7e-B i L7e-C;
- d) każda inna logiczna kolejność kategorii i podkategorii zaproponowana przez producenta i zatwierdzona przez organ udzielający homologacji.

5. Niezależnie od kryteriów podziału na (pod-)kategorie określone w ust. 1–4 niniejszego artykułu oraz w załączniku I zastosowanie mają dodatkowe podkategorie określone w załączniku V w celu harmonizacji procedur badań środowiskowych na poziomie międzynarodowym poprzez odesłanie do regulaminów EKG ONZ i światowych regulaminów technicznych EKG ONZ.

Artykuł 5

Określenie masy pojazdu w stanie gotowym do jazdy

1. Masa pojazdu kategorii L w stanie gotowym do jazdy jest określana za pomocą pomiaru masy własnej pojazdu gotowego do normalnego użytkowania i obejmuje masę:

- a) płynów;
- b) standardowego wyposażenia zgodnie ze specyfikacjami producenta;
- c) „paliwa” w zbiornikach paliwa napełnionych w co najmniej 90 % objętości.

Na potrzeby niniejszej litery:

- (i) jeśli pojazd jest napędzany „paliwem płynnym”, uważa się je za „paliwo”;
- (ii) jeśli pojazd jest napędzany płynną „mieszką paliwowo-olejową”:
- jeśli paliwo napędzające pojazd i olej smarny są wstępnie mieszane, tę „wstępną mieszaninę” uważa się za „paliwo”,
 - jeśli paliwo napędzające pojazd i olej smarny są przechowywane osobno, za „paliwo” uważa się wyłącznie „paliwo” napędzające pojazd; lub

(iii) jeśli pojazd jest napędzany paliwem gazowym, płynnym paliwem gazowym lub działa pod wpływem sprężonego powietrza, masa „paliwa” w zbiornikach płynnego paliwa gazowego może być ustalona na 0 kg;

- d) nadwozia, kabiny, drzwi; oraz
- e) szyb, urządzeń sprzęgających, kół zapasowych, a także masę narzędzi.
2. Masa pojazdu kategorii L w stanie gotowym do jazdy nie obejmuje masy:
- a) kierowcy (75 kg) i pasażera (65 kg);
- b) maszyn lub wyposażenia zainstalowanego przy skrzyni ładunkowej;
- c) w przypadku pojazdów hybrydowych lub pojazdów elektrycznych – masy akumulatorów napędowych;
- d) w przypadku pojazdu lub pojazdów jedno-, dwu- lub wielopaliwowych – masy układu paliwa gazowego oraz masy zbiorników paliwa gazowego; oraz
- e) w przypadku pojazdów napędzanych wstępnie sprężonym powietrzem – masy zbiorników sprężonego powietrza.

ROZDZIAŁ II

OGÓLNE OBOWIĄZKI

Artykuł 6

Obowiązki państw członkowskich

1. Państwa członkowskie powołują lub wyznaczają organy udzielające homologacji właściwe w sprawach dotyczących homologacji oraz organy nadzoru rynku właściwe w sprawach dotyczących nadzoru rynku zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o powołaniu i wyznaczeniu takich organów.

Powiadomienie dotyczące organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku zawiera ich nazwę, adres, w tym adres elektroniczny, oraz zakres odpowiedzialności. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz organów udzielających homologacji i szczegółowe informacje ich dotyczące.

2. Państwa członkowskie zezwalają na wprowadzanie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie tylko takich pojazdów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia.

3. Państwa członkowskie nie zakazują, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzania do obrotu, rejestracji ani dopuszczenia pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych z powodów dotyczących aspektów ich budowy i funkcjonowania objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, jeśli spełniają one jego wymogi.

4. Państwa członkowskie organizują i prowadzą nadzór rynku i kontrole pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wprowadzanych do obrotu zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

Artykuł 7

Obowiązki organów udzielających homologacji

1. Organy udzielające homologacji zapewniają wypełnianie przez producentów występujących o homologację obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.

2. Organy udzielające homologacji udzielają homologacji tylko takim pojazdom, układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym, które spełniają wymogi zawarte w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 8

Środki nadzoru rynku

1. W odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych posiadających homologację typu organy nadzoru rynku prowadzą na odpowiednią skalę stosowne kontrole dokumentacji, uwzględniając ustalone zasady oceny ryzyka, skargi i inne informacje.

Organy nadzoru rynku mogą wymagać od podmiotów gospodarczych udostępnienia takiej dokumentacji i dostępnych informacji, jakie uznają za niezbędne do wykonywania swojej działalności.

W przypadku gdy podmioty gospodarcze przedstawiają świadectwa zgodności, organy nadzoru rynku należyście je uwzględniają.

2. Do części i wyposażenia innych niż objęte zakresem ust. 1 niniejszego artykułu zastosowanie ma w całości art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

Artykuł 9

Obowiązki producentów

1. Gdy ich pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne są wprowadzane do obrotu lub dopuszczane do produkcji producenci zapewniają, aby były one produkowane i homologowane zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia.

2. W przypadku homologacji wielostopniowej każdy z producentów jest odpowiedzialny za homologację i zgodność produkcji układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych dodanych na etapie dokonywanej przez niego kompletacji pojazdu. Każdy producent zmieniający komponenty lub układy, które zostały już homologowane na wcześniejszych etapach, jest odpowiedzialny za homologację i zgodność produkcji zmienionych komponentów i układów.

3. Producenci zmieniający pojazd niekompletny w sposób prowadzący do zakwalifikowania go do innej kategorii pojazdu, w wyniku czego zmieniają się wymogi prawne, zgodność z którymi oceniono już na poprzednim etapie homologacji, są również odpowiedzialni za zgodność z wymogami mającymi zastosowanie do kategorii pojazdów, do której kwalifikuje się zmieniony pojazd.

4. Do celów homologacji pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia producenci mający siedzibę poza Unią wyznaczają jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii do celów reprezentowania ich przed organem udzielającym homologacji.

5. Producenci mający siedzibę poza Unią ponadto wyznaczają ponadto jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii do celów nadzoru rynku, przy czym może to być przedstawiciel, o którym mowa w ust. 4, lub dodatkowy przedstawiciel.

6. Producenci są odpowiedzialni przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji i za zapewnienie zgodności produkcji, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczą oni we wszystkich etapach konstruowania pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

7. Zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na mocy niniejszego rozporządzenia producenci zapewniają stosowanie procedur mających na celu zapewnienie zgodności produkcji seryjnej z homologowanym typem. Zgodnie z rozdziałem VI uwzględnia się zmiany w projekcie lub charakterystyce pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego oraz zmiany w wymogach, w odniesieniu do których wydano oświadczenie o zgodności pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

8. Oprócz oznaczenia wymaganego przepisami i znaków homologacji przymocowanych do pojazdów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z art. 39, producenci podają swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres w Unii, pod którym można się z nimi kontaktować, na ich pojazdach, komponentach lub oddzielnych zespołach technicznych udostępnionych na rynku, lub – w przypadku gdy nie jest to możliwe – na opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

9. Producenci zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, warunki ich przechowywania i przewożenia nie wpływały negatywnie na ich zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 10

Obowiązki producentów w odniesieniu do produkowanych przez nich produktów niezgodnych z wymogami lub stanowiących poważne zagrożenie

1. Producenci, którzy sądzą lub mają powody, aby sądzić, że ich pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, które zostały wprowadzone do obrotu lub dopuszczone, nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem lub z aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na mocy niniejszego rozporządzenia, niezwłocznie podejmują środki naprawcze niezbędne do zapewnienia zgodności pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, ich wycofania z obrotu lub od użytkowników, stosownie do okoliczności.

Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji, podając szczegółowe informacje,

dotyczące w szczególności niezgodności oraz wszelkich podjętych środków naprawczych.

2. W przypadku gdy pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie stwarza poważne zagrożenie, producenci niezwłocznie informują o tym organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których pojazd, układ, część, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie zostało udostępnione na rynku lub dopuszczone, podając szczegółowe informacje, dotyczące w szczególności niezgodności oraz wszelkich podjętych środków naprawczych.

3. Producenci przechowują pakiet informacyjny, o którym mowa w art. 29 ust. 10, ponadto producent pojazdu przechowuje kopie świadectw zgodności, o których mowa w art. 38, do wglądu organów udzielających homologacji przez okres 10 lat od chwili wprowadzenia pojazdu do obrotu, a w przypadku układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego – przez okres pięciu lat od chwili jego wprowadzenia do obrotu.

4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego producenci przekazują mu za pośrednictwem organu udzielającego homologacji, kopię świadectwa homologacji typu UE lub zezwolenie, o którym mowa w art. 51 ust. 1, wykazujące zgodność pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Producenci współpracują z organem krajowym we wszelkich działaniach podejmowanych zgodnie z art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 w celu usunięcia zagrożeń, jakie stwarzają ich pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, które zostały wprowadzone do obrotu, zarejestrowane lub dopuszczone.

Artykuł 11

Obowiązki przedstawicieli producenta w zakresie nadzoru rynku

Przedstawiciel producenta do spraw nadzoru rynku wykonuje zadania określone w pełnomocnictwie udzielonym mu przez producenta. Pełnomocnictwo to umożliwia przedstawicielowi przynajmniej:

- dostęp do folderu informacyjnego, o którym mowa w art. 27, oraz do świadectw zgodności, o których mowa w art. 38, tak aby można było je okazać do wglądu organom udzielającym homologacji przez okres 10 lat od chwili wprowadzenia pojazdu do obrotu, a w przypadku układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego – przez okres pięciu lat od chwili jego wprowadzenia do obrotu;
- na uzasadnione żądanie organu udzielającego homologacji, – dostarczanie mu wszystkich informacji i dokumentacji niezbędnych do ustalenia zgodności z wymogami produkcji pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;
- na żądanie organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku – współpracę z nim we wszelkich działaniach podejmowanych w celu usunięcia poważnych zagrożeń, jakie stwarzają pojazdy, układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne, części lub wyposażenie objęte zakresem udzielonego im pełnomocnictwa.

Artykuł 12

Obowiązki importerów

1. Importerzy wprowadzają do obrotu tylko pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, które są zgodne z wymogami i które otrzymały homologację typu UE albo spełniają wymogi homologacji krajowej, lub części lub wyposażenie podlegające w całości wymogom zawartym w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008.

2. Przed wprowadzeniem do obrotu posiadających homologację typu pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych importerzy zapewniają pakiet informacyjny zgodny z art. 29 ust. 10 oraz umieszczenie na układzie, komponencie lub oddzielnym zespole technicznym wymaganego znaku homologacji typu i jego zgodność z art. 9 ust. 8. W przypadku pojazdu importer sprawdza, czy pojazdowi towarzyszy wymagane świadectwo zgodności.

3. W przypadku gdy importer sądzi lub ma powody, aby sądzić, że pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie nie jest zgodne z wymogami zawartymi w niniejszym rozporządzeniu, a w szczególności że nie odpowiada homologowanemu typowi, nie wprowadzają do obrotu, nie zezwalają na dopuszczenie ani nie rejestrują pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego do czasu zapewnienia ich zgodności. Ponadto jeżeli sądzą oni lub mają powody, aby uważać, że pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie stwarza poważne zagrożenie, informują o tym producenta i organy nadzoru rynku. W przypadku pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które uzyskały homologację typu, importerzy informują o tym również organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji.

4. Importerzy podają na pojeździe, układzie, komponencie lub oddzielnym zespole technicznym, części lub wyposażeniu swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres, pod którym można się z nimi kontaktować, lub – jeżeli nie jest to możliwe – podają te informacje na opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia.

5. Importerzy zapewniają dołączenie do pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego instrukcji i informacji wymaganych zgodnie z art. 55 w języku lub językach urzędowych danych państw członkowskich.

6. Importerzy zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, warunki ich przechowywania i przewożenia nie wpływały negatywnie na ich zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

7. W celu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa konsumentów, we wszystkich przypadkach uznanych za stosowne ze względu

na poważne zagrożenia, jakie stwarza pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, importerzy prowadzą dochodzenie, a w razie konieczności prowadzą ewidencję skarg i przypadków wycofania pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia od użytkowników, a także informuje dystrybutorów o tego rodzaju monitorowaniu.

Artykuł 13

Obowiązki importerów w odniesieniu do przywożonych przez nich produktów niezgodnych z wymogami lub stanowiących poważne zagrożenie

1. Importerzy, którzy sądzą lub mają powody, aby sądzić, że pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, który wprowadzili do obrotu, nie jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem, niezwłocznie podejmują środki naprawcze niezbędne do zapewnienia zgodności pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, ich wycofania z obrotu lub od użytkowników, stosownie do okoliczności.

2. W przypadku gdy pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie stwarza poważne zagrożenie, importerzy niezwłocznie informują o tym producenta, organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których wprowadzili go do obrotu. Importerzy informują ich również o wszelkich podjętych działaniach oraz podają szczegółowe informacje dotyczące w szczególności poważnego zagrożenia i wszelkich środków naprawczych podjętych przez producenta.

3. Przez okres 10 lat od chwili wprowadzenia pojazdu do obrotu i przez okres pięciu lat od chwili wprowadzenia do obrotu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego importerzy przechowują kopię świadectwa zgodności do wglądu organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku oraz zapewniają możliwość udostępnienia tym organom na ich żądanie pakietu informacyjnego, o którym mowa w art. 29 ust. 10.

4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego importerzy dostarczają mu wszystkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Na żądanie tego organu importerzy współpracują z nim we wszelkich działaniach mających na celu usunięcie zagrożeń, jakie stwarza pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które wprowadzili do obrotu.

Artykuł 14

Obowiązki dystrybutorów

1. Udostępniając na rynku pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, dystrybutorzy zachowują należyłą staranność w odniesieniu do wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu.

2. Przed udostępnieniem na rynku, rejestracją lub dopuszczeniem pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego dystrybutorzy sprawdzają, czy pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny jest opatrzony oznaczeniem wymaganym przepisami lub znakiem homologacji typu i czy towarzyszą mu wymagane dokumenty oraz instrukcje i informacje dotyczące bezpieczeństwa w języku lub językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny ma zostać udostępniony na rynku, a także czy importer i producent spełnili wymogi określone w art. 12 ust. 2 i 4 oraz art. 39 ust. 1 i 2.

3. Dystrybutorzy zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą odpowiedzialność za pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, warunki jego przechowywania i przewożenia nie wpływały negatywnie na jego zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 15

Obowiązki dystrybutorów w odniesieniu do dystrybuowanych przez nich produktów niezgodnych z wymogami lub stanowiących poważne zagrożenie

1. W przypadku gdy dystrybutorzy sądzą lub mają powody, aby sądzić, że pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie jest zgodny z wymogami zawartymi w niniejszym rozporządzeniu, nie udostępniają na rynku, nie rejestrują ani nie dopuszczają pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego do czasu zapewnienia zgodności.

2. Dystrybutorzy, którzy sądzą lub mają powody, aby sądzić, że pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, które udostępnili na rynku, zarejestrowali lub za które są odpowiedzialni w zakresie dopuszczenia, nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, informują o tym producenta lub przedstawiciela producenta, aby zapewnić przyjęcie środków naprawczych niezbędnych do zapewnienia zgodności pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych lub ich wycofania od użytkowników, stosownie do okoliczności, zgodnie z art. 10 ust. 1 lub art. 13 ust. 1.

3. W przypadku gdy pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie stwarza poważne zagrożenie, dystrybutorzy niezwłocznie informują o tym producenta, importera oraz organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których został on udostępniony na rynku. Dystrybutor informuje ich również o wszelkich podjętych działaniach oraz podaje szczegółowe informacje dotyczące w szczególności poważnego zagrożenia oraz podjętych przez producenta środków naprawczych.

4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego, dystrybutorzy zapewniają udzielenie przez producenta krajowemu organowi informacji określonych w art. 10 ust. 4 lub udzielenie przez importera organowi krajowemu informacji określonych w art. 13 ust. 3. Na żądanie tego organu dystrybutorzy współpracują z nim we wszelkich działaniach podjętych zgodnie z art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 mających na celu usunięcie zagrożeń, jakie stwarza pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które zostały udostępnione na rynku.

Artykuł 16

Przypadki, w których obowiązki producentów mają zastosowanie do importerów i dystrybutorów

Importer lub dystrybutor uważany jest do celów niniejszego rozporządzenia za producenta i podlega obowiązkom producenta zgodnie z art. 9–11, w przypadku gdy importer lub dystrybutor udostępnia na rynku lub rejestruje pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne lub jest odpowiedzialny za ich dopuszczenie pod własną nazwą lub znakiem towarowym lub modyfikuje pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny w sposób, który może mieć wpływ na zgodność z mającymi zastosowanie wymogami.

Artykuł 17

Identyfikacja podmiotów gospodarczych

Na żądanie organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku przez okres 10 lat w przypadku pojazdu i przez okres pięciu lat w przypadku układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia podmioty gospodarcze identyfikują:

- a) każdy podmiot gospodarczy, który dostarczył im pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie;
- b) każdy podmiot gospodarczy, któremu dostarczyły one pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie.

ROZDZIAŁ III

ISTOTNE WYMOGI

Artykuł 18

Ogólne istotne wymogi

1. Pojazdy kategorii L oraz układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne przeznaczone do takich pojazdów muszą spełniać wymogi wymienione w załącznikach II–VIII mające zastosowanie do odnośnych (pod-)kategorii pojazdów.

2. Pojazdy kategorii L lub ich układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, których kompatybilność elektromagnetyczna jest objęta zakresem aktów delegowanych, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, dotyczących konstrukcji pojazdu, oraz aktów wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, nie podlegają dyrektywie 2004/108/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 2004 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej⁽¹⁾.

3. Aby uzupełnić określone w niniejszym rozporządzeniu wymogi dla homologacji typu pojazdów kategorii L, Komisja przyjmuje akty delegowane dotyczące szczegółowych wymagań technicznych i procedur badań, zgodnie z podsumowaniem w załączniku II część A, B i C, zapewniając tym samym wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska, jak określono w odpowiednich przepisach niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 75. Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 390 z 31.12.2004, s. 24.

Artykuł 19

Zakaz urządzeń ograniczających skuteczność działania

Zakazuje się stosowania urządzeń, które obniżają skuteczność systemów bezpieczeństwa, kompatybilności elektromagnetycznej, systemu diagnostyki pokładowej, systemu redukcji hałasu lub systemu redukcji emisji zanieczyszczeń. Elementu konstrukcji nie uznaje się za urządzenie niesprawne, jeśli spełniony jest którykolwiek z następujących warunków:

- a) urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią oraz dla zapewniania bezpiecznej eksploatacji pojazdu;
- b) urządzenie nie działa poza fazą rozruchu silnika;
- c) warunki działania są uwzględnione w znacznym stopniu w procedurach badań sprawdzających, czy pojazd spełnia wymogi zawarte w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 20

Środki obowiązujące producentów w odniesieniu do modyfikacji mechanizmu napędowego pojazdów

1. Producenci pojazdów wyposażają pojazdy kategorii L, z wyjątkiem podkategorii L3e-A3 i L4e-A3, w wyznaczone elementy zapobiegające manipulowaniu mechanizmem napędowym pojazdu, określając szereg wymagań i specyfikacji technicznych w celu:

- a) zapobiegania modyfikacjom, które mogą zagrażać bezpieczeństwu, w szczególności poprzez zwiększenie osiągnięć pojazdu w drodze manipulowania mechanizmem napędowym w celu zwiększenia maksymalnego momentu obrotowego lub mocy lub maksymalnej konstrukcyjnej prędkości pojazdu, które należy ustalić w procedurze homologacji typu przestrzeganej przez producenta pojazdu; lub
- b) zapobiegania szkodom dla środowiska.

2. Komisja przyjmuje akty delegowane dotyczące szczególnych wymogów odnoszących się do środków, o których mowa w ust. 1, i w celu ułatwienia zgodności z ust. 4 niniejszego artykułu, zgodnie z art. 75. Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

3. Po modyfikacji mechanizmu napędowego pojazd musi spełniać wymagania techniczne początkowej kategorii lub podkategorii pojazdu lub, w stosownych przypadkach, nowej kategorii lub podkategorii pojazdu, które obowiązywały, gdy oryginalny pojazd był wprowadzany do obrotu, rejestrowany lub dopuszczany, z uwzględnieniem ostatnich poprawek do wymagań.

W przypadku gdy producent pojazdu projektuje mechanizm napędowy typu pojazdu w sposób umożliwiający jego modyfikację, tak że pojazd nie jest już zgodny z homologowanym typem, ale odpowiadałby dodatkowemu wariantowi lub wersji,

producent pojazdu umieszcza odpowiednie informacje dotyczące każdego tworzonego w ten sposób wariantu lub wersji we wniosku, a każdy wariant lub wersja musi uzyskać wyraźną homologację typu. Jeżeli zmodyfikowany pojazd należy do nowej kategorii lub podkategorii, występuje się z wnioskiem o nową homologację typu.

4. Bez uszczerbku dla ust. 1, aby uniknąć modyfikacji lub dostosowań mających niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo funkcjonalne lub efektywność środowiskową pojazdu, producent stara się – poprzez wykorzystywanie najlepszej praktyki inżynierskiej – zapobiec technicznej możliwości dokonywania takich modyfikacji lub dostosowań, chyba że takie modyfikacje lub dostosowania zostaną wyraźnie zgłoszone i zawarte w folderze informacyjnym, a tym samym objęte zakresem homologacji typu.

Artykuł 21

Ogólne wymogi dotyczące układów diagnostyki pokładowej

1. Pojazdy kategorii L są wyposażone w układ OBD zgodny z wymogami funkcjonalnymi i procedurami badań określonymi w aktach delegowanych przyjętych na mocy ust. 5 i począwszy od dat rozpoczęcia stosowania określonych w załączniku IV.

2. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.1 załącznika IV, (pod-)kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e-A, L6e-A i L7e-A wyposaża się w układ OBD etapu I, który monitoruje wszelkie awarie obwodu elektrycznego i elektroniki w układzie kontroli emisji i sygnalizuje te awarie, których skutkiem jest przekroczenie wartości progowych emisji określonych w części B1 załącznika VI.

3. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.2 załącznika IV, (pod-)kategorie pojazdów L3e do L7e wyposaża się w układ OBD etapu I, który monitoruje wszelkie awarie obwodu elektrycznego i elektroniki w systemie kontroli emisji i jest uruchamiany przy przekroczeniu wartości progowych emisji określonych w części B2 załącznika VI. W przypadku tych (pod-)kategorii pojazdów układy OBD etapu I sygnalizują również uruchomienie wszelkich trybów działania, które znacząco zmniejszają wartość momentu obrotowego silnika.

4. Począwszy od dat określonych w pkt 1.8.3 załącznika IV i z zastrzeżeniem art. 23 ust. 5, (pod-)kategorie pojazdów L3e, L5e-A, L6e-A i L7e-A wyposaża się dodatkowo w układ OBD etapu II, który monitoruje oraz sygnalizuje awarie i pogorszenie się stanu systemu kontroli emisji, których skutkiem jest przekroczenie wartości progowych emisji OBD określonych w części B2 załącznika VI.

5. Aby zharmonizować sygnalizowanie przez układ OBD błędów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego lub systemu kontroli emisji i ułatwić sprawną i skuteczną naprawę samochodu, przyznaje się Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących szczegółowych wymagań technicznych w odniesieniu do diagnostyki pokładowej, łącznie z wymogami dotyczącymi funkcjonalnej OBD i procedur badań zagadnień wymienionych w ust. 1–4 i o których mowa w części C 11 załącznika II oraz badań typu VIII, o których mowa w załączniku V, zgodnie z art. 75.

Artykuł 22

Wymogi dotyczące bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów

1. Producenci zapewniają, aby pojazdy były projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u osób znajdujących się w pojeździe i u innych użytkowników dróg.

2. Producent zapewnia, aby bezpieczeństwo funkcjonalne pojazdu było zachowane przez cały normalny okres użytkowania pojazdu, w normalnych warunkach użytkowania i jeżeli jest on serwisowany zgodnie z zaleceniami producenta. Producent umieszcza w folderze informacyjnym oświadczenie potwierdzające, że wytrzymałość układów, części i wyposażenia kluczowych dla bezpieczeństwa funkcjonalnego jest zapewniona poprzez odpowiednie badania i wykorzystanie najlepszej praktyki inżynierskiej.

