Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B 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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 1322/2014 z dnia 19 września 2014 r.	L 364	1	18.12.2014
►M2	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r.	L 252	53	16.9.2016
►M3	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/1788 z dnia 14 lipca 2016 r.	L 277	1	13.10.2016

▼B

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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 pojazdów rolniczych i leśnych opisanych w art. 4, zaprojektowanych i skonstruowanych 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 ma w szczególności zastosowanie do następujących pojazdów:

a) ciągników (kategorie T i C);

b) przyczep (kategoria R); oraz

c) wymiennych urządzeń ciągniętych (kategoria S).

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do maszyn wymiennych całkowicie unoszonych ponad ziemię lub niezdolnych do obracania się wokół osi pionowej, gdy pojazd, do którego są doczepione, porusza się po drodze.

▼B

3. W przypadku następujących pojazdów producent może dokonać wyboru pomiędzy wystąpieniem o homologację na podstawie niniejszego rozporządzenia lub spełnieniem odpowiednich wymogów krajowych:

a) przyczepy (kategoria R) i wymienne urządzenia ciągnięte (kategoria S);

b) ciągniki gąsienicowe (kategoria C);

c) ciągniki kołowe specjalnego przeznaczenia (kategorie T4.1 i T4.2).

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia i aktów wymienionych w załączniku I, 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 dany typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi;

2) „homologacja typu całego pojazdu” oznacza homologację typu, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że dany niekompletny, kompletny lub skompletowany typ pojazdu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi;

3) „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;

4) „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;

5) „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;

6) „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;

7) „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;

8) „ciągnik” oznacza każdy silnikowy, kołowy lub gąsienicowy pojazd rolniczy lub leśny mający co najmniej dwie osie i maksymalną prędkość konstrukcyjną nie mniejszą niż 6 km/h, którego główna funkcja polega na mocy pociągowej i który został specjalnie skonstruowany do ciągnięcia, pchania, przewożenia i napędzania niektórych wymiennych urządzeń przeznaczonych do wykonywania prac rolniczych lub leśnych oraz do ciągnięcia rolniczych lub leśnych przyczep lub urządzeń; może on być dostosowywany do przewożenia ładunków podczas wykonywania prac rolniczych lub leśnych lub może być wyposażony w jedno lub więcej siedzeń dla pasażerów;

▼B

9) „przyczepa” oznacza każdy pojazd rolniczy lub leśny przeznaczony głównie do ciągnięcia przez ciągnik i przewożenia ładunków lub obróbki materiałów, jeśli stosunek technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej do masy własnej tego pojazdu jest równy lub większy niż 3,0;

10) „wymienne urządzenie ciągnięte” oznacza każdy pojazd stosowany w rolnictwie lub leśnictwie, który jest przeznaczony do ciągnięcia przez ciągnik, zmienia funkcje ciągnika lub dodaje mu nowe funkcje, jest trwale wyposażony w narzędzie lub jest przeznaczony do obróbki materiałów, może posiadać skrzynię ładunkową zaprojektowaną i skonstruowaną do montowania dowolnych narzędzi i urządzeń potrzebnych w tym celu i do czasowego przechowywania materiałów wytworzonych lub potrzebnych w czasie pracy, jeśli stosunek technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej do masy własnej tego pojazdu jest mniejszy niż 3,0;

11) „pojazd” oznacza każdy ciągnik, przyczepę lub wymienne urządzenie ciągnięte, określone w pkt 8, 9 i 10;

12) „pojazd podstawowy” oznacza każdy pojazd, który jest używany w początkowym etapie procesu wielostopniowej homologacji typu;

13) „pojazd niekompletny” oznacza każdy pojazd, który w celu spełnienia odpowiednich wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia wymaga skompletowania w przynajmniej jednym dalszym etapie;

14) „pojazd skompletowany” oznacza pojazd, który przeszedł proces wielostopniowej homologacji typu i spełnia odpowiednie wymagania techniczne niniejszego rozporządzenia;

15) „pojazd kompletny” oznacza każdy pojazd, który nie musi być skompletowany w celu spełnienia odpowiednich wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia;

16) „pojazd z końcowej partii produkcji” oznacza każdy pojazd należący do zapasów, który nie może być udostępniony na rynku lub nie może być dłużej udostępniany na rynku, rejestrowany lub dopuszczony, z powodu wejścia w życie nowych wymagań technicznych, których nie obejmowała jego homologacja;

17) „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;

18) „komponent” oznacza urządzenie podlegające wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie delegowanym lub 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;

▼B

19) „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;

20) „części” oznaczają produkty wykorzystywane do montażu pojazdu, jak również części zamienne;

21) „wyposażenie” oznacza wszelkie produkty, inne niż części, które mogą zostać dodane do pojazdu lub na nim zainstalowane;

22) „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 to wyposażenie odpowiadają jakością częściom używanym do montażu pojazdu, którego to dotyczy, i że zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi producenta pojazdu;

23) „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 paliwa;

24) „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;

25) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną wobec organu udzielającego homologacji za wszelkie aspekty homologacji typu lub procesu 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;

▼B

26) „przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania producenta wobec organu udzielającego homologacji typu lub organu nadzoru rynku oraz występowania w imieniu producenta w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia;

27) „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;

28) „służba techniczna” oznacza organizację lub organ wyznaczony przez organ udzielający homologacji państwa członkowskiego jako laboratorium badawcze w celu prowadzenia badań lub jako organ oceniający zgodność do celów przeprowadzenia oceny początkowej i innych badań lub kontroli w imieniu organu udzielającego homologacji, przy czym funkcje te może również pełnić sam organ udzielający homologacji;

