

DYREKTYWA DELEGOWANA KOMISJI (UE) 2021/1717**z dnia 9 lipca 2021 r.****zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w odniesieniu do aktualizacji niektórych oznaczeń kategorii pojazdów i dodania systemu eCall do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadawalający i oceny usterek w załącznikach I i III do tej dyrektywy****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 17,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2014/45/UE ma zastosowanie do pojazdów o prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h należących do kategorii wymienionych w art. 2 ust. 1 tej dyrektywy. Kategorie te określa się poprzez odniesienie do dyrektyw 2002/24/WE ⁽²⁾, 2003/37/WE ⁽³⁾ i 2007/46/WE ⁽⁴⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady.
- (2) Dyrektywy 2002/24/WE, 2003/37/WE i 2007/46/WE zostały uchylone, odpowiednio, rozporządzeniami (UE) nr 168/2013 ⁽⁵⁾, (UE) nr 167/2013 ⁽⁶⁾ i (UE) 2018/858 ⁽⁷⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady.
- (3) Biorąc pod uwagę zmiany w oznaczeniach kategorii pojazdów wynikające z uchylecia dyrektyw 2002/24/WE i 2003/37/WE, należy dostosować niektóre oznaczenia kategorii pojazdów, o których mowa w dyrektywie 2014/45/UE. Takie zmiany nie będą miały wpływu na zakres i częstotliwość badań.
- (4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 ⁽⁸⁾ ustanowiono obowiązek wyposażania niektórych nowych typów pojazdów w zainstalowany na stałe system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112, ze skutkiem od dnia 31 marca 2018 r.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1).

⁽³⁾ Dyrektywa 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG (Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

⁽⁵⁾ 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 (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77).

- (5) System pokładowy eCall oparty na numerze 112 jest systemem zgłoszeń alarmowych, wymaga zatem najwyższego możliwego poziomu niezawodności. Należy zapewnić dokładność minimalnego zbioru danych, a także niezawodność i odpowiednią jakość transmisji głosowych, oraz opracować jednolity system testowania, aby zagwarantować długą żywotność i trwałość systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112. Należy zatem regularnie przeprowadzać okresowe badania zdatowności do ruchu drogowego w odniesieniu do systemu eCall, zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE. W tabeli 3 załącznika I do tej dyrektywy należy dodać nowy punkt dotyczący takiego badania.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2014/45/UE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2014/45/UE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów o prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h, należących do następujących kategorii, o których mowa w rozporządzeniach (UE) nr 167/2013 (*), (UE) nr 168/2013 (**) i (UE) 2018/858 (***) Parlamentu Europejskiego i Rady:

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).

(**) 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 (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

(***) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).”;

(ii) tiret szóste i siódme otrzymują brzmienie:

„— od dnia 1 stycznia 2022 r. pojazdy dwu- lub trzykołowe – kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e wyposażone w silnik spalinowy o pojemności powyżej 125 cm³; ciągniki kołowe kategorii T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowane głównie na drogach publicznych, o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.”;

b) w ust. 2 tiret siódme otrzymuje brzmienie:

„— pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e wyposażone w silnik spalinowy o pojemności przekraczającej 125 cm³, w przypadku gdy państwo członkowskie wprowadziło skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pojazdów dwu- lub trzykołowych, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiednich statystyk bezpieczeństwa ruchu drogowego z ostatnich pięciu lat. Państwa członkowskie informują Komisję o takich wyłączeniach.”;

2) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) ciągniki kołowe kategorii T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e wyposażone w silnik spalinowy o pojemności przekraczającej 125 cm³ należy poddawać badaniu zdatowności do ruchu drogowego.”;

3) załączniki I i III zmienia się zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 27 września 2022 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują przepisy niezbędne do wykonania art. 1 i pkt 2 załącznika do niniejszej dyrektywy od dnia 27 września 2022 r.

Państwa członkowskie stosują przepisy niezbędne do wykonania pkt 1 załącznika do niniejszej dyrektywy najpóźniej od dnia 20 maja 2023 r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 lipca 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I i III wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I pkt 3 sekcja 7 dodaje się punkt w brzmieniu:

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
„7.13 system eCall (jeżeli jest zamontowany, zgodnie z przepisami UE dotyczącymi homologacji typu)					
7.13.1 Montaż i konfiguracja	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Brak systemu lub elementu		X	
		b) Nieprawidłowa wersja oprogramowania	X		
		c) Nieprawidłowe kodowanie systemu	X		
7.13.2 Stan	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Uszkodzenie systemu lub elementów	X		
		b) Wskaźnik awarii systemu eCall wskazuje dowolny rodzaj awarii w systemie	X		
		c) Awaria elektronicznego modułu sterującego systemu eCall	X		
		d) Awaria urządzenia komunikacyjnego sieci telefonii ruchomej	X		
		e) Awaria sygnału GPS	X		
		f) Niepodłączone elementy audio	X		
		g) Źródło zasilania niepodłączone lub niewystarczająco naładowane	X		
		h) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.	X		
7.13.3 Działanie	Kontrola wzrokowa uzupełniona, w przypadku gdy umożliwia to charakterystyka techniczna pojazdu i w przypadku gdy są dostępne niezbędne dane, użyciem interfejsu elektronicznego	a) Nieprawidłowy minimalny zestaw danych (MSD)	X		
		b) Elementy audio nie działają prawidłowo	X		

2) w pkt 4 tabeli I w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Pojazdy specjalne z kategorii N, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b”;

b) odniesienia do pojazdów kategorii „T5” zastępuje się odniesieniami do następujących kategorii:

„T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b (P) i T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b (D)”.