3. Producenci zapewniają, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne spełniały odpowiednie wymogi określone w załącznikach II i VIII, były zgodne z procedurami badań i spełniały wymogi w zakresie osiągnięć, określone w akcie delegowanym, przyjętym na mocy ust. 5.

4. Komponenty pojazdów, których zagrożenia elektryczne obje są zakresem aktów delegowanych lub wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, nie podlegają dyrektywie 2006/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do sprzętu elektrycznego przewidzianego do stosowania w określonych granicach napięcia ⁽¹⁾.

5. Aby zapewnić osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa funkcjonalnego, Komisja przyjmuje akty delegowane dotyczące szczegółowych wymogów wymienionych w części B załącznika II odnoszących się do bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów, a w stosownych przypadkach opiera się na zaostrożonych wymogach w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego, ustanowionych w załączniku VIII, zgodnie z art. 75. Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

6. Do dnia 31 grudnia 2020 r. Komisja przyjmuje w drugim etapie akt delegowany w celu zharmonizowania wymogów w zakresie normalnego okresu użytkowania i badań zapewniających integralność konstrukcji pojazdu, zgodnie z wykazem w części B17 załącznika II, zgodnie z art. 75.

7. Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu określenia wzoru oświadczenia producenta. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2.

Artykuł 23

Wymogi dotyczące efektywności środowiskowej

1. Producenci zapewniają, aby pojazdy były projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący wpływ na środowisko. Producenci zapewniają, aby pojazdy, którym udzielono homologacji typu, spełniały wymogi efektywności środowiskowej określone w załącznikach II, V i VI, w granicach trwałości wyrażonej w kilometrach określonej w załączniku VII.

2. Producenci zapewniają, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne były zgodne z procedurami i wymogami badań określonymi w załączniku V, w granicach dat rozpoczęcia stosowania określonych w załączniku IV, jakie zostaną określone w akcie delegowanym przyjętym na mocy ust. 12 niniejszego artykułu.

3. Producenci zapewniają, aby spełnione były wymogi w zakresie homologacji typu w odniesieniu do sprawdzania wymogów dotyczących trwałości. W zależności od wyboru producenta stosuje się jedną z procedur badania trwałości w celu przedstawienia organowi udzielającemu homologacji dowodów, że efektywność środowiskowa homologowanego pojazdu jest trwała:

a) faktyczne badanie trwałości przy pełnym przebiegu:

Pojazdy testowe fizycznie wykonują pełen przebieg określony w części A załącznika VII i są badane zgodnie z procedurą określoną dla badania typu V, jak określono w akcie delegowanym przyjętym na mocy ust. 12 niniejszego artykułu. Wyniki badań emisji przed osiągnięciem pełnego kilometrażu i przy pełnym kilometrażu określonym w części A załącznika VII muszą być niższe od progów środowiskowych określonych w części A załącznika VI;

b) faktyczne badanie trwałości przy niepełnym przebiegu:

Pojazdy testowe fizycznie wykonują co najmniej 50 % pełnego przebiegu określonego w części A załącznika VII i są badane zgodnie z procedurą określoną dla badania typu V, jak określono w akcie delegowanym przyjętym na mocy ust. 12 niniejszego artykułu. Jak określono w tym akcie, wyniki badania są ekstrapolowane na pełen kilometraż określony w części A załącznika VII. Zarówno wyniki badania, jak i ekstrapolowane wyniki muszą być niższe od dopuszczalnych wartości środowiskowych określonych w części A załącznika VI;

c) matematyczna procedura dotycząca trwałości:

Dla każdego składnika emisji iloczyn współczynnika pogorszenia jakości określonego w części B załącznika VII i wyniku badania środowiskowego pojazdu, który po pierwszym uruchomieniu na końcu linii produkcyjnej wykonał przebieg ponad 100 km, musi być niższy niż dopuszczalna wartość środowiskowa określona w części A załącznika VI.

⁽¹⁾ Dz.U. L 374 z 27.12.2006, s. 10.

4. Do dnia 1 stycznia 2016 r. Komisja przeprowadza kompleksowe badania wpływu na środowisko. W badaniu ocenie zostaje poddana jakość powietrza i udział zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów kategorii L oraz uwzględnione są wymogi badań typu I, IV, V, VII i VIII wymienionych w załączniku V.

W ramach tego badania zostaną zgromadzone i ocenione najnowsze dane naukowe, ustalenia badań naukowych, modelowania i opłacalności w celu ustalenia ostatecznych środków polityki przez potwierdzenie i ostateczne ustanowienie wprowadzenia w życie poziomu Euro 5 określonego w załączniku IV oraz wymogów środowiskowych dotyczących poziomu Euro 5 określonych w załączniku V, w częściach A2, B2 i C2 załącznika VI i w załączniku VII dotyczącym trwałości wyrażonej przebiegiem pojazdu w kilometrach i współczynników pogorszenia jakości dla poziomu Euro 5.

5. W oparciu o ustalenia, o których mowa w ust. 4, do dnia 31 grudnia 2016 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat następujących kwestii:

- a) terminów wprowadzenia w życie poziomu Euro 5, o których mowa w załączniku IV;
- b) dopuszczalne wartości emisji Euro 5, o których mowa w części A2 załącznika VI, oraz wartości progowe OBD, o których mowa w części B2 załącznika VI;
- c) tego, że wszystkie nowe typy pojazdów (pod-)kategorii L3e, L5e, L6e-A i L7e-A oprócz OBD etap I są także wyposażone w OBD etap II na poziomie Euro 5;
- d) trwałość wyrażona przebiegiem pojazdu w kilometrach dla poziomu Euro 5, o których mowa w części A załącznika VII oraz współczynników pogorszenia jakości dla poziomu Euro 5, o których mowa w części B załącznika VII.

W świetle tego sprawozdania Komisja przedstawia wszelkie odpowiednie wnioski ustawodawcze.

6. W oparciu o wyniki badania wpływu na środowisko Komisja przyjmuje akt delegowany określający, które spośród (pod-)kategorii L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B i L7e-C dla poziomu Euro 5 powinny być poddane badaniom SHED lub badaniom przepuszczalności zbiornika paliwa i przewodów układu paliwowego, przy ograniczeniach badań wymienionych w części C2 załącznika VI, zgodnie z art. 75.

7. Producenci zapewniają, aby pojazdy kategorii L spełniały mające zastosowanie wymogi badań dotyczące efektywności środowiskowej w przypadku homologacji lub jej rozszerzeń, jak określono w części A załącznika V.

8. W odniesieniu do badania typu I odnośna dopuszczalna wartość emisji w przypadku motocykli L3e-AxE (enduro, x = 1, 2 lub 3) i L3e-AxT (trialowe, x = 1, 2 lub 3) stanowi sumę L_2

(THC) i L_3 (NO_x) z załącznika VI część A. Wyniki badań emisji (NO_x + THC) muszą być mniejsze lub równe tej dopuszczalnej wartości (L_2 + L_3).

9. Pojazdy kategorii L4e muszą spełniać wymogi środowiskowe określone w załączniku V dla pojazdów kategorii L3e, przy czym dla badań typu I, IV, VII i VIII określonych w załączniku V badany jest kompletny zestaw pojazdu podstawowego, z zamontowanym wózkiem bocznym, albo tylko pojazd podstawowy, bez zamontowanego wózka bocznego, stosownie do okoliczności.

10. Producenci zapewniają, aby wszystkie zamienne urządzenia kontrolujące emisję wprowadzane do obrotu lub dopuszczane w Unii uzyskiwały homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

11. Wymogi, o których mowa w ust. 1–10, mają zastosowanie do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z załącznikiem II.

12. Aby zapewnić wysoki poziom ochrony środowiska, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących szczegółowych specyfikacji technicznych w zakresie wymogów środowiskowych dotyczących zagadnień, o których mowa w ust. 1, 2, 3, 6 i 7 niniejszego artykułu, włącznie z procedurami badań, zgodnie z art. 75.

Artykuł 24

Dodatkowe wymogi środowiskowe w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych, zużycia paliwa i zużycia energii elektrycznej oraz zasięgu pojazdu elektrycznego

1. Emisje CO_2 (dwutlenku węgla) określane są przez producenta w mającym zastosowanie cyklu laboratoryjnych badań emisji i zgłaszane przez producenta organowi udzielającemu homologacji. Zużycie paliwa lub zużycie energii elektrycznej i zasięg pojazdu elektrycznego jest obliczane na podstawie wyników laboratoryjnych badań emisji w ramach homologacji typu albo jest mierzone i poświadczane przez służbę techniczną oraz zgłaszane organowi udzielającemu homologacji.

2. Wyniki pomiarów emisji CO_2 , obliczone lub zmierzone zużycie paliwa, zużycie energii elektrycznej i zasięg pojazdu korzystającego wyłącznie z silnika elektrycznego umieszcza się w folderze informacyjnym określonym w akcie wykonawczym, o którym mowa w art. 27 ust. 4, a odpowiednie informacje podaje się również na świadectwie zgodności.

Oprócz umieszczenia na świadectwie zgodności, producenci zapewniają, aby dane dotyczące emisji CO_2 , zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej i zasięgu pojazdu korzystającego wyłącznie z silnika elektrycznego były dostarczone nabywcy w chwili zakupu nowego pojazdu w formie, którą uznają za stosowną.

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących wymogów procedury badania typu VII w odniesieniu do pomiaru emisji CO₂, obliczania zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej i zasięgu pojazdu korzystającego wyłącznie z silnika elektrycznego i metod pomiaru, zgodnie z art. 75.

ROZDZIAŁ IV

PROCEDURY HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 25

Procedury homologacji typu UE

1. Składając wniosek o przyznanie homologacji typu całego pojazdu, producent może wybrać jedną z następujących procedur:

- a) homologację typu krok po kroku;
- b) jednostopniową homologację typu;
- c) mieszaną homologację typu.

Ponadto producent pojazdów kategorii określonych w ust. 5 może wybrać wielostopniową homologację typu.

Do homologacji typu układów, komponentów części lub oddzielnych zespołów technicznych zastosowanie ma wyłącznie procedura jednostopniowej homologacji typu.

2. Homologacja typu krok po kroku polega na zebraniu krok po kroku całego zestawu świadectw homologacji typu UE układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wchodzących w skład pojazdu, co w ostatnim etapie prowadzi do homologacji typu całego pojazdu.

3. Jednostopniowa homologacja typu polega na homologowaniu całego pojazdu w jednym etapie.

4. Mieszana homologacja typu jest procedurą homologacji typu krok po kroku, podczas której na ostatnim etapie homologacji całego pojazdu uzyskuje się homologację jednego lub większej liczby układów, bez konieczności wydawania świadectw homologacji typu UE dla tych układów.

5. W procedurze homologacji wielostopniowej jeden lub większa liczba organów udzielających homologacji zaświadcza, że w zależności od stanu kompletacji, niekompletny lub skompletowany typ pojazdu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi zawartymi w niniejszym rozporządzeniu.

Wielostopniowej homologacji typu udziela się w odniesieniu do typu pojazdu niekompletnego lub skompletowanego, który odpowiada szczegółowym danym zawartym w folderze informacyjnym przewidzianym w art. 27 i który spełnia wymagania techniczne określone w odpowiednich aktach wymienionych w załączniku II, przy uwzględnieniu stanu kompletacji pojazdu.

6. Homologacji typu w odniesieniu do ostatniego etapu kompletacji udziela się dopiero po sprawdzeniu przez organ

udzielający homologacji, czy pojazd, któremu udzielono homologacji typu, na ostatnim etapie spełnia w danej chwili wszystkie mające zastosowanie wymagania techniczne. Obejmuje to sprawdzenie dokumentacji pod względem wszystkich wymogów objętych zakresem homologacji typu w odniesieniu do pojazdu niekompletnego udzielonej w ramach procedury wielostopniowej, nawet jeśli udzielono jej dla innej (pod-)kategorii pojazdu.

Wielostopniowa homologacja typu, o której mowa w ust. 1 akapit drugi, ma zastosowanie jedynie do pojazdów podkategorii L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU i L7e-CU.

7. Wybór procedury homologacji nie wpływa na mające zastosowanie istotne wymogi, z którymi homologowany typ pojazdu musi być zgodny w chwili udzielenia homologacji typu całego pojazdu.

8. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w odniesieniu do szczegółowych uzgodnień w odniesieniu do procedur homologacji typu, zgodnie z art. 75. Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

Artykuł 26

Wniosek o homologację typu

1. Producent składa wniosek o udzielenie homologacji typu do organu udzielającego homologacji.

2. W odniesieniu do konkretnego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego można złożyć tylko jeden wniosek i tylko w jednym państwie członkowskim.

3. Dla każdego typu podlegającego homologacji składany jest odrębny wniosek.

Artykuł 27

Folder informacyjny

1. Wnioskodawca przedstawia organowi udzielającemu homologacji folder informacyjny.

2. Informacje zawarte w folderze obejmują:

- a) dokument informacyjny;
- b) wszystkie dane, rysunki, fotografie i inne informacje;
- c) w przypadku pojazdów – wskazanie procedury lub procedur wybranych zgodnie z art. 25 ust. 1;
- d) wszelkie dodatkowe informacje wymagane przez organ udzielający homologacji w ramach procedury rozpatrywania wniosku.

3. Folder informacyjny można przekazać w formie papierowej lub elektronicznej, która jest akceptowana przez służby techniczne i przez organ udzielający homologacji.

4. Komisja określa wzory dokumentu informacyjnego i folderu informacyjnego w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

Artykuł 28

Szczegółowe wymogi dotyczące informacji, które należy zawrzeć we wniosku o homologację typu przy zastosowaniu różnych procedur

1. Do wniosku o udzielenie homologacji typu krok po kroku dołącza się folder informacyjny zgodnie z art. 27 oraz kompletny zestaw świadectw homologacji typu wymaganych zgodnie z każdym z mających zastosowanie aktów wymienionych w załączniku II.

W przypadku homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego zgodnie z mającymi zastosowanie aktami wymienionym w załączniku II organ udzielający homologacji ma dostęp do folderu informacyjnego do czasu udzielenia homologacji lub wydania odmowy jej udzielenia.

2. Do wniosku o udzielenie jednostopniowej homologacji typu dołącza się folder informacyjny zgodnie z art. 27, zawierający odpowiednie informacje zgodnie z aktami wykonawczymi przyjętymi na mocy niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do tych mających zastosowanie aktów.

3. W przypadku procedury mieszanej homologacji typu do folderu informacyjnego dołącza się jedno lub większą liczbę świadectw homologacji typu wymaganych zgodnie z każdym z mających zastosowanie aktów wymienionych w załączniku II, a jeżeli nie przedstawiono żadnego świadectwa homologacji typu, folder informacyjny zawiera odpowiednie informacje zgodnie z aktami wykonawczymi przyjętymi na mocy niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do tych mających zastosowanie aktów.

4. Bez uszczerbku dla ust. 1, 2 i 3 do celów wielostopniowej homologacji typu dostarcza się następujące informacje:

- a) na pierwszym etapie – te części folderu informacyjnego i świadectw homologacji typu UE, które są istotne dla stanu kompletacji pojazdu podstawowego;
- b) na etapie drugim i kolejnych – te części folderu informacyjnego i świadectw homologacji typu UE, są istotne dla bieżącego stanu wytworzenia, wraz z kopią świadectwa homologacji typu UE pojazdu wydanego na poprzednim etapie wytworzenia oraz pełnymi danymi dotyczącymi wszelkich zmian i uzupełnień dokonanych przez producenta w pojeździe.

Informacje wymienione w akapicie pierwszym lit. a) i b) niniejszego ustępu mogą zostać dostarczone zgodnie z ust. 3.

5. Organ udzielający homologacji może w uzasadnionym wniosku wymagać od producenta dostarczenia wszelkich dodat-

kowych informacji niezbędnych do podjęcia decyzji w sprawie wymaganych badań lub do ułatwienia przeprowadzenia tych badań.

ROZDZIAŁ V

PRZEBIEG PROCEDUR HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 29

Przepisy ogólne

1. Organy udzielające homologacji udzielają homologacji typu dopiero po sprawdzeniu działań dotyczących zgodności produkcji, o których mowa w art. 33, oraz zgodności typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego z mającymi zastosowanie wymogami.

2. Homologacji typu UE udziela się zgodnie z niniejszym rozdziałem.

3. Organ udzielający homologacji może odmówić udzielenia homologacji typu UE, jeśli stwierdzi, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, mimo że jest zgodny z wymaganymi przepisami, stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego lub poważnie szkodzi środowisku naturalnemu lub zdrowiu publicznemu. W takim przypadku niezwłocznie przesyła on organom pozostałych państw członkowskich udzielającym homologacji oraz Komisji szczegółową dokumentację wyjaśniającą powody jego decyzji i zawierającą dowody potwierdzające jego ustalenia.

4. Świadectwa homologacji typu UE otrzymują numerację zgodnie ze zharmonizowanym systemem określonym przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

5. Organ udzielający homologacji w terminie miesiąca od wydania świadectwa homologacji typu UE wysyła organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich udzielających homologacji kopię świadectwa homologacji typu UE pojazdu wraz z załącznikami, dla każdego typu pojazdu, któremu udzielił homologacji, za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych. Kopia może również przybrać formę zabezpieczonego pliku elektronicznego.

6. Organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich o każdej odmowie udzielenia lub cofnięciu homologacji pojazdu, którym towarzyszy uzasadnienie tych decyzji.

7. Co trzy miesiące organ udzielający homologacji wysyła organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich wykaz homologacji typu UE układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, których udzielił, które zmienił, których udzielenia odmówił lub które cofnął w poprzedzającym okresie.

8. Na wniosek organu udzielającego homologacji innego państwa członkowskiego organ, który udzielił homologacji typu UE, wysyła mu w terminie jednego miesiąca od otrzymania tego wniosku kopię świadectwa homologacji typu UE, którego dotyczy wniosek, wraz z załącznikami, za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych. Kopia może również przybrać formę zabezpieczonego pliku elektronicznego.

9. Na wniosek Komisji organ udzielający homologacji przekazuje informacje, o których mowa w ust. 5–8, także Komisji.

10. Organ udzielający homologacji kompletuje pakiet informacyjny składający się z folderu informacyjnego wraz ze sprawozdaniami z badań i wszystkimi innymi dokumentami dodatkowymi przez służbę techniczną lub organ udzielający homologacji do folderu informacyjnego w ramach wykonywania swoich funkcji. Pakiet informacyjny zawiera jego spis treści, odpowiednio ponumerowany lub w inny sposób oznakowany w celu jednoznacznej identyfikacji wszystkich stron, a forma każdego z dokumentów umożliwia zapis kolejnych etapów przeprowadzania homologacji typu UE, w szczególności daty poprawek i aktualizacji. Organ udzielający homologacji przechowuje informacje zawarte w pakiecie informacyjnym do wglądu przez okres 10 lat po upływie ważności danej homologacji.

Artykuł 30

Przepisy szczegółowe dotyczące świadectwa homologacji typu UE

1. Świadectwo homologacji typu UE zawiera jako załączniki następujące dokumenty:

- a) pakiet informacyjny, o którym mowa w art. 29 ust. 10;
- b) wyniki badań;
- c) nazwiska i wzory podpisów osób upoważnionych do podpisywania świadectw zgodności oraz oświadczenie o zajmowanych przez nie stanowiskach w przedsiębiorstwie;
- d) w przypadku homologacji typu UE całego pojazdu – wypełniony wzór świadectwa zgodności.

2. Świadectwo homologacji typu UE wydawane jest zgodnie ze wzorem określonym przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

3. W odniesieniu do każdego typu pojazdu organ udzielający homologacji:

- a) uzupełnia wszystkie odpowiednie sekcje świadectwa homologacji typu UE, w tym dołączony do niego arkusz wyników badań;

b) sporządza spis treści pakietu informacyjnego;

c) niezwłocznie wydaje wnioskodawcy kompletne świadectwo wraz z załącznikami.

Komisja określa wzór arkusza wyników badań, o którym mowa w lit. a), w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

4. W przypadku ograniczenia ważności świadectwa homologacji typu UE lub wyłączenia wymogów niektórych przepisów niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 40, w świadectwie homologacji typu UE wskazuje się te ograniczenia lub wyłączenia.

5. W przypadku gdy producent wybierze procedurę mieszanej homologacji typu, organ udzielający homologacji uzupełnia w pakiecie informacyjnym odniesienia do sprawozdań z badań, dla których nie jest dostępne świadectwo homologacji typu UE, określonych przez akty wykonawcze, o których mowa w art. 32 ust. 1.

6. W przypadku gdy producent wybierze procedurę jedno-stopniowej homologacji typu, organ udzielający homologacji sporządza wykaz mających zastosowanie wymogów lub aktów i załącza go do świadectwa homologacji typu UE. Komisja przyjmuje wzór takiego wykazu w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

Artykuł 31

Przepisy szczegółowe dotyczące układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych

1. Homologacji typu UE udziela się w odniesieniu do układu, który odpowiada szczegółowym danym zawartym w folderze informacyjnym i który spełnia wymagania techniczne określone w odpowiednich aktach wymienionych w załączniku II.

2. Homologacji typu UE komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego udziela się w odniesieniu do komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, które odpowiadają szczegółowym danym zawartym w folderze informacyjnym i które spełniają wymagania techniczne określone w odpowiednich aktach wymienionych w załączniku II.

3. W przypadku gdy homologacja typu układu w odniesieniu do pojazdu obejmuje komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, niezależnie od tego, czy są one przeznaczone do napraw, przeglądów lub konserwacji pojazdów, nie wymaga się dodatkowej homologacji komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, chyba że przewidują to odpowiednie akty wymienione w załączniku II.

4. W przypadku gdy komponent lub oddzielny zespół techniczny spełnia swoje funkcje lub ma szczególne cechy jedynie w połączeniu z innymi częściami pojazdu i z tego względu zgodność z jednym lub większą liczbą wymogów może zostać sprawdzona tylko wtedy, gdy komponent lub oddzielny zespół techniczny działa w połączeniu z tymi innymi częściami pojazdu, odpowiednio ogranicza się zakres homologacji typu UE komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

W takich przypadkach świadectwo homologacji typu UE określa wszelkie ograniczenia dotyczące stosowania komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego i wskazuje szczególne warunki montażu.

W przypadku gdy taki komponent lub oddzielny zespół techniczny jest montowany przez producenta, zgodność z wszelkimi mającymi zastosowanie ograniczeniami w zakresie stosowania lub warunkami montażu jest sprawdzana podczas homologowania pojazdu.

Artykuł 32

Badania wymagane dla homologacji typu UE

1. Zgodność z przepisami technicznymi określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w aktach wymienionych w załączniku II wykazuje się poprzez odpowiednie badania prowadzone przez wyznaczone służby techniczne.

Procedury badań, o których mowa w akapicie pierwszym, oraz specjalne wyposażenie i narzędzia przewidziane do wykonania tych badań są określone w odpowiednich aktach wymienionych w załączniku II.

Forma sprawozdań z badań musi spełniać ogólne wymogi określone przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

2. Producent udostępnia organowi udzielającemu homologacji tyle pojazdów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, ile zgodnie z odpowiednimi aktami wymienionymi w załączniku II jest koniecznych do przeprowadzenia wymaganych badań.

3. Wymagane badania przeprowadza się na pojazdach, komponentach i oddzielnych zespołach technicznych reprezentatywnych dla typu poddanego homologacji.

W porozumieniu z organem udzielającym homologacji producent może jednak wybrać pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, które nie są reprezentatywne dla typu poddanego homologacji, ale mają kilka najbardziej niekorzystnych cech w odniesieniu do wymaganego poziomu osiągnięć. Podjęcie decyzji podczas procesu selekcji można wspomóc wirtualnymi metodami testowania.

4. Z zastrzeżeniem uzyskania zgody organu udzielającego homologacji, na wniosek producenta, w odniesieniu do wymogów ustanowionych w aktach delegowanych, przyjętych na mocy ust. 6, można stosować wirtualne metody testowania jako alternatywę dla procedur badań, o których mowa w ust. 1.

5. Wirtualne metody testowania muszą spełniać warunki określone w aktach delegowanych przyjętych na mocy ust. 6.

6. W celu zapewnienia takiej samej miarodajności wyników uzyskanych w testach wirtualnych, jak w przypadku badań fizycznych, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących wymogów, które mogą być przedmiotem testów wirtualnych, oraz warunków wykonywania takich testów, zgodnie z art. 75. Przyjmując te akty delegowane, Komisja opiera się, w stosownych przypadkach, na wymogach i procedurach określonych w załączniku XVI dyrektywy 2007/46/WE.

Artykuł 33

Zgodność produkcji

1. Organ udzielający homologacji, który udziela homologacji typu UE, podejmuje środki niezbędne do sprawdzenia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy podjęto odpowiednie działania w celu zapewnienia, aby znajdujące się w produkcji pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne odpowiadały homologowanemu typowi.

2. Organ udzielający homologacji, który udziela homologacji typu całego pojazdu, podejmuje środki niezbędne do sprawdzenia, czy świadectwa zgodności wydane przez producenta są zgodne z art. 38. W tym celu organ udzielający homologacji sprawdza, czy wystarczająca liczba świadectw zgodności jest zgodna art. 38 oraz czy producent podjął odpowiednie działania w celu zapewnienia prawidłowości danych w świadectwach zgodności.

3. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje niezbędne środki w odniesieniu do tej homologacji w celu sprawdzenia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy ustalenia, o których mowa w ust. 1 i 2, są wciąż odpowiednie, tak aby pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne znajdujące się w produkcji nadal odpowiadały homologowanemu typowi, a świadectwa zgodności były nadal zgodne z art. 38.

4. W celu sprawdzenia, czy pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny jest zgodny z homologowanym typem, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, może przeprowadzać wszelkie kontrole lub badania wymagane dla homologacji typu UE, na próbkach pobranych u producenta, w tym również w zakładzie produkcyjnym.

5. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje środki niezbędne do zapewnienia właściwego stosowania procedury zgodności produkcji lub co najmniej homologację typu, gdy ustali, że działania, o których mowa w ust. 1 i 2, nie są wykonywane, odbiegają znacząco od ustalonych działań i planów kontroli, przestały być wykonywane lub nie są już uważane za wystarczające, chociaż produkcja jest kontynuowana.

6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących szczegółowych ustaleń w odniesieniu do zgodności produkcji, zgodnie z art. 75. Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

ROZDZIAŁ VI

ZMIANY HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 34

Przepisy ogólne

1. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, o każdej zmianie szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym.

Organ udzielający homologacji decyduje, którą z procedur określonych w art. 35 należy zastosować.

W razie potrzeby organ udzielający homologacji może po konsultacji z producentem zdecydować o udzieleniu nowej homologacji typu UE.

2. Wniosek o dokonanie zmiany homologacji typu UE składa się wyłącznie do organu udzielającego homologacji, który udzielił pierwotnej homologacji typu UE.

3. Jeśli organ udzielający homologacji stwierdzi, że do celów dokonania zmiany należy powtórzyć kontrole lub badania, informuje o tym producenta.

Procedury, o których mowa w art. 35, stosuje się tylko wtedy, gdy na podstawie tych kontroli lub badań organ udzielający homologacji stwierdzi, że wymogi w zakresie homologacji typu UE nadal są spełniane.

Artykuł 35

Poprawki i rozszerzenie homologacji typu UE

1. Jeżeli nastąpiła zmiana szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym niewymagająca powtórzenia kontroli lub badań, zmianę tę określa się jako „poprawkę”.

W takich przypadkach organ udzielający homologacji stosownie do potrzeb wydaje poprawioną stronę pakietu informacyjnego, oznaczając każdą poprawioną stronę w celu wyraźnego pokazania charakteru zmiany i daty ponownego wydania. Uznaje się,

że wymóg ten spełnia skonsolidowana, zaktualizowana wersja pakietu informacyjnego, do której dołączony jest szczegółowy opis zmian.

2. Zmianę określa się jako „rozszerzenie”, jeżeli szczegółowe dane zawarte w pakiecie informacyjnym zostały zmienione i zaistniała którakolwiek z następujących okoliczności:

- wymagane są dalsze kontrole lub badania;
- uległa zmianie jakakolwiek informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu UE z wyjątkiem załączników;
- nowe wymogi na mocy jakichkolwiek aktów wymienionych w załączniku II zaczęły mieć zastosowanie do homologowanego typu pojazdu lub homologowanego układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

W przypadku rozszerzenia organ udzielający homologacji wydaje uaktualnione świadectwo homologacji typu UE opatrzone numerem rozszerzenia, zgodnym z liczbą kolejnych już udzielonych rozszerzeń. Świadectwo homologacji wskazuje wyraźnie powód rozszerzenia oraz datę ponownego wydania.

3. W przypadku wydania poprawionych stron lub skonsolidowanej, zaktualizowanej wersji zmieniany jest odpowiednio spis treści pakietu informacyjnego dołączony do świadectwa homologacji w celu wskazania daty ostatniego rozszerzenia lub poprawki, lub daty ostatniej konsolidacji zaktualizowanej wersji.

4. Nie można wymagać zmian w homologacji typu pojazdu, jeśli nowe wymogi, o których mowa w ust. 2 lit. c), są z technicznego punktu widzenia nieistotne dla tego typu pojazdu lub dotyczą kategorii pojazdu innych niż kategoria, do której on należy.

Artykuł 36

Wydanie i powiadomienie o zmianach

1. W przypadku rozszerzenia aktualizuje się wszystkie odpowiednie sekcje świadectwa homologacji typu UE, jego załączniki oraz spis treści pakietu informacyjnego. Zaktualizowane świadectwo i jego załączniki niezwłocznie wydaje się wnioskodawcy.

2. W przypadku poprawki organ udzielający homologacji niezwłocznie wydaje wnioskodawcy poprawione dokumenty lub skonsolidowaną, zaktualizowaną wersję, stosownie do okoliczności, w tym poprawiony spis treści pakietu informacyjnego.

3. Organ udzielający homologacji powiadamia organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich o każdej zmianie wprowadzonej do homologacji typu UE, zgodnie z procedurami określonymi w art. 29.

ROZDZIAŁ VII

WAŻNOŚĆ HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 37

Utrata ważności

1. Homologacja typu UE udzielana jest na czas nieokreślony.
2. Homologacja typu UE pojazdu traci ważność w następujących przypadkach:
 - a) nowe wymogi mające zastosowanie do homologowanego typu pojazdu stały się obowiązkowe do celów udostępniania na rynku, rejestracji lub dopuszczenia pojazdów, przy czym nie ma możliwości odpowiedniej aktualizacji homologacji typu;
 - b) nastąpiło definitywne, dobrowolne zaniechanie produkcji homologowanego pojazdu;
 - c) okres ważności homologacji upłynął ze względu na ograniczenie zgodnie z art. 40 ust. 6;
 - d) homologacja została wycofana zgodnie z art. 33 ust. 5, art. 49 ust. 1 lub art. 52 ust. 4.
3. W przypadku gdy ważność traci tylko jeden z wariantów w ramach typu lub jedna z wersji w ramach wariantu, homologacja typu UE dla danego pojazdu traci ważność wyłącznie w takim zakresie, w jakim dotyczy danego wariantu lub danej wersji.
4. W przypadku definitywnego zaniechania produkcji określonego typu pojazdu producent powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE dla tego pojazdu.

W terminie jednego miesiąca po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w pierwszym akapicie, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE dla pojazdu, informuje o tym organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich.

5. Bez uszczerbku dla ust. 4, w przypadku gdy zbliża się termin utraty ważności homologacji typu UE pojazdu, producent powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE.

Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, niezwłocznie przekazuje wszystkie istotne informacje organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich, aby umożliwić, w stosownych przypadkach, zastosowanie art. 44.

Powiadomienie, o którym mowa w drugim akapicie, zawiera w szczególności datę produkcji oraz numer identyfikacyjny ostatniego wyprodukowanego pojazdu.

ROZDZIAŁ VIII

ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI I OZNAKOWANIA

Artykuł 38

Świadectwo zgodności

1. Producent, w ramach swych uprawnień jako posiadacz homologacji typu pojazdu, wydaje świadectwo zgodności w formie dokumentu papierowego dołączanego do każdego pojazdu, niezależnie od tego, czy jest kompletny, niekompletny czy skompletowany, wyprodukowanemu zgodnie z homologowanym typem pojazdu.

Świadectwo takie wydaje się nabywcy nieodpłatnie wraz z pojazdem. Wydanie świadectwa nie może być uzależnione od wyrażonego wniosku ani od przedstawienia producentowi dodatkowych informacji.

Przez okres 10 lat od daty produkcji pojazdu, jego producent, na wniosek właściciela pojazdu, wydaje duplikat świadectwa zgodności za opłatą nieprzekraczającą kosztów wydania duplikatu. Słowo „duplikat” musi być wyraźnie widoczne na pierwszej stronie każdego duplikatu świadectwa.

2. Producent korzysta ze wzoru świadectwa zgodności określonego przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2. Świadectwo zgodności zostaje zaprojektowane w sposób, który zabezpiecza je przed sfałszowaniem. W tym celu w aktach wykonawczych przewiduje się, że papier stosowany do wydania świadectwa zgodności jest chroniony szeregiem zabezpieczeń drukarskich. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

3. Świadectwo zgodności sporządzane jest przynajmniej w jednym z języków urzędowych Unii. Każde państwo członkowskie może zażądać tłumaczenia świadectwa zgodności na swój język urzędowy lub języki urzędowe.

4. Osoba lub osoby upoważnione do podpisywania świadectw zgodności należą do struktury organizacyjnej producenta i są należycie upoważnione przez kierownictwo do przyjmowania w imieniu producenta pełnej odpowiedzialności prawnej w odniesieniu do projektu i konstrukcji lub zgodności produkcji pojazdu.

5. Świadectwo zgodności wypełnia się w całości i nie zawiera ono ograniczeń w zakresie wykorzystania pojazdu innych niż te przewidziane w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie delegowanym przyjętym na mocy niniejszego rozporządzenia.

6. W przypadku pojazdu niekompletnego lub skompletowanego producent wypełnia tylko te punkty świadectwa zgodności, które zostały dodane lub zmienione na bieżącym etapie procesu homologacji, a w stosownym przypadku dołącza do tego świadectwa wszystkie świadectwa zgodności wydane na poprzednich etapach.

7. W przypadku pojazdów, którym udzielono homologacji zgodnie z art. 40 ust. 2, świadectwo zgodności zawiera w tytule sformułowanie „Dla pojazdów kompletnych/skompletowanych, którym udzielono homologacji typu zgodnie z art. 40 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz cztero-kołowców (homologacja tymczasowa)”.

8. W przypadku pojazdów, którym udzielono homologacji typu zgodnie z art. 42, świadectwo zgodności określone w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 2, zawiera w tytule sformułowanie „Dla pojazdów kompletnych/skompletowanych, którym udzielono homologacji typu jako pojazdom produkowanym w małych seriach”, a obok tego sformułowania rok produkcji wraz z numerem porządkowym od 1 do liczby wskazanej w tabeli zawartej w załączniku III, określającym w odniesieniu do każdego roku produkcji miejsce tego pojazdu w produkcji przyznanej dla tego roku.

9. Bez uszczerbku dla ust. 1, producent może przekazać organowi rejestrującemu któregośkolwiek państwa członkowskiego świadectwo zgodności drogą elektroniczną.

Artykuł 39

Tabliczka znamionowa z odpowiednim oznakowaniem pojazdów i znak homologacji typu komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych

1. Producent pojazdu umieszcza na każdym pojeździe wyprodukowanym zgodnie z homologowanym typem tabliczkę znamionową z odpowiednim oznakowaniem wymaganą przez odpowiedni akt wykonawczy przyjęty na mocy ust. 3.

2. Producent komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, niezależnie od tego, czy stanowią one część układu, umieszcza na każdym komponentie lub oddzielnym zespole technicznym wyprodukowanym zgodnie z homologacją typu znak homologacji typu wymagany przez odpowiedni akt wykonawczy przyjęty na mocy niniejszego rozporządzenia lub odpowiedni regulamin EKG ONZ.

W przypadku gdy nie wymaga się umieszczenia takiego znaku homologacji typu, producent umieszcza przynajmniej swoją nazwę handlową lub znak towarowy, oznaczenie typu lub numer identyfikacyjny.

3. Tabliczka znamionowa i znak homologacji typu UE muszą być zgodne ze wzorem określonym przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

ROZDZIAŁ IX

WYŁĄCZENIA DLA NOWYCH TECHNOLOGII LUB NOWYCH KONCEPCJI

Artykuł 40

Wyłączenia dla nowych technologii lub nowych koncepcji

1. Producent może wystąpić o homologację typu UE w odniesieniu do typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, w których zastosowane są nowe technologie lub nowe koncepcje niezgodne z jednym lub większą liczbą aktów wymienionych w załączniku II.

2. Organ udzielający homologacji udziela homologacji typu UE, o której mowa w ust. 1, w przypadku gdy spełnione są wszystkie następujące warunki:

- a) we wniosku wymieniono przyczyny, dla których zastosowanie danych technologii lub koncepcji powoduje niezgodność danego układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego z jednym lub większą liczbą aktów wymienionych w załączniku II;
- b) we wniosku opisano wpływ nowych technologii na bezpieczeństwo i środowisko oraz środki przyjęte, aby zapewnić poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska co najmniej równoważny z wymogami, w odniesieniu do których wystąpiono o wyłączenie;
- c) przedstawiono opis badań wraz z wynikami, które wykazują spełnienie wymogów określonych w lit. b).

3. Przyznanie takiej homologacji typu UE stanowiącej wyłączenie dla nowych technologii lub nowych koncepcji wymaga zezwolenia Komisji. Zezwolenia tego udziela się w drodze aktu wykonawczego. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2.

4. W oczekiwaniu na decyzję Komisji w sprawie udzielenia zezwolenia organ udzielający homologacji może już udzielić homologacji typu UE w odniesieniu do typu pojazdu objętego wnioskowanym wyłączeniem, ale jest ona tymczasowa, ważna wyłącznie na terytorium danego państwa członkowskiego. Organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje o tym Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie, przekazując im dokumentację zawierającą informacje, o których mowa w ust. 2.

Na tymczasowy charakter i ograniczoną ważność terytorialną musi wyraźnie wskazywać nagłówek świadectwa homologacji typu i nagłówek świadectwa zgodności. Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu określenia do celów niniejszego ustępu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2.

5. Pozostałe organy udzielające homologacji mogą podjąć na piśmie decyzję o uznawaniu na swoim terytorium homologacji tymczasowej, o której mowa w ust. 4.

6. W stosownych przypadkach w zezwoleniu Komisji, o którym mowa w ust. 3, określa się również, czy podlega ono jakimkolwiek ograniczeniom. W takim wypadku homologacja typu jest ważna przez przynajmniej 36 miesięcy.

7. Jeżeli Komisja odmówi wydania zezwolenia, organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje posiadacza tymczasowej homologacji typu, o której mowa w ust. 4, że homologacja tymczasowa zostanie cofnięta po upływie sześciu miesięcy od daty wydania odmowy Komisji.

Jednak w państwach członkowskich, które uznały homologację tymczasową, można wprowadzać do obrotu, rejestrować i dopuszczać pojazdy wyprodukowane zgodnie z homologacją tymczasową przed upływem jej ważności.

Artykuł 41

Późniejsze dostosowanie aktów delegowanych i wykonawczych

1. W przypadku gdy Komisja zezwoliła na przyznanie wyłączenia na mocy art. 40, niezwłocznie podejmuje niezbędne działania w celu dostosowania odpowiednich aktów delegowanych lub aktów wykonawczych do zmian technologicznych.

W przypadku gdy wyłączenie na mocy art. 40 dotyczy regulaminu EKG ONZ, Komisja proponuje zmianę odpowiedniego regulaminu EKG ONZ zgodnie z procedurą mającą zastosowanie na mocy Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.

2. Niezwłocznie po wprowadzeniu zmian w odpowiednich aktach uchyla się wszelkie ograniczenia określone w decyzji Komisji zezwalającej na wyłączenie.

Jeżeli nie podjęto niezbędnych kroków w celu dostosowania aktów delegowanych lub wykonawczych, Komisja może, na wniosek państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji, w drodze decyzji w formie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2, zezwolić państwu członkowskiemu na rozszerzenie homologacji typu.

ROZDZIAŁ X

POJAZDY PRODUKOWANE W MAŁYCH SERIACH

Artykuł 42

Krajowa homologacja typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach

1. Producent może złożyć wniosek o krajową homologację typu w odniesieniu do typu pojazdów produkowanych w małych seriach, w ramach rocznych limitów ilościowych określonych w załączniku III. Limity te mają zastosowanie do udostępniania na rynku, rejestracji lub dopuszczania pojazdów homologowanego typu na rynku każdego z państw członkowskich w danym roku.

2. W przypadku typu pojazdów, o którym mowa w ust. 1, państwa członkowskie mogą wyłączyć jeden lub większą liczbę istotnych wymogów określonych w jednym lub większej liczbie

aktów delegowanych wymienionych w załączniku II, pod warunkiem że określą wymogi alternatywne.

„Wymogi alternatywne” oznaczają przepisy administracyjne oraz wymagania techniczne, które mają na celu zapewnienie poziomu bezpieczeństwa funkcjonalnego, ochrony środowiska i bezpieczeństwa pracy w jak największym wykonalnym zakresie równoważnym z poziomem przewidzianym w jednym lub większej liczbie aktów delegowanych, o których mowa w załączniku II.

W przypadku typu pojazdów, o którym mowa w ust. 1, państwa członkowskie mogą wyłączyć jeden lub większą liczbę przepisów administracyjnych zawartych w niniejszym rozporządzeniu lub w aktach wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia.

Państwo członkowskie może wyłączyć przepisy, o których mowa w niniejszym ustępie, tylko jeśli ma ku temu uzasadnione powody.

3. Do celów krajowej homologacji typu pojazdów zgodnie z niniejszym artykułem uznaje się układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, w odniesieniu do których udzielono homologacji typu zgodnie z aktami wymienionymi w załączniku II.

4. Świadectwo homologacji typu dla pojazdów homologowanych zgodnie z niniejszym artykułem sporządza się zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 30 ust. 2, ale nie umieszcza się na nim nagłówka „Świadectwo homologacji typu UE pojazdu” i określa się w nim zakres wyłączeń przyznanych zgodnie z ust. 2. Świadectwa homologacji typu są ponumerowane zgodnie ze zharmonizowanym systemem, o którym mowa w art. 29 ust. 4.

5. Świadectwo homologacji typu określa charakter wyłączeń przyznanych na mocy ust. 2 akapit pierwszy i trzeci.

6. Ważność krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach jest ograniczona do terytorium państwa członkowskiego, którego organ udzielający homologacji udzielił homologacji.

7. Jednakże na wniosek producenta kopię świadectwa homologacji typu wraz z załącznikami wysyła się listem poleconym lub drogą elektroniczną organom udzielającym homologacji państw członkowskich wskazanych przez producenta.

8. W terminie trzech miesięcy od otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 7, organy udzielające homologacji państw członkowskich wskazane przez producenta podejmują decyzję, czy uznać homologację typu. Powiadamiają one formalnie o swojej decyzji organ udzielający homologacji, który udzielił krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.

9. Organy udzielające homologacji państw członkowskich uznają krajową homologację typu, chyba że mają uzasadnione powody, aby sądzić, że krajowe wymagania techniczne, zgodnie z którymi danemu pojazdowi udzielono homologacji, nie są równoważne z ich własnymi wymaganiami technicznymi.

10. Na wniosek wnioskodawcy chcącego wprowadzić do obrotu lub zarejestrować pojazd, któremu udzielono krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach w innym państwie członkowskim organ udzielający homologacji, który udzielił tej krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach przekazuje krajowemu organowi tego innego państwa członkowskiego kopię świadectwa homologacji typu wraz z pakietem informacyjnym. Zastosowanie mają ust. 8 i 9.

ROZDZIAŁ XI

UDOSTĘPNIENIE NA RYNKU, REJESTRACJA LUB DOPUSZCZENIE

Artykuł 43

Udostępnienie na rynku, rejestracja lub dopuszczenie pojazdów

Bez uszczerbku dla art. 46 i 47 pojazdy, dla których obowiązkowa jest homologacja typu UE całego pojazdu, lub pojazdy, dla których producent uzyskał taką homologację na mocy niniejszego rozporządzenia, są udostępniane na rynku, rejestrowane lub dopuszczane, jeżeli towarzyszy im ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 38.

W przypadku gdy takie pojazdy są niekompletne, zezwala się na ich udostępnienie na rynku lub dopuszczenie, ale organy odpowiedzialne za rejestrację pojazdów państw członkowskich mogą odmówić wydania zezwolenia na ich rejestrację i użytkowanie na drogach.

Artykuł 44

Udostępnienie na rynku, rejestracja lub dopuszczenie pojazdów z końcowej partii produkcji

1. Z zastrzeżeniem limitów dotyczących pojazdów z końcowej partii produkcji i terminów określonych w ust. 2 i 4, nie można udostępniać na rynku, rejestrować ani dopuszczać pojazdów zgodnych z typem pojazdu, którego homologacja typu UE utraciła ważność na mocy art. 37.

Akapit pierwszy ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów znajdujących się na terytorium Unii, które w chwili produkcji były objęte ważną homologacją typu UE, ale nie zostały udostępnione na rynku, zarejestrowane ani dopuszczane, zanim ta homologacja typu UE utraciła ważność.

2. Ust. 1 stosuje się do pojazdów kompletnych przez okres 24 miesięcy od dnia utraty ważności homologacji typu UE, a w przypadku pojazdów skompletowanych – przez okres 30 miesięcy od tego dnia.

3. Producent chcący skorzystać z ust. 1 składa wniosek do organu krajowego każdego z państw członkowskich, w którym dane pojazdy mają zostać udostępnione na rynku, rejestrowane lub dopuszczane. Wniosek ten określa wszelkie powody natury technicznej lub ekonomicznej, które stoją na przeszkodzie, aby pojazdy te spełniały nowe wymagania w zakresie homologacji typu.

Zainteresowany organ krajowy w terminie trzech miesięcy od otrzymania takiego wniosku podejmuje decyzję, czy udzielić zezwolenia na rejestrację takich pojazdów na swoim terytorium i jakiej liczby pojazdów ma dotyczyć to zezwolenie.

4. Liczba pojazdów z końcowej partii produkcji nie może przekroczyć 10 % liczby pojazdów zarejestrowanych w dwóch poprzednich latach lub 100 pojazdów na państwo członkowskie, w zależności od tego, która wartość jest większa.

5. Na świadectwie zgodności pojazdów dopuszczonych na podstawie tej procedury umieszcza się specjalną wzmiankę kwalifikującą pojazd jako „pojazd z końcowej partii produkcji”.

6. Państwa członkowskie zapewniają skuteczne monitorowanie liczby pojazdów, które mają zostać udostępnione na rynku, zarejestrowane lub dopuszczone zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule.

7. Niniejszy artykuł ma zastosowanie wyłącznie do zaprzestania produkcji w wyniku utraty ważności homologacji typu w przypadku, o którym mowa w art. 37 ust. 2 lit. a).

Artykuł 45

Udostępnienie na rynku lub dopuszczenie komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

1. Komponenty lub oddzielne zespoły techniczne mogą być udostępniane na rynku lub dopuszczane jedynie wtedy, gdy spełniają wymagania odpowiednich aktów wymienionych w załączniku II i są odpowiednio oznakowane zgodnie z art. 39.

2. Ust. 1 nie ma zastosowania do komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które zostały skonstruowane lub zaprojektowane specjalnie dla nowych pojazdów nieobjętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

3. W drodze odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie mogą zezwolić na udostępnienie na rynku lub dopuszczenie komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które zostały wyłączone z jednego lub większej liczby przepisów niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 40 lub które są przeznaczone do zamontowania w pojazdach objętych zakresem homologacji udzielonych na mocy art. 42, dotyczącymi tych komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.

4. W drodze odstępstwa od ust. 1 i o ile w niniejszym rozporządzeniu lub w jednym z aktów delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia nie przewidziano inaczej, państwa członkowskie mogą zezwolić na udostępnienie na rynku lub dopuszczenie komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do zamontowania w pojazdach, od których w chwili ich udostępnienia na rynku lub dopuszczenia nie wymagano homologacji typu na podstawie niniejszego rozporządzenia lub dyrektywy 2002/24/WE.

ROZDZIAŁ XII

KLAUZULE OCHRONNE

Artykuł 46

Procedura postępowania na poziomie krajowym z pojazdami, układami, komponentami lub oddzielnymi zespołami technicznymi stanowiącymi poważne zagrożenie

1. W przypadku gdy organy nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego podjęły działania zgodnie z art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 lub mają wystarczające powody, aby sądzić, że dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny objęty zakresem niniejszego rozporządzenia stwarzają poważne zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub innych aspektów ochrony interesów publicznych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji, dokonuje oceny danego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego pod kątem spełniania wszystkich wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Odpowiednie podmioty gospodarcze w pełni współpracują z organami udzielającymi homologacji lub organami nadzoru rynku.

W przypadku gdy w trakcie tej oceny organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji, stwierdzi, że dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, żąda on niezwłocznie od odpowiedniego podmiotu gospodarczego podjęcia wszystkich odpowiednich działań naprawczych w celu zapewnienia zgodności pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, do wycofania go z obrotu lub od użytkowników w rozsądnym terminie, wspólnym do charakteru zagrożenia.

Do środków, o których mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu, zastosowanie ma art. 21 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

2. W przypadku gdy organy udzielające homologacji uznają, że niezgodność nie ogranicza się wyłącznie do terytorium ich państwa, informują Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie o wynikach oceny oraz działaniach wymaganych od danego podmiotu gospodarczego.

3. Podmiot gospodarczy zapewnia podjęcie wszystkich odpowiednich działań naprawczych w odniesieniu do wszystkich niezgodnych z wymogami pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które wprowadził do obrotu, zarejestrował lub za które był odpowiedzialny w zakresie dopuszczenia w Unii.

4. W przypadku gdy podmiot gospodarczy nie podejmie odpowiednich działań naprawczych w terminie, o którym mowa w ust. 1 akapit drugi, organy krajowe podejmują wszystkie odpowiednie środki w celu zakazania lub ograniczenia udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczania niezgodnych z wymogami pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych na swoim rynku krajowym, ich wycofania z obrotu lub od użytkowników.

5. Organy krajowe niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o środkach przewidzianych w ust. 4.

Przekazane informacje obejmują wszystkie dostępne szczegóły, w szczególności dane niezbędne do identyfikacji pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych niespełniających wymogów, informacje na temat ich pochodzenia, charakteru występującej niezgodności i wynikającego z niej zagrożenia, rodzaju i okresu obowiązywania przyjętych środków krajowych, a także argumentów przedstawionych przez odpowiedni podmiot gospodarczy. W szczególności organy udzielające homologacji wskazują, czy niezgodność wynika z jednej z poniższych sytuacji:

- a) niespełniania przez pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne wymogów związanych ze zdrowiem lub bezpieczeństwem osób, ochroną środowiska lub z innymi aspektami ochrony interesu publicznego objętymi zakresem niniejszego rozporządzenia;
- b) niedociągnięć w odpowiednich aktach wymienionych w załączniku II.

6. Państwa członkowskie w terminie jednego miesiąca informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszystkich przyjętych środkach i przekazują wszelkie informacje dotyczące niezgodności danych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, którymi dysponują, a w przypadku sprzeciwu wobec zgłoszonego środka krajowego przedstawiają swoje zastrzeżenia.

7. W przypadku gdy w terminie jednego miesiąca od otrzymania informacji, o których mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, jedno spośród pozostałych państw członkowskich albo Komisja zgłosi sprzeciw wobec środka podjętego przez państwo członkowskie, Komisja poddaje ten środek ocenie zgodnie z art. 47.

8. Państwa członkowskie zapewniają niezwłoczne przyjęcie odpowiednich środków ograniczających w odniesieniu do danych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, takich jak ich wycofanie z obrotu.

Artykuł 47

Unijna procedura ochronna

1. W przypadku gdy w ramach procedury określonej w art. 46 ust. 3 i 4 zgłoszono sprzeciw wobec środka przyjętego przez państwo członkowskie lub w przypadku gdy Komisja uzna środek krajowy za sprzeczny z ustawodawstwem unijnym, Komisja niezwłocznie poddaje ten środek krajowy ocenie, po konsultacji z państwami członkowskimi i odpowiednim podmiotem gospodarczym lub podmiotami gospodarczymi. Na podstawie wyników tej oceny Komisja zdecydowanie, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2, czy uznać środek krajowy za uzasadniony.

Komisja powiadamia o swojej decyzji wszystkie państwa członkowskie oraz odpowiedni podmiot gospodarczy lub podmioty gospodarcze.

2. Jeżeli Komisja uzna środek krajowy za uzasadniony, wszystkie państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia wycofania z obrotu na swoim rynku pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych niespełniających wymogów i informują o tym Komisję. W przypadku uznania krajowego środka krajowego za nieuzasadniony, zainteresowane państwo członkowskie wycofuje lub dostosowuje środek zgodnie z decyzją, o której mowa w ust. 1.

3. W przypadku gdy środek krajowy jest uzasadniony i przypisany niedostatkowi w niniejszym rozporządzeniu lub w aktach delegowanych lub wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, Komisja proponuje następujące odpowiednie środki:

- a) w przypadku gdy dotyczy to aktów delegowanych lub wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, Komisja proponuje niezbędne zmiany danego aktu;
- b) w przypadku gdy dotyczy to regulaminów EKG ONZ, Komisja przygotowuje projekt niezbędnych zmian do odpowiednich regulaminów EKG ONZ zgodnie z procedurą mającą zastosowanie na mocy Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.

Artykuł 48

Spełniające wymogi pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, które stanowią poważne zagrożenie

1. W przypadku gdy po przeprowadzeniu oceny zgodnie z art. 46 ust. 1 państwo członkowskie stwierdza, że pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne stwarzają poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub mogą wyrządzić poważną szkodę środowisku lub zdrowiu publicznemu, mimo że spełniają mające zastosowanie wymogi lub są odpowiednio oznakowane, wymaga ono, aby odpowiedni podmiot gospodarczy podjął wszystkie odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby wprowadzane do obrotu, rejestrowane lub dopuszczane pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne nie stwarzały już zagrożenia, wycofania ich z obrotu lub od użytkowników w rozsądnym terminie, współmiernym do charakteru zagrożenia. Państwo członkowskie może odmówić rejestracji takich pojazdów, dopóki producent pojazdu nie przyjmie wszystkich odpowiednich środków.

2. W przypadku pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych określonych w ust. 1, podmiot gospodarczy zapewnia podjęcie działań naprawczych w odniesieniu do wszystkich takich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych wprowadzonych do obrotu, zarejestrowanych lub dopuszczonych w Unii.

3. Państwo członkowskie, o którym mowa w ust. 1, w terminie jednego miesiąca przekazuje Komisji i pozostałym państwom członkowskim wszystkie dostępne informacje, w szczególności dane niezbędne do identyfikacji danych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, ich pochodzenia oraz łańcucha dostaw, informacje o charakterze stwarzanego zagrożenia oraz o charakterze i czasie trwania podjętych środków krajowych.

4. Komisja niezwłocznie przeprowadza konsultacje z państwami członkowskimi i odpowiednim podmiotem gospodarczym lub podmiotami gospodarczymi, a w szczególności z organem udzielającym homologacji, który udzielił homologacji, i dokonuje oceny podjętego środka krajowego. Na podstawie tej oceny Komisja decyduje, czy uznać środek krajowy, o którym mowa w ust. 1, za uzasadniony, a w razie potrzeby proponuje odpowiednie środki.

5. Komisja kieruje swoją decyzję do wszystkich państw członkowskich i niezwłocznie powiadamia o niej państwa członkowskie i odpowiedni podmiot gospodarczy lub podmioty gospodarcze.

Artykuł 49

Pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne niezgodne z homologowanym typem

1. W przypadku gdy nowe pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, którym towarzyszy świadectwo zgodności lub które są opatrzone znakiem homologacji, nie są zgodne z homologowanym typem, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje niezbędne środki, włącznie z cofnięciem homologacji typu, w celu zapewnienia zgodności znajdujących się w produkcji pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych z homologowanym typem.

2. Do celów ust. 1 niezgodność ze szczegółowymi danymi zawartymi w świadectwie homologacji typu UE lub pakiecie informacyjnym uznaje się za niezgodność z homologowanym typem.

3. Jeżeli organ udzielający homologacji wykaże, że nowe pojazdy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, którym towarzyszy świadectwo zgodności lub które są opatrzone znakiem homologacji wydanym w innym państwie członkowskim, nie są zgodne z homologowanym typem, może zwrócić się z wnioskiem, aby organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, sprawdził, czy znajdujące się w produkcji pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne są nadal zgodne z homologowanym typem. Po otrzymaniu takiego wniosku organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, jak najszybciej podejmuje wymagane działanie, najpóźniej w terminie trzech miesięcy od daty złożenia wniosku.

4. Organ udzielający homologacji zwraca się z wnioskiem do organu udzielającego homologacji, który udzielił homologacji typu UE układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego lub niekompletnego pojazdu, aby podjął niezbędne działania w celu zapewnienia przywrócenia zgodności z homologowanym typem pojazdów będących w produkcji w następujących sytuacjach:

- a) w przypadku homologacji typu UE pojazdu, jeżeli niezgodność pojazdu wynika wyłącznie z niezgodności układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;
- b) w przypadku wielostopniowej homologacji typu, jeżeli niezgodność skompletowanego pojazdu wynika wyłącznie z niezgodności układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, będącego częścią pojazdu niekompletnego lub z niezgodności samego pojazdu niekompletnego.

5. Po otrzymaniu takiego wniosku dany organ udzielający homologacji podejmuje jak najszybciej niezbędne działania, w razie potrzeby razem z występującym z wnioskiem organem udzielającym homologacji, najpóźniej w terminie trzech miesięcy od daty złożenia wniosku.

6. W przypadku stwierdzenia niezgodności organ udzielający homologacji państwa członkowskiego, który udzielił homologacji typu UE układowi, komponentowi lub oddzielnemu zespołowi technicznemu lub pojazdowi niekompletnemu, podejmuje środki określone w ust. 1.

Organy udzielające homologacji informują się wzajemnie o wszelkich przypadkach cofnięcia homologacji typu UE oraz o przyczynach takich decyzji w terminie jednego miesiąca od ich wydania.

7. Jeżeli organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, kwestionuje zgłoszoną mu niezgodność, zainteresowane państwo członkowskie dokłada starań o rozstrzygnięcie sporu. Komisja jest informowana i w razie potrzeby prowadzi odpowiednie konsultacje w celu osiągnięcia porozumienia.

Artykuł 50

Wprowadzanie do obrotu i dopuszczanie części lub wyposażenia, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów

1. Części lub wyposażenie, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego efektywności środowiskowej, nie mogą być wprowadzane do obrotu, rejestrowane ani dopuszczane i są zakazane, chyba że organ udzielający homologacji zezwolił na to zgodnie z art. 51 ust. 1 i 4.

2. W celu zapewnienia jednolitego stosowania ust. 1 Komisja może przyjmować akty delegowane w celu sporządzenia wykazu takich części lub wyposażenia na podstawie dostępnych informacji, a w szczególności informacji przekazanych przez państwa członkowskie, dotyczących:

- a) powagi zagrożenia dla bezpieczeństwa lub efektywności środowiskowej pojazdów, w których zamontowano dane części lub wyposażenie;
- b) potencjalnego wpływu na konsumentów i producentów na rynku wtórnym w razie wprowadzenia wymogu wydania zezwolenia na części lub wyposażenie na mocy niniejszego artykułu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2.

3. Ust. 1 nie ma zastosowania do oryginalnych części lub wyposażenia oraz do części lub wyposażenia, którym udzielono homologacji zgodnie z którymkolwiek aktem wymienionym w załączniku II, z wyjątkiem przypadku gdy homologacja odnosi się do aspektów nieobjętych zakresem ust. 1.

Ust. 1 nie ma zastosowania do części lub wyposażenia produkowanych wyłącznie do pojazdów wyścigowych, które nie są przeznaczone do użytku na drogach publicznych. Jeżeli części lub wyposażenie wymienione w wykazie ustanowionym na mocy aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 2, są przeznaczone do podwójnego użytku, zarówno w pojazdach wyścigowych, jak i w pojazdach użytkowanych na drogach publicznych, nie mogą one być ogólnie dostępne w pojazdach przeznaczonych do ruchu na drogach publicznych, chyba że speł-

niają wymogi niniejszego artykułu. W stosownych przypadkach Komisja przyjmuje przepisy służące określeniu części lub wyposażenia, o którym mowa w niniejszym ustępie.

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących wymogów, które muszą spełniać części i wyposażenie, o których mowa ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z art. 75.

Wymogi te mogą opierać się na aktach wymienionych w załączniku II lub obejmować porównanie części lub wyposażenia z efektywnością środowiskową lub poziomem bezpieczeństwa oryginalnego pojazdu lub, w stosownych przypadkach, jakichkolwiek jego części. W każdym z tych przypadków wymogi muszą zapewnić, aby części lub wyposażenie nie zakłócały funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego efektywności środowiskowej.

Artykuł 51

Części lub wyposażenie, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania istotnych układów – wymogi powiązane

1. Do celów art. 50 ust. 1 producent części lub wyposażenia przedkłada organowi udzielającemu homologacji wniosek wraz ze sprawozdaniem z badań sporządzonym przez wyznaczoną służbę techniczną, która zaświadcza, że części lub wyposażenie, których ma dotyczyć zezwolenie, spełniają wymogi, o których mowa w art. 50 ust. 4. Producent może złożyć tylko jeden wniosek w odniesieniu do danego typu części tylko jednemu organowi udzielającemu homologacji.

Na wniosek właściwego organu innego państwa członkowskiego organ udzielający homologacji, który wydał zezwolenie, wysyła temu właściwemu organowi w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku kopię świadectwa zezwolenia wraz z załącznikami, za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych. Kopia również przybrać formę zabezpieczonego pliku elektronicznego.

2. Wniosek zawiera szczegółowe dane dotyczące producenta części lub wyposażenia, typ, numer identyfikacyjny i numery częściowe części lub wyposażenia, nazwę producenta pojazdu, typ pojazdu, a w stosownych przypadkach rok produkcji lub wszelkie inne informacje pozwalające na identyfikację pojazdu, w którym mają być zamontowane te części lub wyposażenie.

Jeśli organ udzielający homologacji stwierdzi, uwzględniając sprawozdanie z badań i inne dowody, że dane części lub wyposażenie spełniają wymogi, o których mowa w art. 50 ust. 4, zezwala na wprowadzenie do obrotu i dopuszczenie tych części lub wyposażenia, z zastrzeżeniem ust. 4 akapit drugi niniejszego artykułu.

Organ udzielający homologacji niezwłocznie wydaje świadectwo producentowi.

3. Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu określenia wzoru i systemu numeracji świadectw, o którym mowa w ust. 2 akapit trzeci niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2.

4. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który wydał zezwolenie, o wszelkich zmianach mających wpływ na warunki, na jakich je wydano. Organ udzielający homologacji decyduje, czy należy dokonać przeglądu zezwolenia, czy ponownie je wydać oraz czy niezbędne są dalsze badania.

Producent jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby części lub wyposażenie były i nadal były produkowane zgodnie z warunkami, na jakich wydano zezwolenie.

5. Przed wydaniem jakiegokolwiek zezwolenia organ udzielający homologacji sprawdza, czy istnieją zadowalające warunki i procedury mające na celu skuteczną kontrolę zgodności produkcji.

W przypadku gdy organ udzielający homologacji stwierdzi, że warunki wydania zezwolenia nie są już spełniane, zwraca się do producenta o przyjęcie środków niezbędnych do zapewnienia przywrócenia zgodności części lub wyposażenia. W razie konieczności cofa zezwolenie.

6. Organy udzielające homologacji poszczególnych państw członkowskich zgłaszają Komisji każdy przypadek braku porozumienia związany z zezwoleniami, o których mowa w ust. 2 akapit drugi. Po konsultacji z organami udzielającymi homologacji Komisja podejmuje odpowiednie środki w celu rozstrzygnięcia sporu, w tym, w razie konieczności, wymaga cofnięcia zezwolenia.

7. Państwa członkowskie mogą utrzymać przepisy krajowe dotyczące części lub wyposażenia, które mogą wpływać na prawidłowe funkcjonowanie układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego efektywności środowiskowej, dopóki nie zostanie ustanowiony wykaz, o którym mowa w art. 50 ust. 2.

Artykuł 52

Wycofywanie pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych od użytkowników

1. W przypadku gdy producent, któremu udzielono homologacji typu UE dla całego pojazdu, jest zobowiązany, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008, do wycofania od użytkowników pojazdów wprowadzonych do obrotu, zarejestrowanych lub za które producent był odpowiedzialny w odniesieniu do dopuszczenia, ponieważ układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny zamontowany w pojeździe stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia publicznego lub ochrony środowiska, niezależnie od tego, czy należycie udzielono mu homologacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, lub ponieważ część niepodlegająca żadnym szczególnym wymogom na mocy przepisów dotyczących homologacji typu stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia publicznego lub ochrony środowiska, producent ten niezwłocznie informuje o tym organ, który udzielił homologacji pojazdowi.

2. W przypadku gdy producent układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, któremu udzielono homologacji typu UE, jest zobowiązany, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008, do wycofania od użytkowników układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych wprowadzonych do obrotu lub za które był odpowiedzialny w odniesieniu do dopuszczenia, ponieważ stwarzają one poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, bezpieczeństwa pracy, zdrowia

publicznego lub ochrony środowiska, niezależnie od tego, czy należycie udzielono im homologacji na mocy niniejszego rozporządzenia, producent ten niezwłocznie informuje o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji.

3. Producent proponuje organowi udzielającemu homologacji zestaw odpowiednich środków zaradczych w celu usunięcia poważnego zagrożenia, o którym mowa w ust. 1 i 2. Organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich o proponowanych środkach zaradczych.

Organy udzielające homologacji zapewniają skuteczne wdrażanie tych środków zaradczych w swoich państwach członkowskich.

4. Jeżeli dany organ udzielający homologacji uzna, że środki zaradcze są niewystarczające lub nie zostały wdrożone wystarczająco szybko, niezwłocznie informuje o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE.

Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, informuje następnie producenta. Jeśli producent nie proponuje i nie wdroży skutecznych środków naprawczych, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje wszystkie wymagane środki ochronne, włącznie z cofnięciem homologacji typu UE. W przypadku cofnięcia homologacji typu UE organ udzielający homologacji w terminie jednego miesiąca od takiego cofnięcia powiadamia o tym producenta, organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich oraz Komisję listem poleconym lub za pomocą równoważnych środków elektronicznych.

Artykuł 53

Powiadamianie o decyzjach i dostępnych środkach odwoławczych

1. Wszystkie decyzje podjęte na mocy niniejszego rozporządzenia i wszystkie decyzje o odmowie udzielenia lub o cofnięciu homologacji typu UE lub o odmowie rejestracji, zakazie lub ograniczeniu wprowadzania do obrotu, rejestracji lub dopuszczenia pojazdu lub wymagające wycofania pojazdu z obrotu zawierają szczegółowe uzasadnienie ich podjęcia.

2. Wszelkie takie decyzje są przekazywane zainteresowanej stronie, która w tym samym czasie jest informowana o środkach odwoławczych przysługujących jej na mocy przepisów obowiązujących w zainteresowanych państwach członkowskich oraz o terminach korzystania z tych środków odwoławczych.

ROZDZIAŁ XIII

PRZEPISY MIĘDZYNARODOWE

Artykuł 54

Regulaminy EKG ONZ wymagane w odniesieniu do homologacji typu UE

1. Regulaminy EKG ONZ lub zmiany do nich, za przyjęciem których Unia głosowała lub do których Unia przystąpiła i które są wymienione w niniejszym rozporządzeniu lub w aktach delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, stanowią część wymogów w odniesieniu do homologacji typu UE pojazdu.

2. Organy udzielające homologacji państw członkowskich uznają homologacje udzielone zgodnie z regulaminami EKG ONZ, o których mowa w ust. 1, oraz, w stosownym przypadku, odpowiednie znaki homologacji, w miejsce odpowiadających im homologacji i znaków homologacji udzielonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i aktami delegowanymi przyjętymi na mocy niniejszego rozporządzenia.

3. W przypadku gdy Unia głosowała za przyjęciem regulaminu EKG ONZ lub zmian do niego do celów homologacji typu UE pojazdu, Komisja przyjmuje akt delegowany, w celu wprowadzenia obowiązkowego charakteru regulaminu EKG ONZ lub poprawek do niego oraz w celu zmiany, stosownie do przypadku, niniejszego rozporządzenia lub aktów delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 75.

Ten akt delegowany określa daty rozpoczęcia obowiązkowego stosowania regulaminu EKG ONZ lub zmian do niego i w stosownych przypadkach zawiera przepisy przejściowe.

Komisja przyjmuje odrębne akty delegowane wskazujące obowiązkowe stosowanie regulaminów EKG ONZ.

ROZDZIAŁ XIV

DOSTARCZANIE INFORMACJI TECHNICZNYCH

Artykuł 55

Informacje przeznaczone dla użytkowników

1. Producent nie może dostarczyć żadnych informacji technicznych dotyczących szczegółowych danych zawartych w niniejszym rozporządzeniu lub aktach delegowanych lub delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, które nie są zgodne z szczegółowymi danymi zatwierdzonymi przez organ udzielający homologacji.

2. Producent udostępnia użytkownikom wszystkie istotne informacje oraz niezbędne instrukcje opisujące wszelkie szczególne warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, w przypadku gdy przewiduje to akt delegowany lub wykonawczy przyjęty na mocy niniejszego rozporządzenia.

3. Informacje, o których mowa w ust. 2, dostarczane są w języku lub językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym pojazd ma być wprowadzony do obrotu, rejestrowany lub dopuszczony. Po zaakceptowaniu przez organ udzielający homologacji informacje te podaje się w instrukcji obsługi.

Artykuł 56

Informacje przeznaczone dla producentów komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych

1. Producent pojazdu udostępnia producentom komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych wszystkie szczegółowe, w tym, w stosownym przypadku, rysunki, o których mowa w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, niezbędne do udzielenia homologacji typu UE komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych lub do uzyskania zezwolenia na mocy art. 50.

Producent pojazdu może nałożyć na producentów komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych wiążące zobowiązanie do ochrony poufności wszelkich informacji, które nie są dostępne publicznie, w tym informacji dotyczących praw własności intelektualnej.

2. Producent komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, jako posiadacz świadectwa homologacji typu UE, które zgodnie z art. 31 ust. 4 nakłada ograniczenia w zakresie użytkowania lub szczególne warunki montowania, lub oba te elementy, dostarcza producentowi pojazdu wszystkie szczegółowe informacje na ten temat.

Producent komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych dostarcza wraz z wyprodukowanymi komponentami lub oddzielnymi zespołami technicznymi instrukcje dotyczące ograniczeń użytkowania lub szczególnych warunków montowania, lub oba te elementy, w przypadku gdy przewiduje to akt delegowany przyjęty na mocy niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ XV

DOSTĘP DO INFORMACJI DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I KONSERWACJI

Artykuł 57

Obowiązki producentów

1. Producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, które umieszczają na stronach internetowych w łatwo i szybko dostępnej formie, z wykorzystaniem znormalizowanego formatu. W szczególności dostęp ten udzielany jest w sposób niedyskryminacyjny w porównaniu z informacją i dostępem udzielonym autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi. Obowiązek ten nie ma zastosowania, jeżeli pojazd uzyskał homologację jako pojazd produkowany w małych seriach.

2. Do czasu przyjęcia przez Komisję wspólnego standardu, informacje, o których mowa w ust. 1, podaje się w sposób spójny, umożliwiający niezależnym podmiotom ich przetwarzanie przy rozsądnym wysiłku.

Producent zapewnia także dostęp do materiałów szkoleniowych niezależnym podmiotom oraz autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi.

3. Informacje, o których mowa w ust. 1, obejmują co najmniej następujące elementy:

- a) jednoznaczny numer identyfikacyjny pojazdu;
- b) podręczniki serwisowe obejmujące dokumentację napraw i konserwacji oraz harmonogram przeglądów;
- c) instrukcje techniczne i biuletyny służby technicznej;
- d) informacje dotyczące komponentów i diagnostyki (takie jak minimalne i maksymalne teoretyczne wartości pomiarów);
- e) schematy instalacji elektrycznej;

- f) kody diagnostyczne usterek, w tym kody własne producenta;
- g) numery weryfikacyjne identyfikacji i kalibracji oprogramowania mające zastosowanie do typu pojazdu;
- h) informacje dotyczące zastrzeżonych narzędzi i urządzeń oraz informacje przekazywane za pomocą tych narzędzi i urządzeń;
- i) dane techniczne i dwukierunkowe dane dotyczące monitorowania i badań;
- j) jednostki pracy.

4. Do celów niniejszego rozporządzenia autoryzowane punkty sprzedaży lub stacje obsługi w ramach sieci dystrybucji danego producenta pojazdów traktowane są jak niezależne podmioty w zakresie, w jakim świadczą usługi naprawy i konserwacji pojazdów, w odniesieniu do których nie należą do sieci dystrybucji producenta pojazdów.

5. Informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów muszą być zawsze dostępne, z wyjątkiem przypadków, gdy konieczny jest przegląd systemu informatycznego.

6. Do celów produkcji i obsługi części zamiennych lub naprawczych oraz przyrządów diagnostycznych i wyposażenia badawczego kompatybilnych z OBD producentowi w sposób niedyskryminacyjny dostarczają odpowiednich informacji dotyczących OBD oraz naprawy i konserwacji pojazdów wszystkim zainteresowanym producentom lub stacjom obsługi dokonującym napraw komponentów, narzędzi diagnostycznych lub wyposażenia badawczego.

7. Do celów projektowania i produkcji wyposażenia do pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi producenci dostarczają w sposób niedyskryminujący informacji dotyczących odpowiednich OBD oraz naprawy i konserwacji pojazdów wszystkim zainteresowanym podmiotom zajmującym się produkcją, instalowaniem lub naprawą wyposażenia dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi.

8. Składając wniosek o homologację typu UE, producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji dowód zgodności z niniejszym rozporządzeniem w zakresie informacji wymaganych na mocy niniejszego artykułu.

W przypadku gdy takie informacje nie są dostępne lub nie spełniają wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, składając wniosek o homologację typu UE, producent dostarcza je w terminie sześciu miesięcy od daty homologacji typu.

Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu określenia wzoru świadectwa dotyczącego dostępu do OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu stanowiącego dowód zgodności dla organu udzielającego homologacji.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2.

9. W razie niedostarczenia dowodu zgodności w terminie, o którym mowa w ust. 8 akapit drugi, organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie środki w celu zapewnienia zgodności.

10. Producent wprowadza późniejsze zmiany i uzupełnienia informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów dostępnych na jego stronach internetowych w tym samym czasie, w którym są one udostępniane autoryzowanym stacjom obsługi.

11. W przypadku gdy dokumentacja napraw i konserwacji pojazdu przechowywana jest w centralnej bazie danych producenta pojazdu lub w jego imieniu, niezależne stacje obsługi powinny mieć bezpłatny dostęp do takiej dokumentacji i możliwość wprowadzania informacji dotyczących wykonanych przez nie napraw i czynności związanych z konserwacją.

12. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, dotyczących szczegółowych wymogów w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, w szczególności specyfikacji technicznych dotyczących sposobu dostarczania informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, zgodnie z art. 75.

Artykuł 58

Obowiązki posiadaczy wielu homologacji typu

1. W przypadku homologacji typu krok po kroku lub homologacji wielostopniowej, producent odpowiedzialny za daną homologację typu jest również odpowiedzialny za dostarczenie informacji o naprawie w odniesieniu do określonego układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego lub określonego etapu zarówno ostatecznemu producentowi, jak i niezależnym podmiotom.

2. Ostateczny producent jest odpowiedzialny za dostarczanie niezależnym podmiotom informacji o całym pojeździe.

Artykuł 59

Oplaty za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów

1. Producenci mogą pobierać opłaty w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, objętych zakresem niniejszego rozporządzenia. Wysokość opłaty nie jest uzasadniona ani proporcjonalna, jeżeli zniechęca do skorzystania z dostępu do informacji, nie uwzględniając zakresu, w jakim niezależny podmiot z niego korzysta.

2. Producenci umożliwiają dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów przez okres jednego dnia, miesiąca lub roku za opłatą uzależnioną od czasu zapewnienia dostępu.

Artykuł 60

Forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach

Zakres działań prowadzonych przez forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach ustanowione zgodnie z art. 13 ust. 9 rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonującego i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów⁽¹⁾ należy rozszerzyć na pojazdy objęte zakresem niniejszego rozporządzenia.

Na podstawie umyślnego lub nieumyślnego niewłaściwego wykorzystania informacji dotyczących OBD oraz naprawy i konserwacji pojazdu, forum, o którym mowa w akapicie pierwszym, doradza Komisji w sprawie środków mających zapobiegać takiemu niewłaściwemu wykorzystywaniu informacji.

ROZDZIAŁ XVI

WYZNACZANIE I ZGŁASZANIE SŁUŻB TECHNICZNYCH

Artykuł 61

Wymogi dotyczące służb technicznych

1. Wyznaczające organy udzielające homologacji zapewniają zgodność służby technicznej z wymogami określonymi w ust. 2–9 niniejszego artykułu przed wyznaczeniem takiej służby technicznej zgodnie z art. 63.

2. Bez uszczerbku dla art. 64 ust. 1, służba techniczna jest powoływana na mocy prawa krajowego państwa członkowskiego i ma osobowość prawną.

3. Służba techniczna jest organem zewnętrznym, niezależnym od procesu projektowania, produkcji, dostarczania lub obsługi technicznej pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, które ocenia.

Podmiot należący do stowarzyszenia gospodarczego lub federacji zawodowej reprezentującej przedsiębiorstwa zajmujące się projektowaniem, produkcją, dostarczaniem, montażem, użytkowaniem lub konserwacją pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które ocenia, bada lub kontroluje, może być uważany za spełniający wymogi akapitu pierwszego, pod warunkiem wykazania jego niezależności i braku jakiegokolwiek konfliktu interesów.

4. Służba techniczna, jej ścisłe kierownictwo oraz pracownicy odpowiedzialni za wykonywanie kategorii działań, do których zostali wyznaczeni zgodnie z art. 63 ust. 1, nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami ani konserwatorami pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które oceniają, ani nie mogą reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Nie wyklucza

to korzystania z ocenianych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, niezbędnych do funkcjonowania służby technicznej, ani korzystania z takich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych do celów prywatnych.

Służba techniczna zapewnia, aby działalność jej podmiotów zależnych lub podwykonawców nie miała wpływu na poufność, obiektywizm lub bezstronność kategorii działań, do których została wyznaczona.

5. Służba techniczna i jej pracownicy muszą wykonywać kategorie działań, do których została ona wyznaczona, z najwyższą uczciwością zawodową i wymaganymi kwalifikacjami technicznymi w danej dziedzinie oraz muszą być wolni od wszelkich nacisków i zachęt, zwłaszcza finansowych, które mogłyby wpływać na ich osąd lub wyniki prowadzonych przez nich czynności oceniających, szczególnie ze strony osób lub grup osób mających interes w wynikach tych działań.

6. Służba techniczna musi być w stanie wykonywać wszystkie kategorie działań, do których została wyznaczona zgodnie z art. 63 ust. 1; w tym celu w przekonujący sposób wykazuje organowi udzielającemu homologacji, który ją wyznaczył, że dysponuje:

- a) personelem o odpowiednich umiejętnościach, specjalistycznej wiedzy technicznej i przeszkoleniu zawodowym oraz wystarczającym i odpowiednim doświadczeniem w wykonywaniu określonych zadań;
- b) opisami procedur odpowiednio do kategorii działań, w których ubiega się o wyznaczenie, zapewniającymi przejrzystość i powtarzalność tych procedur;
- c) procedurami wykonywania kategorii działań, w których ubiega się o wyznaczenie, należycie uwzględniającymi stopień złożoności technologii danego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego oraz masowego lub seryjnego charakteru procesu produkcyjnego;
- d) środkami niezbędnymi do właściwego wykonywania zadań związanych z kategoriami działań, w których ubiega się o wyznaczenie, oraz dostępem do całego niezbędnego wyposażenia lub obiektów.

Ponadto służba techniczna wykazuje wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji, że spełnia normy określone w aktach delegowanych przyjętych na mocy w art. 65, dotyczących kategorii działań, do których wykonywania została wyznaczona.

7. Gwarantuje się bezstronność służb technicznych, ich ścisłego kierownictwa i pracowników dokonujących oceny. Nie mogą oni podejmować żadnej działalności mogącej stać w sprzeczności z niezależnością ich osądów lub z ich uczciwością w odniesieniu do kategorii działań, do których wykonywania zostali wyznaczeni.

⁽¹⁾ Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.

8. Służba techniczna musi posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności dotyczące jej działalności, chyba że na mocy prawa krajowego odpowiedzialność ponosi państwo członkowskie lub za ocenę zgodności bezpośrednio odpowiada samo państwo członkowskie.

9. Pracownicy służby technicznej dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań na mocy niniejszego rozporządzenia lub jakichkolwiek przepisów krajowych wykonujących niniejsze rozporządzenie, z wyjątkiem w odniesieniu do wyznaczającego organu udzielającego homologacji lub w przypadkach wymaganych na mocy prawa Unii lub prawa krajowego. Prawa własności podlegają ochronie.

Artykuł 62

Podmioty zależne i podwykonawcy służb technicznych

1. Służby techniczne mogą zlecać podwykonawstwo niektórych działań, do których wykonywania zostały wyznaczone zgodnie z art. 63 ust. 1, lub powierzać ich wykonanie podmiotowi zależnemu jedynie za zgodą wyznaczającego organu udzielającego homologacji.

2. W przypadku gdy służba techniczna zleca podwykonawcom określone zadania związane z kategoriami działań, do których wykonania została wyznaczona, lub korzysta w tym celu z usług podmiotu zależnego, zapewnia ona, aby podwykonawca lub podmiot zależny spełniały wymogi określone w art. 61, oraz informuje o tym wyznaczający organ udzielający homologacji.

3. Służby techniczne ponoszą pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub podmioty zależne, niezależnie od miejsca ich siedziby.

4. Służby techniczne przechowują do wglądu wyznaczającego organu udzielającego homologacji odpowiednie dokumenty dotyczące oceny kompetencji podwykonawcy lub podmiotu zależnego oraz wykonywanych przez nich zadań.

Artykuł 63

Wyznaczanie służb technicznych

1. Służby techniczne są wyznaczane do jednej lub większej liczby następujących kategorii działań, stosownie do zakresu ich kompetencji:

- a) kategoria A: służby techniczne, które we własnych obiektach prowadzą badania, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu i w aktach wymienionych w załączniku II;
- b) kategoria B: służby techniczne, które nadzorują badania, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu i w aktach wymienionych w załączniku II, w przypadku gdy badania te są prowadzone w obiektach producenta lub strony trzeciej;
- c) kategoria C: służby techniczne, które regularnie oceniają i monitorują procedury stosowane przez producenta do kontroli zgodności produkcji;
- d) kategoria D: służby techniczne, które nadzorują lub prowadzą badania lub inspekcje w ramach nadzoru zgodności produkcji.

2. Organ udzielający homologacji może zostać wyznaczony jako służba techniczna w odniesieniu do jednej lub większej liczby kategorii działań, o których mowa w ust. 1.

3. Służby techniczne państwa trzeciego, inne niż służby wyznaczone zgodnie z art. 64, można zgłaszać do celów art. 67, ale tylko wtedy, gdy tego rodzaju uznanie służb technicznych przewiduje dwustronna umowa między Unią a zainteresowanym państwem trzecim. Nie uniemożliwia to służbie technicznej ustanowionej na mocy prawa krajowego państwa członkowskiego zgodnie z art. 61 ust. 2 tworzenia podmiotów zależnych w państwach trzecich, pod warunkiem że wyznaczona służba techniczna bezpośrednio zarządza podmiotami zależnymi i kontroluje je.

Artykuł 64

Akredytowane wewnętrzne służby techniczne producenta

1. Akredytowana wewnętrzna służba techniczna producenta może zostać wyznaczona jedynie do wykonywania działań kategorii A w odniesieniu do wymagań technicznych, dla których w akcie delegowanym przyjętym na mocy niniejszego rozporządzenia zezwolono na samotestowanie. Taka służba techniczna musi stanowić oddzielną i wyraźnie wyodrębnioną część przedsiębiorstwa i nie może być zaangażowana w projektowanie, produkcję, dostarczanie ani konserwację ocenianych przez nią pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.

2. Akredytowana wewnętrzna służba techniczna musi spełniać następujące wymogi:

- a) niezależnie od wyznaczenia przez organ udzielający homologacji w państwie członkowskim, musi być akredytowana przez krajową jednostkę akredytującą, określoną w art. 2 pkt 11 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 oraz zgodnie z normami i procedurami, o których mowa w art. 65 niniejszego rozporządzenia;
- b) akredytowana wewnętrzna służba techniczna i jej pracownicy muszą mieć wyznaczone miejsce w strukturze organizacyjnej oraz posługiwać się takimi metodami sprawozdawczości w ramach przedsiębiorstwa, do którego należą, które zapewniają im bezstronność i wykazują tę bezstronność wobec odpowiedniej krajowej jednostki akredytującej;
- c) ani akredytowana wewnętrzna służba techniczna ani jej pracownicy nie mogą angażować się w żadną działalność, która mogłaby stać w sprzeczności z niezależnością ich osądów lub z ich uczciwością w odniesieniu do kategorii działań, do których wykonywania zostali wyznaczeni;
- d) akredytowana wewnętrzna służba techniczna świadczy usługi wyłącznie na rzecz przedsiębiorstwa, którego jest częścią.

3. Komisja nie musi być powiadamiana o akredytowanej wewnętrznej służbie technicznej do celów art. 67, ale przedsiębiorstwo, którego ta służba techniczna jest częścią, lub krajowa jednostka akredytująca przekazuje informację o jej akredytacji wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji na jego wniosek.

Artykuł 65

Procedury dotyczące norm efektywności i oceny służb technicznych

W celu zapewnienia, aby służby techniczne spełniały ten sam wysoki poziom norm efektywności we wszystkich państwach członkowskich, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących norm, jakich muszą przestrzegać służby techniczne, oraz procedurę ich oceny zgodnie z art. 66 i ich akredytacji zgodnie z art. 64, zgodnie z art. 75.

Artykuł 66

Ocena umiejętności służb technicznych

1. Wyznaczający organ udzielający homologacji sporządza sprawozdanie oceniające, w którym wykazuje, że kandydująca służba techniczna została oceniona pod względem zgodności z wymogami zawartymi w niniejszym rozporządzeniu i aktach delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie to może obejmować świadectwo akredytacji wydane przez jednostkę akredytującą.

2. Ocena, w oparciu o którą sporządzane jest sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, jest przeprowadzana zgodnie z przepisami określonymi w akcie delegowanym, przyjętym na mocy art. 65. Sprawozdanie oceniające jest poddawane przeglądowi co najmniej raz na trzy lata.

3. Sprawozdanie oceniające przedstawiane jest Komisji na jej wniosek. W takich przypadkach oraz jeżeli podstawą oceny nie jest świadectwo akredytacji wydane przez krajową jednostkę akredytującą, poświadczające, że służba techniczna spełnia wymogi zawarte w niniejszym rozporządzeniu, wyznaczający organ udzielający homologacji przedkłada Komisji dokumenty potwierdzające kompetencje służby technicznej oraz wprowadzone ustalenia mające zapewnić regularne monitorowanie służby technicznej przez wyznaczający organ udzielający homologacji i spełnianie przez nią wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu i aktach delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia.

Organ udzielający homologacji, który chce być wyznaczony jako służba techniczna zgodnie z art. 63 ust. 2, udokumentowuje zgodność na podstawie oceny przeprowadzonej przez niezależnych audytorów, niezwiązanych z działalnością podlegającą ocenie. Audytorzy tacy mogą pochodzić z tej samej organizacji, pod warunkiem że podlegają kierownictwu odrębnemu od kierownictwa personelu prowadzącego działalność podlegającą ocenie.

4. Akredytowana wewnętrzna służba techniczna przestrzega odpowiednich przepisów niniejszego artykułu.

Artykuł 67

Procedury zgłaszania

1. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji nazwę, adres, w tym adres elektroniczny, osoby odpowiedzialne oraz kategorie działań, do których wyznaczyły każdą ze służb technicznych, a także wszelkie późniejsze zmiany dotyczące tych wyznażeń. Zgłoszenie określa dziedziny wymienione w załączniku II, do których wyznaczono służbę techniczną.

2. Upoważniona służba techniczna może prowadzić działania, o których mowa w art. 63 ust. 1, w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji odpowiedzialnego za homologację typu, jedynie wtedy, gdy została wcześniej zgłoszona Komisji zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Tę samą służbę techniczną może wyznaczyć kilka wyznaczających organów udzielających homologacji i mogą ją zgłosić państwa członkowskie tych wyznaczających organów udzielających homologacji niezależnie od kategorii działań, które będzie ona wykonywać zgodnie z art. 63 ust. 1.

4. Komisji zgłasza się wszelkie późniejsze istotne zmiany dotyczące wyznaczenia.

5. W przypadku gdy przy zastosowaniu aktu wymienionego w załączniku II należy wyznaczyć konkretną organizację lub właściwy organ prowadzący działania niewymienione wśród działań, o których mowa w art. 63 ust. 1, zgłoszenia dokonuje się zgodnie z niniejszym artykułem.

6. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz i szczegółowe dane służb technicznych zgłoszonych zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 68

Zmiany dotyczące wyznaczenia

1. W przypadku gdy wyznaczający organ udzielający homologacji stwierdza lub otrzymuje informację, że wyznaczona służba techniczna przestała spełniać wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu lub nie wypełnia swoich obowiązków, wyznaczający organ udzielający homologacji ogranicza, zawiesza lub cofa wyznaczenie, stosownie do wagi niespełnienia wymogów lub niewypełnienia obowiązków. Państwo członkowskie, które zgłosiło tę służbę techniczną, niezwłocznie informuje o tym Komisję. Komisja odpowiednio zmienia opublikowane informacje, o których mowa w art. 67 ust. 6.

2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wyznaczenia lub w razie zaprzestania działalności przez służbę techniczną wyznaczający organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie kroki w celu zapewnienia przetwarzania dokumentów tej służby technicznej przez inną służbę techniczną albo zachowania ich do wglądu na żądanie wyznaczającego organu udzielającego homologacji lub organów nadzoru rynku.

Artykuł 69

Kwestionowanie kompetencji służb technicznych

1. Komisja bada wszystkie przypadki, w których ma wątpliwości lub otrzymuje informacje o wątpliwościach co do kompetencji służby technicznej lub dalszego wypełniania przez tę służbę techniczną nałożonych na nią wymogów i obowiązków.

2. Na wniosek Komisji państwo członkowskie wyznaczającego organu udzielającego homologacji udziela jej wszystkich informacji dotyczących podstawy wyznaczenia lub utrzymania wyznaczenia danej służby technicznej w mocy.

3. Komisja zapewnia poufne traktowanie wszystkich szczególnie chronionych informacji uzyskanych w trakcie dochodzenia.

4. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że służba techniczna nie spełnia wymogów wyznaczenia lub przestała je spełniać, informuje o tym państwo członkowskie wyznaczającego organu udzielającego homologacji w celu ustalenia we współpracy z tym państwem niezbędnych środków naprawczych oraz wymaga od tego państwa członkowskiego wprowadzenia tych środków naprawczych, w razie potrzeby włącznie z cofnięciem wyznaczenia.

Artykuł 70

Obowiązki operacyjne służb technicznych

1. Służby techniczne wykonują kategorie działań, do których zostały wyznaczone, w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji, zgodnie z procedurami ocen i badań określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w aktach wymienionych w załączniku II.

Służby techniczne nadzorują lub same prowadzą badania wymagane do homologacji lub inspekcje określone w niniejszym rozporządzeniu lub w jednym z aktów wymienionych w załączniku II, z wyjątkiem przypadków gdy zezwala się na stosowanie procedur alternatywnych. Służby techniczne nie mogą prowadzić badań, ocen ani inspekcji, do których nie zostały należycie wyznaczone przez organ udzielający homologacji.

2. Służby techniczne w każdej chwili:

- a) w stosownych przypadkach umożliwiają wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji obserwowanie służby technicznej podczas oceny zgodności; oraz
- b) bez uszczerbku dla art. 61 ust. 9 i art. 71 przekazują wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji informacje dotyczące swoich kategorii działań objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, których może on od nich zażądać.

3. W przypadku gdy służba techniczna stwierdzi, że producent nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym wyznaczający organ udzielający homologacji, aby zażądał on od producenta podjęcia odpowiednich środków naprawczych oraz nie wydawał producentowi świadectwa homologacji typu, o ile nie zostaną podjęte odpowiednie środki naprawcze zadowalające organ udzielający homologacji.

4. W przypadku gdy w trakcie monitorowania zgodności produkcji w następstwie wydania świadectwa homologacji typu służba techniczna działająca w imieniu organu udzielającego homologacji, właściwego do wyznaczenia, stwierdzi, że pojazd, układ, część lub oddzielny zespół techniczny przestał spełniać wymogi zawarte w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym wyznaczający organ udzielający homologacji.

Organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie środki przewidziane w art. 33.

Artykuł 71

Obowiązki informacyjne służb technicznych

1. Służby techniczne informują wyznaczający organ udzielający homologacji o:

- a) wszelkich stwierdzonych przypadkach niezgodności, które mogą wymagać odmowy, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia świadectwa homologacji typu;
- b) wszelkich okolicznościach mających wpływ na zakres i warunki ich wyznaczenia;
- c) wszelkich otrzymanych od organów nadzoru rynku wnioskach o informacje dotyczące ich działalności.

2. Na żądanie wyznaczającego organu udzielającego homologacji służby techniczne dostarczają informacji o działaniach należących do zakresu jej wyznaczenia oraz o wszelkich innych prowadzonych działaniach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie.

ROZDZIAŁ XVII

AKTY WYKONAWCZE I AKTY DELEGOWANE

Artykuł 72

Akty wykonawcze

Aby osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia oraz określić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia Komisja, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 73 ust. 2, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające następujące środki wykonawcze:

- a) wzór oświadczenia producenta dotyczącego charakterystyki zmęczeniowej najważniejszych układów bezpieczeństwa funkcjonalnego, części i wyposażenia, o którym mowa w art. 22 ust. 7;
- b) wzory do dokumentu informacyjnego i folderu informacyjnego, o których mowa w art. 27 ust. 4;
- c) system numeracji świadectw homologacji typu UE, o którym mowa w art. 29 ust. 4;
- d) wzór świadectwa homologacji typu UE, o którym mowa w art. 30 ust. 2;
- e) wzór arkusza wyników badań dołączonego do świadectwa homologacji typu UE, o którym mowa w art. 30 ust. 3;
- f) wzór wykazu mających zastosowanie wymogów lub aktów, o którym mowa w art. 30 ust. 6;
- g) ogólne wymogi dotyczące formy sprawozdania z badań, o którym mowa w art. 32 ust. 1;

- h) wzór świadectwa zgodności, o którym mowa w art. 38 ust. 2;
- i) wzór znaku homologacji typu UE, o którym mowa w art. 39 ust. 3;
- j) zezwolenia na udzielenie homologacji typu UE stanowiącej wyłączenie dla nowych technologii lub nowych koncepcji, o których mowa w art. 40 ust. 3;
- k) wzory świadectwa homologacji typu i świadectwa zgodności w odniesieniu do nowych technologii lub nowych koncepcji, o których mowa w art. 40 ust. 4;
- l) zezwolenia państw członkowskich na przedłużenie homologacji typu, o których mowa w art. 41 ust. 2;
- m) wykaz części i wyposażenia zgodnie z art. 50 ust. 2;
- n) wzór i system numeracji świadectw, o którym mowa w art. 51 ust. 3, jak również wszystkie aspekty procedury udzielania zezwoleń, o której mowa w tym artykule;
- o) wzór świadectwa stanowiącego dowód zgodności dla organu udzielającego homologacji, o którym mowa w art. 57 ust. 8.
- (i) części B i C załącznika II w odniesieniu do wprowadzenia dodatkowych wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego i konstrukcji pojazdu dla podkategorii L7e-A: ciężkie czterokołowce drogowe;
- (ii) załączników II i V w celu wprowadzenia odniesień do aktów regulacyjnych oraz uwzględnienia sprostowań;
- (iii) części B załącznika V w celu zmiany mających zastosowanie paliw wzorcowych;
- (iv) części C i D załącznika VI w celu uwzględnienia wyników badań, o których mowa w art. 23 ust. 4, oraz przyjęcia regulaminów EKG ONZ.

Artykuł 75

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 18 ust. 3, art. 20 ust. 2, art. 21 ust. 5, art. 22 ust. 5 i 6, art. 23 ust. 6 i 12, art. 24 ust. 3, art. 25 ust. 8, art. 32 ust. 6, art. 33 ust. 6, art. 50 ust. 4, art. 54 ust. 3, art. 57 ust. 12, art. 65 oraz art. 74, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 22 marca 2013 r.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 18 ust. 3, art. 20 ust. 2, art. 21 ust. 5, art. 22 ust. 5 i 6, art. 23 ust. 6 i 12, art. 24 ust. 3, art. 25 ust. 8, art. 32 ust. 6, art. 33 ust. 6, art. 50 ust. 4, art. 54 ust. 3, art. 57 ust. 12, art. 65 oraz art. 74, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 18 ust. 3, art. 20 ust. 2, art. 21 ust. 5, art. 22 ust. 5 i 6, art. 23 ust. 6 i 12, art. 24 ust. 3, art. 25 ust. 8, art. 32 ust. 6, art. 33 ust. 6, art. 50 ust. 4, art. 54 ust. 3, art. 57 ust. 12, art. 65 oraz art. 74 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 73

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych ustanowiony na mocy art. 40 dyrektywy 2007/46/WE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 74

Zmiana załączników

Bez uszczerbku dla pozostałych przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących zmian załączników do niego, Komisja jest również uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, zgodnie z art. 75, dotyczących zmian:

ROZDZIAŁ XVIII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 76

Sankcje

1. Państwa członkowskie przewidują sankcje za naruszenie przez podmioty gospodarcze niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych lub wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie podejmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia wdrożenia tych sankcji. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji te przepisy do dnia 23 marca 2015 r. i niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich późniejszych zmianach dotyczących tych przepisów.
2. Naruszenia podlegające sankcjom obejmują:
 - a) składanie fałszywych oświadczeń w trakcie procedur homologacyjnych lub procedur prowadzących do wycofania od użytkowników;
 - b) fałszowanie wyników badań dotyczących homologacji typu;
 - c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby prowadzić do odwołania, odmowy lub cofnięcia homologacji typu;
 - d) stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania;
 - e) odmowę udzielenia dostępu do informacji;
 - f) udostępnianie na rynku przez podmioty gospodarcze pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych podlegających homologacji bez uzyskania takiej homologacji lub fałszowanie przez nie w tym celu dokumentów lub oznakowań.

Artykuł 77

Przepisy przejściowe

1. Bez uszczerbku dla pozostałych przepisów niniejszego rozporządzenia, niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu UE udzielonej pojazdom lub układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym przed dniem 1 stycznia 2016 r.
2. Z zastrzeżeniem przepisów stanowiących inaczej homologacja typu UE udzielona pojazdom, układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym na mocy aktów, o których mowa w art. 81 ust. 1, pozostaje ważna do dat określonych w załączniku IV w odniesieniu do istniejących typów pojazdów.
3. Na zasadzie odstępstwa od niniejszego rozporządzenia nowe typy pojazdów kategorii L1e, L2e i L6e lub nowe układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne przeznaczone dla takich typów pojazdów nadal uzyskują homologację typu na mocy dyrektywy 2002/24/WE do dnia 31 grudnia 2016 r.

4. Organy udzielające homologacji nadal udzielają rozszerzenia homologacji dla pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, o których mowa w ust. 1, zgodnie z dyrektywą 2002/24/WE oraz dyrektywami wymienionymi w art. 81 ust. 1. Homologacje takie nie są jednak wykorzystywane do celów uzyskania homologacji typu całego pojazdu na mocy niniejszego rozporządzenia.

5. W drodze odstępstwa od dyrektywy 2002/24/WE do dnia 31 grudnia 2015 r. homologacji typu udziela się również pojazdom zgodnym z niniejszym rozporządzeniem i z aktami delegowanymi przyjętymi na mocy niniejszego rozporządzenia dotyczącymi wymogów w zakresie środowiska i napędu, o których mowa w części A załącznika II.

W takim przypadku organy krajowe nie zakazują, nie ograniczają i nie uniemożliwiają rejestracji, wprowadzania do obrotu ani dopuszczania pojazdów zgodnych z homologowanym typem.

Artykuł 78

Sprawozdanie

1. Do dnia 31 grudnia 2020 r. państwa członkowskie poinformują Komisję o stosowaniu procedur dotyczących homologacji typu określonych w niniejszym rozporządzeniu.
2. Na podstawie informacji dostarczonych na mocy ust. 1 Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat stosowania niniejszego rozporządzenia do dnia 31 grudnia 2021 r. W sprawozdaniu w szczególności rozpatruje się kwestię, czy na podstawie doświadczeń uzyskanych w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia w rozdziale X należy również wprowadzić homologację typu UE dla małych serii. Komisja przedstawia w tym celu odpowiedni wniosek, jeżeli uzna, że istnieje taka konieczność.

Artykuł 79

Przegląd w sprawie zaawansowanych układów hamulcowych

1. Do dnia 31 grudnia 2019 r. Komisja przedkłada sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
2. W sprawozdaniu tym analizuje się kwestię obowiązkowego montażu przeciwblokującego układu hamulcowego wraz ze wspomagającym kombinowanym układem hamulcowym, w zależności od wyboru producenta, w motocyklach podkategorii L3e-A1. Opiera się na ocenie wykonalności technicznej takiego wymogu, analizie opłacalności, analizie wypadków drogowych i konsultacjach z zainteresowanymi stronami. Sprawozdanie uwzględnia ponadto obowiązujące w tym zakresie normy europejskie i międzynarodowe.
3. Do celów sprawozdania przewidzianego w ust. 2, do dnia 31 grudnia 2017 r. państwa członkowskie przekazują Komisji statystyki dotyczące wypadków drogowych z udziałem motocykli danej kategorii z ostatnich czterech lat, które opierają się na klasyfikacji pojazdów określonej w załączniku I i typie zamontowanego zaawansowanego układu hamulcowego.

4. Na podstawie wyników zawartych w sprawozdaniu Komisja rozważa przedstawienie wniosku ustawodawczego w sprawie obowiązkowego montowania zaawansowanych układów hamulcowych w danych podkategoriach pojazdów.

Artykuł 80

Przegląd w sprawie homologacji pojazdów indywidualnych

1. Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące kwestii, o których mowa w ust. 3.
2. Sprawozdanie opiera się na konsultacjach z właściwymi zainteresowanymi stronami oraz uwzględnia obowiązujące w tym zakresie normy europejskie i międzynarodowe.
3. Do dnia 31 grudnia 2021 r. państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie na temat:
 - a) liczby indywidualnych homologacji udzielanych przez organy krajowe danego państwa członkowskiego w ciągu jednego roku pojazdom kategorii L przed ich pierwszą rejestracją od dnia 1 stycznia 2016 r.;
 - b) krajowych kryteriów będących podstawą udzielania takich homologacji, w zakresie, w jakim kryteria te odbiegają od wymogów obowiązujących w przypadku homologacji typu UE.
4. Do sprawozdania dołącza się, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawcze oraz analizuje się w nim kwestię włączenia homologacji indywidualnych do niniejszego rozporządzenia w oparciu o zharmonizowane wymogi.

Artykuł 81

Uchylenie

1. Bez uszczerbku dla art. 77 niniejszego rozporządzenia dyrektywa 2002/24/WE, jak również dyrektywy 93/14/EWG, 93/30/EWG, 93/33/EWG, 93/93/EWG, 95/1/WE, 97/24/WE, 2000/7/WE, 2002/51/WE, 2009/62/WE, 2009/67/WE, 2009/78/WE, 2009/79/WE, 2009/80/WE i 2009/139/WE tracą moc z dniem 1 stycznia 2016 r.
2. Odniesienia do uchylonych dyrektyw należy traktować jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia, a w przypadku dyrektywy 2002/24/WE odczytuje się je zgodnie z tabelą korelacji określoną w załączniku IX.

Artykuł 82

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2016 r.

Od dnia 22 marca 2013 r. organy krajowe nie mogą odmówić udzielenia homologacji typu UE ani krajowej homologacji typu ani zakazać rejestracji, wprowadzania do obrotu ani dopuszczenia nowego pojazdu, w przypadku gdy producent złoży taki wniosek, a pojazd ten spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 15 stycznia 2013 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
M. SCHULZ
Przewodniczący

W imieniu Rady
L. CREIGHTON
Przewodniczący

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

- ZAŁĄCZNIK I — Klasyfikacja pojazdów
- ZAŁĄCZNIK II — Wyczerpujący wykaz wymogów do celów homologacji typu UE pojazdu
- ZAŁĄCZNIK III — Ograniczenia dla małych serii
- ZAŁĄCZNIK IV — Harmonogram stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do homologacji typu
- ZAŁĄCZNIK V(A) — Badania i wymogi środowiskowe
- ZAŁĄCZNIK V(B) — Stosowanie wymogów w zakresie badania efektywności środowiskowej do celów homologacji i rozszerzeń
- ZAŁĄCZNIK VI — Dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń, wartości progowe OBD oraz dopuszczalne wartości poziomu hałasu w odniesieniu do homologacji typu i zgodności produkcji
- (A) Dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej po rozruchu silnika zimnego
- (B) Wartości progowe systemu diagnostyki pokładowej
- (C) Dopuszczalne wartości emisji oparów
- (D) Dopuszczalne wartości poziomu hałasu – Euro 4 i Euro 5
- ZAŁĄCZNIK VII — Trwałość urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń
- ZAŁĄCZNIK VIII — Wymogi w zakresie poprawy bezpieczeństwa funkcjonalnego
- ZAŁĄCZNIK IX — Tabela korelacji
-

ZAŁĄCZNIK I

Klasyfikacja pojazdów

Kategoria	Nazwa kategorii	Wspólne kryteria klasyfikacji
L1e-L7e	Wszystkie pojazdy kategorii L	1) długość $\leq 4\ 000$ mm lub $\leq 3\ 000$ mm dla pojazdu L6e-B lub $\leq 3\ 700$ mm dla pojazdu L7e-C oraz 2) szerokość: $\leq 2\ 000$ mm, lub $\leq 1\ 000$ mm dla pojazdu L1e, lub $\leq 1\ 500$ mm dla pojazdu L6e-B lub L7e-C oraz 3) wysokość $\leq 2\ 500$ mm oraz
Kategoria	Nazwa kategorii	Wspólne kryteria klasyfikacji
L1e	Lekki dwukołowy pojazd silnikowy	4) dwa koła i napęd zgodnie z art. 4 ust. 3 oraz 5) pojemność silnika $\leq 50\text{ cm}^3$, jeżeli silnik spalinowy PI o spalaniu wewnętrznym jest częścią konfiguracji napędu pojazdu oraz 6) maksymalna prędkość konstrukcyjna ≤ 45 km/h oraz 7) maksymalna ciągła moc znamionowa lub netto ⁽¹⁾ $\leq 4\ 000$ W oraz 8) masa maksymalna = masa technicznie dopuszczalna podana przez producenta oraz
Podkategorie	Nazwa podkategorii	Dodatkowe kryteria podklasyfikacji
L1e-A	Rower z napędem	9) rower z pedałami wyposażony w dodatkowy napęd, głównie w celu pomocy przy pedałowaniu oraz 10) moc dodatkowego napędu spada do zera, gdy pojazd osiągnie prędkość ≤ 25 km/h oraz 11) maksymalna ciągła moc znamionowa lub netto ⁽¹⁾ $\leq 1\ 000$ W oraz 12) trzykołowy lub czterokołowy rower z napędem zgodny z dodatkowymi szczególnymi kryteriami klasyfikacji 9–11 klasyfikowany jest jako technicznie równorzędny z dwukołowym pojazdem L1e-A
L1e-B	Dwukołowy motorower	9) każdy inny pojazd kategorii L1e, którego nie można sklasyfikować stosownie do kryteriów 9–12 pojazd L1e-A

Kategoria	Nazwa kategorii	Wspólne kryteria klasyfikacji
L2e	Trzykołowy motorower	4) trzy koła i napęd zgodnie z art. 4 ust. 3 oraz 5) pojemność silnika $\leq 50 \text{ cm}^3$ w przypadku silnika spalinowego PI o spalaniu wewnętrznym lub pojemność silnika $\leq 500 \text{ cm}^3$, jeśli silnik spalinowy CI jest częścią konfiguracji napędu pojazdu oraz 6) maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu $\leq 45 \text{ km/h}$ oraz 7) maksymalna ciągła moc znamionowa lub netto ⁽¹⁾ $\leq 4\,000 \text{ W}$ oraz 8) masa w stanie gotowym do jazdy $\leq 270 \text{ kg}$ oraz 9) wyposażony w nie więcej niż dwa miejsca siedzące, w tym miejsce siedzące dla kierującego pojazdem oraz
Podkategorie	Nazwa podkategorii	Dodatkowe kryteria podklasyfikacji
L2e-P	Trzykołowy motorower do przewozu pasażerów	10) pojazd L2e inny niż pojazd spełniający szczególne kryteria klasyfikacji dla pojazdu L2e-U
L2e-U	Trzykołowy motorower do celów użytkowych	10) przeznaczony wyłącznie do transportu towarów i wyposażony w otwartą lub zamkniętą praktycznie prostą i poziomą przestrzeń ładunkową spełniającą następujące kryteria: a) $\text{długość}_{\text{przestrzeń ładunkowa}} \times \text{szerokość}_{\text{przestrzeń ładunkowa}} \geq 0,3 \times \text{długość}_{\text{pojazd}} \times \text{maksymalna szerokość}_{\text{pojazd}}$ lub b) równoważna przestrzeń ładunkowa określona powyżej w celu instalacji maszyn lub wyposażenia oraz c) z przestrzenią ładunkową wyraźnie oddzieloną sztywną przegrodą od przestrzeni przeznaczonej dla osób znajdujących się w pojeździe oraz d) przestrzeń ładunkowa zdolna pomieścić co najmniej sześćcian o długości boku 600 mm

Kategoria	Nazwa kategorii	Wspólne kryteria klasyfikacji
L3e ⁽²⁾	Dwukołowy motocykl	4) dwa koła i napęd zgodnie z art. 4 ust. 3 oraz 5) masa maksymalna = masa technicznie dopuszczalna podana przez producenta oraz 6) pojazd dwukołowy, którego nie można sklasyfikować jako należącego do kategorii L1e
Podkategorie	Nazwa podkategorii	Dodatkowe kryteria podklasyfikacji
L3e-A1	Motocykl o niskich osiąгах	7) pojemność silnika $\leq 125 \text{ cm}^3$ oraz 8) maksymalna ciągła moc znamionowa lub netto ⁽¹⁾ $\leq 11 \text{ kW}$ oraz 9) stosunek moc ⁽¹⁾ /masa $\leq 0,1 \text{ kW/kg}$
L3e-A2	Motocykl o średnich osiąгах	7) maksymalna ciągła moc znamionowa lub netto ⁽¹⁾ $\leq 35 \text{ kW}$ oraz 8) stosunek moc ⁽¹⁾ /masa $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$ oraz 9) nie pochodzi z pojazdu wyposażonego w silnik o ponad dwukrotnie większej mocy ⁽¹⁾ oraz 10) pojazd L3e, którego nie można sklasyfikować na podstawie dodatkowych kryteriów podklasyfikacji 7, 8 i 9 pojazdów L3e-A1
L3e-A3	Motocykl o wysokich osiąгах	7) każdy inny pojazd L3e, którego nie można sklasyfikować w oparciu o kryteria klasyfikacji pojazdu L3e-A1 lub L3e-A2

Podkategorie	Nazwa podkategorii	Dalsze kryteria podklasyfikacji, dodatkowe w stosunku do kryteriów podklasyfikacji pojazdów L3e-A1, L3e-A2 lub L3e-A3
L3e-AxE (x = 1, 2 lub 3)	Motocykle enduro	<ul style="list-style-type: none"> a) wysokość siedzenia ≥ 900 mm oraz b) prześwit ≥ 310 mm oraz c) całkowite przełożenie na najwyższym biegu (przełożenie przekładni wstępnej \times przełożenie skrzyni biegów umożliwiające osiągnięcie największej prędkości \times przełożenie przekładni głównej) $\geq 6,0$ oraz d) masa w stanie gotowym do jazdy plus masa akumulatora napędowego w przypadku napędu elektrycznego lub hybrydowego napędu elektrycznego ≤ 140 kg oraz e) brak miejsca siedzącego dla pasażera
L3e-AxT (x = 1, 2 lub 3)	Motocykle trialowe	<ul style="list-style-type: none"> a) wysokość siedzenia ≤ 700 mm oraz b) prześwit ≥ 280 mm oraz c) pojemność zbiornika na paliwo ≤ 4 litry oraz d) całkowite przełożenie na najwyższym biegu (przełożenie przekładni wstępnej \times przełożenie skrzyni biegów umożliwiające osiągnięcie największej prędkości \times przełożenie przekładni głównej) $\geq 7,5$ oraz e) masa w stanie gotowym do jazdy ≤ 100 kg oraz f) brak miejsca siedzącego dla pasażera
Kategoria	Nazwa kategorii	Wspólne kryteria klasyfikacji
L4e	Dwukołowy motocykl z bocznym wózkiem	<ul style="list-style-type: none"> 4) podstawowy pojazd silnikowy zgodny z kryteriami klasyfikacji i podklasyfikacji dla pojazdu L3e oraz 5) podstawowy pojazd silnikowy wyposażony w jeden boczny wózek oraz 6) maksymalnie cztery miejsca siedzące, w tym miejsce dla kierowcy, na motocyklu z bocznym wózkiem oraz 7) maksymalnie dwa miejsca siedzące dla pasażerów w bocznym wózku oraz 8) masa maksymalna = masa technicznie dopuszczalna podana przez producenta

Kategoria	Nazwa kategorii	Wspólne kryteria klasyfikacji
L5e	Trzykołowy pojazd silnikowy	4) trzy koła i napęd zgodnie z art. 4 ust. 3 oraz 5) masa w stanie gotowym do jazdy $\leq 1\ 000$ kg oraz 6) pojazd trzykołowy, którego nie można sklasyfikować jako pojazdu L2e oraz
Podkategorie	Nazwa podkategorii	Dodatkowe kryteria klasyfikacji
L5e-A	Pojazd trzykołowy	7) pojazd L5e inny niż pojazdy zgodne ze szczególnymi kryteriami klasyfikacji dla pojazdu L5e-B oraz 8) maksymalnie pięć miejsc siedzących, w tym miejsce siedzące dla kierowcy
L5e-B	Użytkowy pojazd trzykołowy	7) zaprojektowany jako pojazd użytkowy i charakteryzujący się zamkniętym przedziałem dla kierowcy i pasażerów dostępnym z nie więcej niż trzech stron oraz 8) maksymalnie dwa miejsca siedzące, w tym miejsce siedzące dla kierowcy oraz 9) przeznaczony wyłącznie do transportu towarów i wyposażony w otwartą lub zamkniętą praktycznie prostą i poziomą przestrzeń ładunkową spełniającą następujące kryteria: a) $\text{długość}_{\text{przestrzeń ładunkowa}} \times \text{szerokość}_{\text{przestrzeń ładunkowa}} \geq 0,3 \times \text{długość}_{\text{pojazd}} \times \text{szerokość}_{\text{pojazd}}$ lub b) równoważna przestrzeń ładunkowa określona powyżej zaprojektowana do instalacji maszyn lub wyposażenia oraz c) z przestrzenią ładunkową wyraźnie oddzieloną sztywną przegrodą od przestrzeni przeznaczonej dla osób znajdujących się w pojeździe oraz d) przestrzeń ładunkowa zdolna pomieścić co najmniej sześcian o długości boku 600 mm

Kategoria	Nazwa kategorii	Wspólne kryteria klasyfikacji
L6e	Lekki czterokołowiec	4) cztery koła i napęd zgodnie z art. 4 ust. 3 oraz 5) maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu ≤ 45 km/h oraz 6) masa w stanie gotowym do jazdy ≤ 425 kg oraz 7) pojemność silnika ≤ 50 cm ³ w przypadku silnika PI lub pojemność silnika ≤ 500 cm ³ , jeśli silnik CI jest częścią konfiguracji napędu pojazdu oraz 8) maksymalnie dwa miejsca siedzące, w tym miejsce siedzące dla kierującego pojazdem oraz
Podkategorie	Nazwa podkategorii	Dodatkowe kryteria podklasyfikacji
L6e-A	Lekki czterokołowiec drogowy	9) pojazd kategorii L6e niezgodny ze szczególnymi kryteriami klasyfikacji dla pojazdu L6e-B oraz 10) maksymalna ciągła moc znamionowa lub netto ⁽¹⁾ $\leq 4\ 000$ W
L6e-B	Lekki pojazd czterokołowy	9) zamknięty przedział dla kierowcy i pasażerów dostępny maksymalnie z trzech stron oraz 10) maksymalna ciągła moc znamionowa lub netto ⁽¹⁾ $\leq 6\ 000$ W oraz
Podkategorie	Nazwa podkategorii	Kryteria dalszej podklasyfikacji, dodatkowe w stosunku do kryteriów podklasyfikacji pojazdu L6e-B
L6e-BP	Lekki pojazd czterokołowy do przewozu pasażerów	11) pojazd L6e-B przeznaczony głównie do przewozu pasażerów oraz 12) pojazd L6e inny niż pojazdy spełniające szczególne kryterium klasyfikacji dla pojazdu L6e-BU
L6e-BU	Lekki pojazd czterokołowy do celów użytkowych	11) przeznaczony wyłącznie do transportu towarów i wyposażony w otwartą lub zamkniętą praktycznie prostą i poziomą przestrzeń ładunkową spełniającą następujące kryteria: a) $\text{długość}_{\text{przestrzeń ładunkowa}} \times \text{szerokość}_{\text{przestrzeń ładunkowa}} \geq 0,3 \times \text{długość}_{\text{pojazd}} \times \text{szerokość}_{\text{pojazd}}$ lub b) równoważna przestrzeń ładunkowa określona powyżej w celu instalacji maszyn lub wyposażenia oraz c) z przestrzenią ładunkową wyraźnie oddzieloną sztywną przegrodą od przestrzeni przeznaczonej dla osób znajdujących się w pojeździe oraz d) przestrzeń ładunkowa zdolna pomieścić co najmniej sześciu osób o długości boku 600 mm

Kategoria	Nazwa kategorii	Wspólne kryteria klasyfikacji
L7e	Ciężki czterokołowiec	4) cztery koła i napęd zgodnie z art. 4 ust. 3 oraz 5) masa w stanie gotowym do jazdy: a) ≤ 450 kg do przewozu pasażerów b) ≤ 600 kg do transportu towarów oraz 6) pojazd L7e, którego nie można sklasyfikować jako pojazdu L6e oraz
Podkategorie	Nazwa podkategorii	Dodatkowe kryteria podklasyfikacji
L7e-A	Ciężki czterokołowiec drogowy	7) pojazd L7e niezgodny ze szczególnymi kryteriami klasyfikacji dla pojazdu L7e-B lub L7e-C oraz 8) pojazd przeznaczony jedynie do przewozu pasażerów oraz 9) maksymalna ciągła moc znamionowa lub netto ⁽¹⁾ ≤ 15 kW oraz
Dalsze podkategorie	Nazwa dalszej podkategorii	Dodatkowe kryteria podklasyfikacji
L7e-A1	Ciężki czterokołowiec drogowy A1	10) maksymalnie dwa siedzenia siodłowe, w tym siedzenie dla kierującego pojazdem oraz 11) drążek kierownicy
L7e-A2	Ciężki czterokołowiec drogowy A2	10) pojazd L7e-A niezgodny ze szczególnymi kryteriami klasyfikacji dla pojazdu L7e-A1 oraz 11) maksymalnie dwa siedzenia niesiodłowe, w tym siedzenie dla kierującego pojazdem
Podkategoria	Nazwa podkategorii	Dodatkowe kryteria podklasyfikacji
L7e-B	Ciężki czterokołowiec terenowy	7) pojazd L7e niezgodny ze szczególnymi kryteriami klasyfikacji dla pojazdu L7e-C oraz 8) prześwit ≥ 180 mm oraz
Dalsze podkategorie	Nazwa dalszej podkategorii	Dodatkowe kryteria podklasyfikacji
L7e-B1	Czterokołowiec terenowy	9) maksymalnie dwa siedzenia siodłowe, w tym siedzenie dla kierującego pojazdem, oraz 10) wyposażony w drążek kierownicy oraz 11) maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu ≤ 90 km/h oraz 12) stosunek rozstawu osi do prześwitu ≤ 6
L7e-B2	Pojazd typu side-by-side buggy	9) pojazd L7e-B inny niż pojazd L7e-B1 oraz 10) maksymalnie trzy niesiodłowe siedzenia, z czego dwa umiejscowione obok siebie, w tym miejsce siedzące dla kierującego pojazdem, oraz 11) maksymalna ciągła moc znamionowa lub netto ⁽¹⁾ ≤ 15 kW oraz 12) stosunek rozstawu osi do prześwitu ≤ 8

Podkategoria	Nazwa podkategorii	Dodatkowe kryteria podklasyfikacji
L7e-C	Ciężki pojazd czterokołowy	7) pojazd L7e niezgodny ze szczególnymi kryteriami klasyfikacji dla pojazdu L7e-B oraz 8) maksymalna ciągła moc znamionowa lub netto ⁽¹⁾ ≤ 15 kW oraz 9) maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu ≤ 90 km/h oraz 10) zamknięty przedział dla kierowcy i pasażerów dostępny maksymalnie z trzech stron oraz
Dalsze podkategorie	Nazwa dalszej podkategorii	Kryteria dalszej podklasyfikacji, dodatkowe w stosunku do kryteriów podklasyfikacji pojazdu L7e-C:
L7e-CP	Ciężki pojazd czterokołowy do przewozu pasażerów	11) pojazd L7e-C niezgodny ze szczególnymi kryteriami klasyfikacji dla pojazdu L7e-CU oraz 12) maksymalnie cztery siedzenia niesiodłowe, w tym siedzenie dla kierowcy
L7e-CU	Ciężki pojazd czterokołowy do celów użytkowych	11) przeznaczony wyłącznie do transportu towarów i wyposażony w otwartą lub zamkniętą praktycznie prostą i poziomą przestrzeń ładunkową spełniającą następujące kryteria: a) $\text{długość}_{\text{przestrzeń ładunkowa}} \times \text{szerokość}_{\text{przestrzeń ładunkowa}} \geq 0,3 \times \text{długość}_{\text{pojazd}} \times \text{szerokość}_{\text{pojazd}}$ lub b) równoważna przestrzeń ładunkowa określona powyżej zaprojektowana do instalacji maszyn lub wyposażenia oraz c) z przestrzenią ładunkową wyraźnie oddzieloną sztywną przegrodą od przestrzeni przeznaczonej dla osób znajdujących się w pojeździe oraz d) przestrzeń ładunkowa zdolna pomieścić co najmniej sześćian o długości boku 600 mm oraz 12) maksymalnie dwa siedzenia niesiodłowe, w tym siedzenie dla kierowcy

UWAGA: Uwagi do załączników zestawiono na końcu załącznika VIII.

ZAŁĄCZNIK II

Wyczerpujący wykaz wymogów do celów homologacji typu UE pojazdu ⁽³⁾

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Kategorie pojazdów											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A	WYMOGI W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI ŚRODOWISKOWEJ I OSIĄGU NAPĘDU POJAZDU														
1	23 & 24	procedury badań środowiskowych związanych z emisjami spalin, oparów, gazów cieplarnianych, ze zużyciem paliwa oraz paliwem wzorcowym		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		maksymalna konstrukcyjna prędkość pojazdu, maksymalny moment obrotowy, maksymalna ciągła całkowita moc napędu silnika		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		procedury badań związane z hałasem		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Kategorie pojazdów													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
B	WYMOGI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA FUNKCJONALNEGO POJAZDU																
1	22	dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		układ hamulcowy, łącznie z układem przeciwblokującym i kombinowanym		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		bezpieczeństwo elektryczne		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		wymogi dotyczące oświadczenia producenta w zakresie prób zmęczeniowych układów bezpieczeństwa funkcjonalnego, części i wyposażenia		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		przednie i tylne konstrukcje chroniące				IF			IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
6		szyby, wycieraczki szyb przednich i spryskiwacze szyb, urządzenia odmrażające i odmgławiające			IF	IF	IF	IF	IF	X	IF	X	IF	IF	IF	IF	X
7		urządzenia sterownicze uruchamiane przez kierującego pojazdem, w tym również identyfikacja urządzeń sterowniczych, kontrolnych, ostrzegawczych oraz wskaźników			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		instalacje urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej, łącznie z automatycznym włączaniem się oświetlenia		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		widoczność z tyłu			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		konstrukcja chroniąca przy przewróceniu się pojazdu (ROPS)														X	
11		mocowanie pasów bezpieczeństwa oraz pasy bezpieczeństwa				IF				X	IF	IF	IF	X		X	X
12		miejsca siedzące (siodełka i siedzenia)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		sterowność, właściwości przy pokonywaniu zakrętów i zwrotność		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		instalacja opon		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15		tablica z ograniczeniem maksymalnej prędkości pojazdu i jej umiejscowienie na pojeździe				IF				IF	IF	IF	IF	IF	X	X	IF
16		ochrona osób znajdujących się w pojeździe, w tym wyposażenie wnętrza, zagłówki i drzwi pojazdu				IF				IF	IF	IF	IF		IF		IF

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Kategorie pojazdów													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
17		maksymalna ciągła moc znamionowa lub moc netto lub konstrukcyjne ograniczenie prędkości pojazdu		X	X	X	IF	IF			X	X	X	X	X	X	
18		integralność konstrukcji pojazdu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Kategorie pojazdów													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
C	WYMOGI DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI POJAZDU I OGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE HOMOLOGACJI TYPU																
1	20	środki zabezpieczające przed nieuprawnionymi manipulacjami		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	25	ustalenia dotyczące procedur homologacji typu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	33	wymogi zgodności produkcji		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	18	urządzenia sprzęgające i zamocowania		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
5	18	urządzenia zabezpieczające przed użyciem przez osoby niepowołane		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	18	zgodność elektromagnetyczna (EMC)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	18	wystające elementy zewnętrzne		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	18	przechowywanie paliwa		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
9	18	skrzynie ładunkowe				IF				X		IF			IF	IF	IF
10	18	masy i wymiary		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	21	system diagnostyki pokładowej					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	18	uchwyty ręczne i podpórki dla nóg pasażerów			X	IF	IF	IF	IF	IF	X		IF	IF	IF	IF	
13	18	miejsce na tablicę rejestracyjną		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	18	informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	18	podpórki		X	X		X										
C2	WYMOGI DOTYCZĄCE SŁUŻB TECHNICZNYCH																
16	65	normy w zakresie wyników oraz ocena służb technicznych															

UWAGA: Uwagi do załączników zestawiono na końcu załącznika VIII.

ZAŁĄCZNIK III

Ograniczenia dla małych serii

(Pod-)kategoria pojazdu	Nazwa (pod-)kategorii pojazdu	Małe serie (jednostki udostępniane na rynku, rejestrowane i dopuszczane dla każdego typu rocznie)
L1e-A	Rower z napędem	50
L1e-B	Dwukołowy motorower	
L2e	Trzykołowy motorower	
L3e	Dwukołowy motocykl	75
L4e	Dwukołowy motocykl z bocznym wózkiem	150
L5e-A	Pojazd trzykołowy	75
L5e-B	Użytkowy pojazd trzykołowy	150
L6e-A	Lekki czterokołowiec drogowy	30
L6e-B	Lekki pojazd czterokołowy	150
L7e-A	Ciężki czterokołowiec drogowy	30
L7e-B	Ciężki czterokołowiec terenowy	50
L7e-C	Ciężki pojazd czterokołowy	150

ZAŁĄCZNIK IV

Harmonogram stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do homologacji typu

Pkt	Opis	(Pod-)kategoria	Nowe typy pojazdów obowiązkowo	Istniejące typy pojazdów obowiązkowo	Ostatnia data rejestracji pojazdów zgodnych z wymogami
1.	Stosowanie aktu delegowanego dotyczącego wymogów w zakresie efektywności środowiskowej i osiągnięć napędu, pozycje zgodnie z wykazem w części A załącznika II				
1.1.	Badanie typu I, badanie emisji spalin z rury wydechowej po rozruchu na zimno	—	—	—	—
1.1.1.	Cykl badawczy	—	—	—	—
1.1.1.1.	Badanie typu I, cykl badawczy ECE R 47	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.1.2.	Badanie typu I, ECE R 40 (w odpowiednich przypadkach z uwzględnieniem dodatkowego cyklu jazdy po mieście)	L5e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.3.	Badanie typu I, WMTC, etap 2	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.4.	Badanie typu I, dostosowany cykl badania w oparciu o cykl WMTC	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.1.2.	Badanie typu I, ograniczenia emisji spalin z rury wydechowej		—	—	—
1.1.2.1.	Euro 4: załącznik VI część A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.2.2.	Euro 4: załącznik VI część A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.2.3.	Euro 5: załącznik VI część A2	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.2.	Badanie typu II, badanie emisji spalin na (podwyższonym) biegu jałowym/ przy swobodnym przyspieszeniu				
1.2.1.	Badanie typu II, badanie emisji spalin na (podwyższonym) biegu jałowym/ przy swobodnym przyspieszeniu	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.2.2.	Badanie typu II, badanie emisji spalin na (podwyższonym) biegu jałowym/ przy swobodnym przyspieszeniu	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.3.	Badanie typu III, zerowa emisja gazów ze skrzyni korbowej				
1.3.1.	Badanie typu III, zerowa emisja gazów ze skrzyni korbowej	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.3.2.	Badanie typu III, zerowa emisja gazów ze skrzyni korbowej	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.	Badanie typu IV, emisje oparów		—	—	—
1.4.1.	Badanie przepuszczalności zbiornika na paliwo	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2017	

Pkt	Opis	(Pod-)kategoria	Nowe typy pojazdów obowiązkowo	Istniejące typy pojazdów obowiązkowo	Ostatnia data rejestracji pojazdów zgodnych z wymogami
1.4.2.	Badanie przepuszczalności zbiornika na paliwo	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2016	
1.4.3.	Procedura badania SHED	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.4.	Procedura badania SHED	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	
1.4.5.	Wartości graniczne badania SHED, załącznik VI część C1	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.4.6.	Wartości graniczne badania SHED, załącznik VI część C1	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.4.7.	Badanie SHED lub badanie przenikania paliwa, w oczekiwaniu na wyniki badań, o których mowa w art. 23 ust. 4 i 5	L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2020	1.1.2021	
1.4.8.	Wartości graniczne badania SHED, załącznik VI część C2, w oczekiwaniu na wyniki badań, o których mowa w art. 23 ust.4 i 5	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.5.	Badanie typu V, test na wytrzymałość ⁽³⁾				
1.5.1.	Trwałość wyrażona przebiegiem pojazdu w kilometrach (Euro 4), załącznik VII część A i B	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.5.2.	Trwałość wyrażona przebiegiem pojazdu w kilometrach (Euro 4), załącznik VII część A i B	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.5.3.	Trwałość wyrażona przebiegiem pojazdu w kilometrach (Euro 5), załącznik VII część A i B	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.6.	Badania typu VI nie przewidziano	—	—	—	—
1.7.	Badanie typu VII, określenie ilości emisji gazów cieplarnianych/zużycia paliwa lub energii oraz sprawozdawczość			—	
1.7.1.	Badanie typu VII, określenie ilości emisji gazów cieplarnianych/zużycia paliwa lub energii oraz sprawozdawczość	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.7.2.	Badanie typu VII, określenie ilości emisji gazów cieplarnianych/zużycia paliwa lub energii oraz sprawozdawczość	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.8.	Badanie typu VIII, badanie środowiskowe OBD		—	—	
1.8.1.	OBD etap I wymogi funkcjonalne	L3e, L4e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2016; dla L6e-A: 1.1.2017	1.1.2017; dla L6e-A: 1.1.2018	31.12.2020
	OBD etap I procedura badania środowiskowego (badanie typu VIII)				
	OBD etap I wartości progowe dotyczące badań środowiskowych, załącznik VI część B1				

Pkt	Opis	(Pod-)kategoria	Nowe typy pojazdów obowiązkowo	Istniejące typy pojazdów obowiązkowo	Ostatnia data rejestracji pojazdów zgodnych z wymogami
1.8.2.	OBD etap I wymogi funkcjonalne	L3e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
	OBD etap I procedura badania środowiskowego (badanie typu VIII)				
	OBD etap I wartości progowe dotyczące badań środowiskowych, załącznik VI część B2				
1.8.3.	OBD etap II wymogi funkcjonalne, w oczekiwaniu na art. 23 ust. 4 i 5	L3e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	
	OBD etap II procedury badań środowiskowych (badanie typu VIII), w oczekiwaniu na art. 23 ust. 4 i 5				
	OBD etap II wartości progowe dotyczące badań środowiskowych, załącznik VI część B2, w oczekiwaniu na art. 23 ust. 4 i 5				
1.9.	Badanie typu IX, poziom hałasu ⁽³⁾				
1.9.1.	Procedura badania poziomu hałasu i dopuszczalne wartości, załącznik VI część D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.9.2.	Procedura badania poziomu hałasu i dopuszczalne wartości ⁽³⁾ , załącznik VI część D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.9.3.	Regulaminy EKG ONZ nr 9, 41, 63 i 92 oraz dopuszczalne wartości w załączniku VI część D	L1e-L7e			
1.9.4.	Regulaminy EKG ONZ nr 9, 41, 63 i 92 oraz związane z nimi nowe dopuszczalne wartości zaproponowane przez Komisję	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.10.	Badania i wymogi w zakresie osiągnięć napędu w odniesieniu do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu, maksymalnego momentu obrotowego, maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto oraz maksymalnej mocy szczytowej				
1.10.1.	Badania i wymogi w zakresie osiągnięć napędu	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.10.2.	Badania i wymogi w zakresie osiągnięć napędu	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Pkt	Opis	(Pod-)kategoria	Nowe typy pojazdów obowiązkowo	Istniejące typy pojazdów obowiązkowo	Ostatnia data rejestracji pojazdów zgodnych z wymogami
2.	Stosowanie aktu delegowanego dotyczącego wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdu, pozycje zgodnie z wykazem w załączniku II część B ⁽³⁾				
2.1.	Stosowanie aktu delegowanego dotyczącego wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdu, pozycje zgodnie z wykazem w załączniku II część B ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
2.2.	Stosowanie aktu delegowanego dotyczącego wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdu, pozycje zgodnie z wykazem w załączniku II część B ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.	Załącznik VIII, zaawansowane elementy bezpieczeństwa ⁽³⁾		—	—	
2.3.1.	Automatyczne włączanie się oświetlenia	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2016	
2.3.2.	Urządzenie do bezpiecznego pokonywania zakrętów (mechanizm różnicowy lub równoważny)	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.3.	Zaawansowane układy hamulcowe, montowanie obowiązkowe	L3e	1.1.2016	1.1.2017	—

Pkt	Opis	(Pod-)kategoria	Nowe typy pojazdów obowiązkowo	Istniejące typy pojazdów obowiązkowo	Ostatnia data rejestracji pojazdów zgodnych z wymogami
3.	Stosowanie aktu delegowanego dotyczącego wymogów konstrukcyjnych pojazdu, pozycje zgodnie z wykazem w załączniku II część C ⁽³⁾				
3.1.	Stosowanie aktu delegowanego dotyczącego wymogów konstrukcyjnych pojazdu, pozycje zgodnie z wykazem w załączniku II część C ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
3.2.	Stosowanie aktu delegowanego dotyczącego wymogów konstrukcyjnych pojazdu, pozycje zgodnie z wykazem w załączniku II część C ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Pkt	Opis	(Pod-)kategoria	Nowe typy pojazdów obowiązkowo	Istniejące typy pojazdów obowiązkowo	Ostatnia data rejestracji pojazdów zgodnych z wymogami
4.	Stosowanie aktu wykonawczego dotyczącego wymogów administracyjnych				
4.1.	Stosowanie aktu wykonawczego dotyczącego wymogów administracyjnych	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
4.2.	Stosowanie aktu wykonawczego dotyczącego wymogów administracyjnych	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

UWAGA: Uwagi do załączników zestawiono na końcu załącznika VIII.

ZAŁĄCZNIK V

A) Badania i wymogi środowiskowe

Pojazdy kategorii L mogą uzyskać homologację typu wyłącznie wtedy, gdy spełniają one następujące wymogi środowiskowe:

Typ badania	Opis	Wymogi: wartości graniczne	Kryteria dalszej klasyfikacji, dodatkowe w stosunku do art. 2 i załącznika I	Wymogi: procedury badań
I	Zanieczyszczenia z rury wydechowej po rozruchu silnika zimnego	Załącznik VI część A	Światowy Regulamin Techniczny EKG ONZ nr 2, rozdział 6.3 Pojazdy kategorii L wyposażone w silnik spalinowy o pojemności < 50 cm ³ i rozwijające prędkość maksymalną < 50 km/h zalicza się do pojazdów klasy I.	
II	— PI lub hybrydowy ⁽⁵⁾ wyposażony w PI: emisje na biegu jałowym i podwyższonym biegu jałowym — CI lub hybrydowy z silnikiem CI: badanie przy swobodnym przyspieszeniu	Dyrektywa 2009/40/WE ⁽⁶⁾		
III	Emisje gazów ze skrzyni korbowej	Emisja zerowa, zamknięta skrzynia korbowa. Emisje gazów ze skrzyni korbowej pojazdu nie mogą trafiać bezpośrednio do atmosfery przez cały okres jego użytkowania.		
IV	Emisje oparów	Załącznik VI część C		
V	Trwałość urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń	Załączniki VI i VII		
VI	Badania typu VI nie przewidziano	Nie dotyczy		Nie dotyczy
VII	Emisja CO ₂ , zużycie paliwa lub energii elektrycznej oraz zasięg przy zasilaniu energią elektryczną	Pomiar i raportowanie – brak dopuszczalnych wartości do celów homologacji typu	Światowy Regulamin Techniczny EKG ONZ nr 2, rozdział 6.3 Pojazdy kategorii L wyposażone w silnik spalinowy o pojemności < 50 cm ³ i rozwijające prędkość maksymalną < 50 km/h zalicza się do pojazdów klasy I.	
VIII	Badania środowiskowe OBD	Załącznik VI część B	Światowy Regulamin Techniczny EKG ONZ nr 2, rozdział 6.3 Pojazdy kategorii L wyposażone w silnik spalinowy o pojemności < 50 cm ³ i rozwijające prędkość maksymalną < 50 km/h zalicza się do pojazdów klasy I.	
IX	Poziom hałasu	Załącznik VI część D	Kiedy regulaminy EKG ONZ nr 9, 41, 63 lub 92 zastąpią wymogi UE w odniesieniu do własności, określone aktach delegowanych dotyczących efektywności środowiskowej i osiągu napędu, kryteria (pod-)klasyfikacji określone w tych regulaminach EKG ONZ (załącznik 6) dobierane są z uwzględnieniem badań typu IX (badania poziomu hałasu).	

B) Stosowanie wymogów w zakresie badania efektywności środowiskowej do celów homologacji i rozszerzeń

	Pojazdy z silnikami PI, w tym pojazdy hybrydowe									Pojazdy z silnikami CI, w tym pojazdy hybrydowe		Pojazd z napędem elektrycznym lub pojazd napędzany przy pomocy sprężonego powietrza (CA)	Pojazd zasilany wodorowymi ogniwami paliwowymi
	Jednopaliwowe ⁽²⁰⁾				Dwupaliwowe			Wielopaliwowe		Wielopaliwowe	Jednopaliwowe		
	Benzyna (E5) ⁽²¹⁾	LPG	NG/biometan	H ₂	Benzyna (E5)	Benzyna (E5)	Benzyna (E5)	Benzyna (E5)	NG/biometan	Olej napędowy (B5)	Olej napędowy (B5)		
LPG					NG/biometan	H ₂	Etanol (E85)	H ₂ NG)	Paliwo ekologiczne				
Badanie typu I ⁽¹⁹⁾	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (tylko B5)	Tak	Nie	Nie
Badanie typu I ⁽¹⁹⁾ Masa cząstek stałych (tylko Euro 5) ⁽⁶⁾	Tak	Nie	Nie	Nie	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Nie	Tak (tylko B5)	Tak	Nie/Tak dla CA	Nie
Badanie typu II ⁽¹⁹⁾ , w tym zadymienia spalin jedynie dla CI	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (tylko benzyna)	Tak (oba paliwa)	Tak (tylko NG/biometan)	Tak (tylko B5)	Tak	Nie	Nie
Badanie typu III ⁽¹⁹⁾	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie	Nie
Badanie typu IV ⁽¹⁹⁾	Tak	Nie	Nie	Nie	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie
Badanie typu V ⁽¹⁹⁾	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko NG/biometan)	Tak (tylko B5)	Tak	Nie	Nie
Badanie typu VII ⁽¹⁹⁾	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak (oba paliwa)	Tak	Tak (tylko zużycie energii)	Tak (tylko zużycie paliwa)

	Pojazdy z silnikami PI, w tym pojazdy hybrydowe									Pojazdy z silnikami CI, w tym pojazdy hybrydowe		Pojazd z napędem elektrycznym lub pojazd napędzany przy pomocy sprężonego powietrza (CA)	Pojazd zasilany wodorowymi ogniwami paliwowymi
	Jednopaliwowe ⁽²⁰⁾				Dwupaliwowe			Wielopaliwowe		Wielopaliwowe	Jednopaliwowe		
	Benzyna (E5) ⁽²¹⁾	LPG	NG/biometan	H ₂	Benzyna (E5)	Benzyna (E5)	Benzyna (E5)	Benzyna (E5)	NG/biometan	Olej napędowy (B5)	Olej napędowy (B5)		
LPG					NG/biometan	H ₂	Etanol (E85)	H ₂ NG)	Paliwo ekologiczne				
Badanie typu VIII ⁽¹⁹⁾	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko benzyna)	Tak (tylko NG/biometan)	Tak (tylko B5)	Tak	Nie	Nie
Badanie typu IX ⁽¹⁹⁾	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie Tak dla CA	Nie

UWAGA: Uwagi do załączników zestawiono na końcu załącznika VIII.

ZAAŁĄCZNIK VI

Dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń, wartości progowe OBD oraz dopuszczalne wartości poziomu hałasu w odniesieniu do homologacji typu i zgodności produkcji

A) Dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń z rury wydechowej po rozruchu silnika zimnego

A1) Euro 4

Kategoria pojazdu	Nazwa kategorii pojazdu	Klasa napędu	Etap Euro	Masa tlenku węgla (CO)	Masa wszystkich węglowodorów (THC)	Masa tlenków azotu (NO _x)	Masa cząstek stałych (PM)	Cykl badania
				L ₁ (mg/km)	L ₂ (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	
L1e-A	Rower z napędem	PI/CI/hybrydowy	Euro 4	560	100	70		ECE R47
L1e-B	Dwukołowy motorower	PI/CI/hybrydowy	Euro 4	1 000	630	170	—	ECE R47
L2e	Trzykołowy motorower	PI/CI/hybrydowy	Euro 4	1 900	730	170	—	ECE R47
L3e L4e (7)	— Dwukołowy motocykl z bocznym wózkiem lub bez niego	PI/PI hybrydowy, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	—	WMTC, etap 2
L5e-A L7e-A	— Pojazd trzykołowy	PI/PI hybrydowy, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	—	WMTC, etap 2
	— Ciężki czterokołowiec drogowy	CI/CI hybrydowy	Euro 4	1 000	100	300	80 ⁽⁸⁾	WMTC, etap 2
L5e-B	Użytkowy pojazd trzykołowy	PI/PI hybrydowy	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI/CI hybrydowy	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽⁸⁾	ECE R40
L6e-A L6e-B	Lekki czterokołowiec drogowy	PI/PI hybrydowy	Euro 4	1 900	730	170		ECE R47
	Lekki pojazd czterokołowy	CI/CI hybrydowy	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽⁸⁾	ECE R47
L7e-B L7e-C	Ciężki czterokołowiec terenowy	PI/PI hybrydowy	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
	Ciężki pojazd czterokołowy	CI/CI hybrydowy	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽⁸⁾	ECE R40

A2) Euro 5

Kategoria pojazdu	Nazwa kategorii pojazdu	Klasa napędu	Etap Euro ⁽⁴⁾	Masa tlenku węgla (CO)	Masa wszystkich węglowodorów (THC)	Masa węglowodorów niemetanowych (NMHC)	Masa tlenków azotu (NO _x)	Masa cząstek stałych (PM)	Cykl badań
				L ₁ (mg/km)	L _{2A} (mg/km)	L _{2B} (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	
L1e-A	Rower z napędem	PI/CI/hybrydowy	Euro 5	500	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	poprawione WMTC ⁽¹⁰⁾
L1e-B-L7e	Wszystkie pozostałe pojazdy kategorii L	PI/PI hybrydowy	Euro 5	1 000	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	poprawione WMTC
		CI/CI hybrydowy		500	100	68	90	4,5	poprawione WMTC

B) Wartości progowe systemu diagnostyki pokładowej

B1) Euro 4, OBD etap I

Kategoria pojazdu	Nazwa kategorii pojazdu	Klasa napędu	Poziom Euro	Masa tlenku węgla (CO)	Masa wszystkich węglowodorów (THC)	Masa tlenków azotu (NO _x)	Cykl badania
				OT ₁ (mg/km)	OT ₂ (mg/km)	OT ₃ (mg/km)	
L6e-A	— Lekki czterokołowiec drogowy	PI, CI lub hybrydowy	Euro 4	3 610	2 690	850	ECE R47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽⁷⁾ L5e-A L7e-A	— Dwukołowy motocykl z bocznym wózkiem lub bez niego — Pojazd trzykołowy — Ciężki czterokołowiec drogowy	PI/PI hybrydowy v _{max} < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, etap 2
		PI/PI hybrydowy v _{max} ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, etap 2
		CI/CI hybrydowy		2 170	630	900	WMTC, etap 2

B2) Euro 5, OBD etap I oraz OBD etap II ⁽⁴⁾

Kategoria pojazdu	Nazwa kategorii pojazdu	Klasa napędu	Etap Euro	Masa tlenku węgla (CO)	Masa węglowodorów niemetalicznych (NMHC)	Masa tlenków azotu (NO _x)	Masa cząstek stałych (PM)	Cykl badania
				OT ₁ (mg/km)	OT ₂ (mg/km)	OT ₃ (mg/km)	OT ₄ (mg/km)	
L3e-L7e ⁽⁶⁾	Wszystkie pojazdy kategorii L z wyjątkiem kategorii L1e i L2e	PI/PI hybrydowy	Euro 5	1 900	250	300	50	poprawione WMTC
		CI/CI hybrydowy	Euro 5	1 900	320	540	50	poprawione WMTC

C) Dopuszczalne wartości emisji oparów

C1) Euro 4

Kategoria pojazdu	Nazwa kategorii pojazdu	Klasa napędu	Etap Euro	Masa wszystkich węglowodorów (THC) (mg/badanie)	Cykl badania
L3e L4e (7)	Dwukołowy motocykl (13) z bocznym wózkiem lub bez niego	PI (11)	Euro 4	2 000	SHED
L5e-A	Pojazd trzykołowy	PI (11)	Euro 4		
L6e-A	Lekki czterokołowiec drogowy	PI (11)	Euro 4		
L7e-A	Ciężki czterokołowiec drogowy	PI (11)	Euro 4		

C2) Euro 5

Klasa pojazdu ⁽¹²⁾	Nazwa kategorii pojazdu	Klasa napędu	Etap Euro	Badanie przepuszczalności (mg/m ³ /dzień)		Masa wszystkich węglowodorów (THC) w badaniu SHED (mg/badanie)
				Zbiornik paliwa	Przewody paliwowe	Pojazd
L1e-A	Rower z napędem	PI ⁽¹¹⁾	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1e-B	Dwukołowy motorower		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Trzykołowy motorower		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e L4e ⁽⁷⁾	Dwukołowy motocykl z bocznym wózkiem lub bez niego		Euro 5			1 500
L5e-A	Pojazd trzykołowy		Euro 5			1 500
L5e-B	Trzykołowy pojazd użytkowy		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6e-A	Lekki czterokołowiec drogowy		Euro 5			1 500
L6e-B	Lekki pojazd czterokołowy		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-A	Ciężki czterokołowiec drogowy		Euro 5			1 500
L7e-B	Wszystkie czterokołowce terenowe		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-C	Ciężki pojazd czterokołowy		Euro 5	1 500	15 000	1 500

D) Dopuszczalne wartości poziomu hałasu – Euro 4 i Euro 5

Kategoria pojazdu	Nazwa kategorii pojazdu	Euro 4 Poziom hałasu ⁽¹⁴⁾ (dB(A))	Euro 4 Procedura badania ⁽¹⁶⁾	Euro 5 Poziom hałasu ⁽¹⁵⁾ (dB(A))	Euro 5 Procedura badania
L1e-A	Rower z napędem	63 ⁽¹⁴⁾	Akt delegowany/Regulamin EKG ONZ nr 63		Regulamin EKG ONZ nr 63
L1e-B	Dwukołowy motorower $v_{\max} \leq 25$ km/h	66			
	Dwukołowy motorower $v_{\max} \leq 45$ km/h	71			
L2e	Trzykołowy motorower	76	Akt delegowany/Regulamin EKG ONZ nr 9		Regulamin EKG ONZ nr 9
L3e	Dwukołowy motocykl Pojemność silnika ≤ 80 cm ³	75	Akt delegowany/Regulamin EKG ONZ nr 41		Regulamin EKG ONZ nr 41
	Dwukołowy motocykl 80 cm ³ < Pojemność silnika ≤ 175 cm ³	77			
	Dwukołowy motocykl Pojemność silnika > 175 cm ³	80			
L4e	Dwukołowy motocykl z bocznym wózkiem	80			
L5e-A	Pojazd trzykołowy	80	Akt delegowany/Regulamin EKG ONZ nr 9		Regulamin EKG ONZ nr 9
L5e-B	Trzykołowy pojazd użytkowy	80			
L6e-A	Lekki czterokołowiec drogowy	80	Akt delegowany/Regulamin EKG ONZ nr 63		Regulamin EKG ONZ nr 63
L6e-B	Lekki pojazd czterokołowy	80	Akt delegowany/Regulamin EKG ONZ nr 9		Regulamin EKG ONZ nr 9
L7e-A	Ciężki czterokołowiec drogowy	80			
L7e-B	Ciężki czterokołowiec terenowy	80			
L7e-C	Ciężki pojazd czterokołowy	80			

UWAGA: Uwagi do załączników zestawiono na końcu załącznika VIII.

ZAAŁĄCZNIK VII

Trwałość urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń

A) Trwałość wyrażona przebiegiem pojazdu w kilometrach dla pojazdów kategorii L

Kategoria pojazdu	Nazwa kategorii pojazdu	Trwałość wyrażona przebiegiem pojazdu w kilometrach Euro 4 (km) oraz trwałość wyrażona przebiegiem pojazdu w kilometrach Euro 5 ⁽⁴⁾ (km)
L1e-A L3e-AxT (x = 1, 2 lub 3)	— Rower z napędem — Dwukołowy motocykl trialowy	5 500
L1e-B L2e L3e-AxE (x = 1, 2 lub 3) L6e-A L7e-B	— Dwukołowy motorower — Trzykołowy motorower — Dwukołowy motocykl enduro — Lekki czterokołowiec drogowy — Ciężki czterokołowiec terenowy	11 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L5e L6e-B L7e-C	— Dwukołowy motocykl z bocznym wózkiem lub bez niego ($v_{\max} < 130$ km/h) — Pojazd trzykołowy — Lekki pojazd czterokołowy — Ciężki pojazd czterokołowy	20 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L7e-A	— Dwukołowy motocykl z bocznym wózkiem lub bez niego ($v_{\max} \geq 130$ km/h) — Ciężki czterokołowiec drogowy	35 000

B) Współczynniki pogarszania jakości (DF):

Kategoria pojazdu	Nazwa kategorii pojazdu	Euro 4 DF (-) DF (-)				Euro 5 DF ⁽⁴⁾ (-)							
		CO	HC	NO _x	PM	CO	THC		NMHC		NO _x		PM ⁽¹⁷⁾ ⁽⁴⁾
							PI	CI ⁽¹⁸⁾	PI	CI	PI	CI	CI
L1e-L7e	wszystkie	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

UWAGA: Uwagi do załączników zestawiono na końcu załącznika VIII.

ZAŁĄCZNIK VIII

Wymogi w zakresie poprawy bezpieczeństwa funkcjonalnego

Temat	Wymagania
Obowiązek montowania zaawansowanych układów hamulcowych	<p>a) nowe motocykle⁽²²⁾ podkategorii L3e-A1, które są udostępniane na rynku, rejestrowane i dopuszczane są wyposażone w przeciwblokujący lub kombinowany układ hamulcowy lub obydwaj typy zaawansowanych układów hamulcowych, w zależności od wyboru producenta;</p> <p>b) nowe motocykle podkategorii L3e-A2 i L3e-A3, które są udostępniane na rynku, rejestrowane i dopuszczane są wyposażone w układ przeciwblokujący.</p> <p>Wyłączenie:</p> <p>L3e-AxE (x = 1, 2 lub 3, dwukołowe motocykle enduro) oraz L3e-AxT (x = 1, 2 lub 3, dwukołowe motocykle trialowe) są wyłączone z obowiązku montowania zaawansowanych układów hamulcowych.</p>
Bezpieczne pokonywanie zakrętów na drogach utwardzonych	<p>Pojazdy kategorii L mają być skonstruowane w sposób umożliwiający w dowolnym momencie obracanie się każdego koła z inną prędkością, aby zapewnić bezpieczne pokonywanie zakrętów na drogach utwardzonych. Jeżeli pojazd jest wyposażony w mechanizm różnicowy z blokadą, musi on być zaprojektowany w taki sposób, aby umożliwiać odblokowanie.</p>
Poprawa widoczności pojazdu i kierowcy poprzez automatyczne włączanie się oświetlenia	<p>Aby poprawić ich widoczność pojazdy kategorii L mają być wyposażone w następujące urządzenia:</p> <p>a) dla pojazdów L1e: urządzenia oświetleniowe i sygnalizacji świetlnej zgodne z regulaminem EKG ONZ nr 74 zmiana 2, które wprowadza wymóg automatycznego włączania się oświetlenia;</p> <p>b) dla pojazdów L3e: w zależności od wyboru producenta, urządzenia oświetleniowe i sygnalizacji świetlnej zgodne z regulaminem EKG ONZ nr 53 zmiana 2, poprawki 1 i 2, lub zastosować dedykowane światła dzienne (DRL) zgodne z regulaminem EKG ONZ nr 87 zmiana 2, poprawki 1 i 2;</p> <p>c) dla wszystkich pozostałych podkategorii pojazdów kategorii L: układ oświetlenia z automatycznym włączaniem się oświetlenia lub, w zależności od wyboru producenta, włączane automatycznie dedykowane światła dzienne⁽²³⁾.</p>

Temat	Wymagania
(załącznik II część B.3) Bezpieczeństwo elektryczne	Pojazdy kategorii L z elektrycznym układem napędowym, wyposażone w jeden lub większą liczbę silników trakcyjnych, zasilanych energią elektryczną i niepołączonych na stałe z siecią przesyłową, a także ich wysokonapięciowe części i układy, które są galwanicznie połączone z szyną wysokonapięciową elektrycznego układu napędowego, projektuje się w taki sposób, aby uniknąć wszelkich zagrożeń dla bezpieczeństwa elektrycznego, stosując się do odpowiednich wymogów regulaminu EKG ONZ nr 100 oraz ISO 13063.
(załącznik II część B.4) Wymogi dotyczące oświadczenia producenta w zakresie prób zmęczeniowych najważniejszych układów bezpieczeństwa funkcjonalnego, części i wyposażenia	<p>Producent pojazdów oświadcza, że pojazd wyprodukowany zgodnie z art. 22 ust. 2 może być normalnie użytkowany zgodnie z przeznaczeniem co najmniej do przejechania odległości określonej poniżej w ciągu 5 lat od pierwszej rejestracji.</p> <p>Odległość ta wynosi 1,5 odległości określonej w załączniku VII w bezpośrednim stosunku do danej kategorii pojazdów i etapu emisji (etap Euro), zgodnie z którym pojazd otrzymuje homologację, jednak wymagana odległość nie przekracza 60 000 km dla żadnej kategorii pojazdów.</p>
(załącznik II część B.5) Wymogi dotyczące przednich i tylnych konstrukcji chroniących	<p>Przednie i tylne elementy konstrukcyjne pojazdów kategorii L projektuje się w taki sposób, aby uniknąć szpiczastych lub ostrych części bądź elementów wystających, które są skierowane na zewnątrz i mogą spowodować zaczepienie lub znacznie zwiększyć dotkliwość obrażeń lub prawdopodobieństwo ran szarpanych u niechronionych użytkowników dróg w przypadku zderzenia.</p> <p>Ma to zastosowanie zarówno do przedniej, jak i do tylnej konstrukcji pojazdu.</p>
(załącznik II B.10) Mocowania pasów bezpieczeństwa i pasy bezpieczeństwa	Obowiązkowe wymogi dotyczące mocowań pasów bezpieczeństwa oraz montowanie pasów bezpieczeństwa w pojazdach kategorii L2e, L5e, L6e oraz L7e posiadających nadwozie
(załącznik II część B.15) Wymogi dotyczące ochrony osób znajdujących się w pojeździe, w tym wyposażenia wnętrza i drzwi pojazdu	<p>Pojazdy kategorii L2e, L5e, L6e oraz L7e, posiadające nadwozie, projektuje się w taki sposób, aby nie miały one szpiczastych lub ostrych części bądź elementów zewnętrznych, które mogą znacząco zwiększyć dotkliwość obrażeń kierowcy i pasażerów.</p> <p>Pojazdy wyposażone w drzwi projektuje się w taki sposób, aby ich drzwi miały odpowiednie zamki i zawiasy.</p>
(załącznik II część B.17) Wymogi dotyczące integralności konstrukcji pojazdu	Producent pojazdów oświadcza, że w przypadku wycofania produktu z powodu poważnego zagrożenia bezpieczeństwa organ udzielający homologacji i Komisja na żądanie niezwłocznie otrzymają szczegółową analizę konstrukcji pojazdu, jego komponentów lub części, wykonaną przy pomocy obliczeń konstrukcyjnych, wirtualnych metod testowania lub badań strukturalnych. Homologacja nie zostanie udzielona w przypadku wątpliwości co do tego, czy producent pojazdu jest w stanie dostarczyć taką analizę.

UWAGA: Uwagi do załączników zestawiono na końcu załącznika VIII.

Uwagi wyjaśniające do załączników I do VIII

- (1) Ograniczenia mocy określone w załączniku I oparte są o maksymalną ciągłą moc znamionową dla pojazdów napędzanych elektrycznie oraz o maksymalną moc netto dla pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym. Waga pojazdu odpowiada jego masie w stanie gotowym do jazdy.
- (2) Podklasyfikacja pojazdów kategorii L3e, w zależności od tego, czy prędkość konstrukcyjna pojazdu jest mniejsza lub równa 130 km/h lub większa niż 130 km/h, jest niezależna od jej podklasyfikacji według klas osiągu napędu: L3e-A1 (mimo, że raczej nie osiągnie 130 km/h), L3e-A2 i L3e-A3.
- (3) „X” oznacza, że niniejsze rozporządzenie ustala obowiązkowe wymogi w odniesieniu do danej kwestii i kategorii. Dokładne wymogi określono w podanych artykułach i dokumentach referencyjnych w tej tabeli.

„IF” oznacza „jeśli zamontowano”. Jeżeli układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, o których mowa w tabeli, montuje się w pojeździe, ponieważ są one obowiązkowe jedynie w przypadku niektórych pojazdów objętych daną kategorią, muszą one spełniać wymogi określone w aktach delegowanych i wykonawczych. Również wówczas, gdy producent pojazdów sam postanowi wyposażać pojazd w układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, muszą zostać spełnione wymogi określone w aktach delegowanych i wykonawczych.

W przypadku gdy miejsce w tabeli pozostaje puste, oznacza to, że niniejsze rozporządzenie nie określa wymogów dotyczących danej kwestii lub kategorii.
- (4) Zob. art. 23 ust. 4 i 5.
- (5) Jeżeli silniki (hybrydowe) są wyposażone w funkcję stop/start, producent musi zapewnić, aby silnik spalinowy pracował na biegu jałowym i podwyższonym biegu jałowym. Pojazd musi być w stanie przejść badanie swobodnego przyspieszania dla napędów obejmujących silnik z zapłonem samoczynnym.
- (6) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12).
- (7) Tylko dwukołowe motocykle podstawowe, do których zamontowany jest wózek boczny, muszą spełniać odpowiednie wymogi w zakresie ograniczeń emisji
- (8) Wyłącznie silniki CI, także jeśli na przykład koncepcja silnika hybrydowego obejmuje silnik CI.
- (9) Stosuje się wyłącznie do benzynowych silników z wtryskiem bezpośrednim (DI).
- (10) W badaniu efektywności środowiskowej określonym w art. 23 ust. 4 i 5 opisana zostanie także możliwość wykonania badania emisji dla pojazdów kategorii L3e, L5e-A i L7e-A w ramach poprawionego WMTC.
- (11) Pojazdy z silnikiem PI, napędzane benzyną, mieszkankami benzyny lub etanolem.
- (12) W badaniu efektywności środowiskowej zbadana zostanie opłacalność kontroli emisji oparów zgodnie z art. 23 ust. 4 i 5. Możliwe, że w badaniu poddane ocenie zostanie także badanie przepuszczalności zbiornika paliwa i przewodów układu paliwowego pod względem oparów alternatywnie dla badania SHED dla podkategorii pojazdów, które nie były jeszcze poddane badaniu emisji oparów, zob. art. 23 ust. 4 i 5.
- (13) $v_{\max} \geq 130$ km/h
- (14) Dopóki Unia nie przystąpi do regulaminów EKG ONZ nr 9, 41, 63 i 92 oraz nie przyjmie tych regulaminów w ramach WP29 EKG ONZ i w Unii, łącznie ze związanymi z tym równoważnymi ograniczeniami hałasu dla etapu Euro4 (tj. zgodnie z załącznikiem 6 do regulaminu EKG ONZ nr 41 dla motocykli kategorii L3e i L4e), pojazdy kategorii L muszą spełniać wymogi w zakresie ograniczeń wymienionych w części D załącznika VI. Gdy Unia przyjmie regulaminy EKG ONZ nr 9, 41, 63 i 92 staną się one obowiązujące wraz z ograniczeniami hałasu równoważnymi do ograniczeń wymienionych w części D załącznika VI i zastąpią procedury badań określone w akcie delegowanym w sprawie wymogów w zakresie efektywności środowiskowej i osiągu napędu.
- (15) Ograniczenia hałasu dla etapu Euro 5 mają zostać zmodyfikowane w oddzielnym akcie prawnym przyjętym w ramach zwykłej procedury ustawodawczej ustanowionej w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- (16) Akt delegowany przyjęty na mocy niniejszego rozporządzenia zawiera procedury badań hałasu i zostanie zastąpiony regulaminami EKG ONZ nr 9, 41, 63 i 92.
- (17) Jedynie dla silników PI DI oraz CI.
- (18) Stosuje się także do pojazdów hybrydowych.
- (19) Opis typu badania, odniesienia do wartości granicznych i procedury badań dla badań typu I-IX opisano w załączniku V.

- (20) W przypadku pojazdów napędzanych elektrycznie lub hybrydowych pojazdów elektrycznych jedynie wymogi w zakresie hałasu dotyczące cichych pojazdów.
 - (21) Terminy stosowania zastrzonych wymogów bezpieczeństwa opisano w załączniku IV.
 - (22) Pojazdy kategorii L4e (motocykle z wózkami bocznymi) są wyłączone z wymogów a) i b) w sprawie obowiązkowego montażu zaawansowanych układów hamulcowych.
 - (23) Aby umożliwić uruchomienie silnika spalinowego, układ oświetleniowy może być wyłączony podczas okresu rozruchu i następującego po nim okresu nie dłuższego niż 10 s.
-

ZAŁĄCZNIK IX

Tabela korelacji
(o której mowa w art. 81)

Dyrektywa 2002/24/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 1 akapit pierwszy	art. 2 ust. 1
art. 1 ust. 1 akapit drugi	art. 2 ust. 2
art. 1 ust. 1 akapit trzeci	art. 1 ust. 1 akapit drugi
art. 1 ust. 2 i 3	art. 2 ust. 1, art. 4, załącznik I
art. 2	art. 3
art. 3	art. 26 i 27
art. 4 ust. 1	art. 29 ust. 1 i 2, art. 18
art. 4 ust. 2	art. 29 ust. 1, art. 33
art. 4 ust. 3	art. 33 ust. 3
art. 4 ust. 4	—
art. 4 ust. 5	art. 33 ust. 1 i 3
art. 4 ust. 6	art. 29 ust. 3
art. 5 ust. 1	art. 29 ust. 10 i art. 30 ust. 3
art. 5 ust. 2	art. 29 ust. 10
art. 5 ust. 3	art. 29 ust. 4
art. 6 ust. 1	art. 29 ust. 5
art. 6 ust. 2 akapit pierwszy	art. 29 ust. 7
art. 6 ust. 2 akapit drugi	art. 29 ust. 8
art. 7 ust. 1 akapit pierwszy	art. 38 ust. 1
art. 7 ust. 1 akapit drugi	art. 38 ust. 2
art. 7 ust. 2	—
art. 7 ust. 3	art. 56 ust. 2
art. 7 ust. 4	art. 39 ust. 2
art. 7 ust. 5	art. 56 ust. 2 akapit pierwszy
art. 7 ust. 6	art. 56 ust. 2 akapit drugi
art. 8 ust. 1	art. 39 ust. 1
art. 8 ust. 2	art. 39 ust. 2
art. 9 ust. 1	art. 9 i art. 37 ust. 4
art. 9 ust. 2	art. 34 ust. 1
art. 9 ust. 3	art. 34 ust. 1 i 3
art. 9 ust. 4	art. 35 i 36

Dyrektywa 2002/24/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 9 ust. 5	art. 37 ust. 4
art. 10 ust. 1	art. 49 ust. 1
art. 10 ust. 2	art. 49 ust. 3
art. 10 ust. 3	art. 49 ust. 6
art. 10 ust. 4	art. 49 ust. 7
art. 11	—
art. 12	art. 48
art. 13	—
art. 14 ust. 1 lit. a)	art. 6 ust. 1
art. 14 ust. 1 lit. b) ppkt (i)	art. 67 ust. 1, art. 64
art. 14 ust. 1 lit. b) ppkt (ii)	—
art. 14 ust. 2 akapit pierwszy	—
art. 14 ust. 2 akapit drugi	art. 63 ust. 3
art. 15 ust. 1 i 2	art. 6 ust. 2 i 3
art. 15 ust. 3 akapit pierwszy lit. a) ppkt (i)	art. 42
art. 15 ust. 3 akapit pierwszy lit. a) ppkt (ii)	art. 2 ust. 2 lit. e)
art. 15 ust. 3 akapit drugi	—
art. 15 ust. 3 lit. b)	—
art. 15 ust. 4	—
art. 16 ust. 1 i 2	art. 44
art. 16 ust. 3	art. 40
art. 17	art. 72, 74 i 75
art. 18 ust. 1	art. 73 ust. 1
art. 18 ust. 2	art. 73 ust. 2
art. 19	—
art. 20	—
art. 21	art. 77 ust. 1
art. 22	—
art. 23	—
art. 24	—