29) „samotestowanie” oznacza prowadzenie badań we własnych obiektach, zapis wyników badań i przedłożenie organowi udzielającemu homologacji sprawozdania obejmującego wnioski przez producenta wyznaczonego jako służba techniczna w celu oceny zgodności z określonymi wymogami;

30) „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. 27 ust. 6, bez konieczności użycia fizycznego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;

31) „świadectwo homologacji typu” oznacza dokument, w którym organ udzielający homologacji oficjalnie zaświadcza, że udzielono homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;

32) „świadectwo homologacji typu UE” oznacza świadectwo zgodne ze wzorem określonym w akcie wykonawczym przyjętym na mocy niniejszego rozporządzenia lub formularzem informacyjnym określonym w odpowiednim regulaminie EKG ONZ, o którym mowa w niniejszym rozporządzeniu lub w aktach delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia;

▼B

33) „świadectwo zgodności” oznacza dokument wydany przez producenta, w którym zaświadcza się, że wyprodukowany pojazd jest zgodny z homologowanym typem pojazdu;

34) „pokładowy układ diagnostyczny” lub „układ OBD” oznacza układ pozwalający na zidentyfikowanie przypuszczalnego miejsca nieprawidłowego działania za pomocą kodów błędów przechowywanych w pamięci komputera;

35) „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;

36) „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;

37) „nowy pojazd” oznacza pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrowany ani dopuszczony;

38) „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;

39) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia po raz pierwszy w Unii;

40) „dopuszczenie” oznacza pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia zgodnie z ich przeznaczeniem;

41) „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;

▼B

42) „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;

43) „podmiot gospodarczy” oznacza producenta, przedstawiciela producenta, importera lub dystrybutora;

44) „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 zdrowiu, bezpieczeństwu ani żadnemu innemu aspektowi ochrony interesu publicznego;

45) „organ nadzoru rynku” oznacza organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za wykonywanie nadzoru rynku na terytorium tego państwa członkowskiego;

46) „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, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia;

47) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia w celu jego dystrybucji lub używania na rynku w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;

48) „typ pojazdu” oznacza grupę pojazdów, łącznie z wariantami i wersjami tej samej kategorii, które nie różnią się od siebie co najmniej pod względem następujących istotnych cech:

— kategorii,

— producenta,

— oznaczenia typu określonego przez producenta,

— istotnych właściwości konstrukcyjnych i projektowych,

— ramy centralnej/ramy podłużnicowej/podwozia przegubowego (różnice oczywiste i zasadnicze),

— dla kategorii T: osi (liczba) lub, dla kategorii C: osi/torów (liczba),

— w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producenta oraz typu pojazdu na poprzednim etapie;

49) „wariant” oznacza pojazdy tego samego typu, które nie różnią się od siebie co najmniej pod względem następujących cech:

▼B

a) dla ciągników:

— struktura nadwozia lub typ nadwozia,

— etap kompletowania,

— silnik (spalinowy, hybrydowy, elektryczny, hybrydowy elektryczny),

— zasada działania,

— liczba i układ cylindrów,

— różnica mocy nie większa niż 30 % (największa moc nie może być większa od najmniejszej mocy więcej niż 1,3 raza),

— różnica pojemności skokowej nie większa niż 20 % (najwyższa wartość nie może być większa od najniższej więcej niż 1,2 raza),

— napędzane osie (liczba, położenie, wzajemne połączenie),

— osie kierowane (liczba i położenie),

— różnica maksymalnej całkowitej masy dopuszczalnej nie większa niż 10 %,

— napęd (typ),

— konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu się pojazdu,

— osie hamowane (liczba);

b) dla przyczep lub wymiennych urządzeń ciągniętych:

— osie kierowane (liczba, pozycja, wzajemne połączenie),

— różnica maksymalnej całkowitej masy dopuszczalnej nie większa niż 10 %,

— osie hamowane (liczba);

50) „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;

51) „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 urządzenie do magazynowania energii elektrycznej/mocy.

Niniejsza definicja obejmuje również pojazdy pobierające energię ze zużywalnego paliwa jedynie dla celów ładowania urządzenia służącego do magazynowania energii elektrycznej/mocy;

▼B

52) „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 jednej lub większej liczby maszyn elektrycznych, które przekształcają zmagazynowana energię elektryczną w energię mechaniczną dostarczaną do kół w celu napędzania pojazdu;

53) „wersja w ramach wariantu” oznacza pojazd będący kombinacją elementów określonych w pakiecie informacyjnym, o którym mowa w art. 24 ust. 10.

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

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące kategorie pojazdów:

1) „kategoria T” obejmuje wszystkie ciągniki kołowe; na końcu oznaczenia każdej z kategorii ciągników kołowych opisanych w pkt 2–8 dodaje się indeks „a” lub „b”, zależnie od prędkości konstrukcyjnej:

   a) „a” dla ciągników kołowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej mniejszej lub równej 40 km/h;

   b) „b” dla ciągników kołowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h;

2) „kategoria T1” obejmuje ciągniki kołowe, w których rozstaw kół osi położonej najbliżej kierowcy wynosi nie mniej niż 1 150 mm, masa własna w stanie gotowości do jazdy przekracza 600 kg, a prześwit jest nie większy niż 1 000 mm;

3) „kategoria T2” obejmuje ciągniki kołowe o minimalnym rozstawie kół mniejszym niż 1 150 mm, masie własnej w stanie gotowości do jazdy przekraczającej 600 kg, prześwicie nie większym niż 600 mm; jeżeli iloraz wysokości środka ciężkości ciągnika (mierzonej od podłoża) przez średni minimalny rozstaw kół każdej osi przekracza 0,90, maksymalna prędkość konstrukcyjna jest ograniczona do 30 km/h;

4) „kategoria T3” obejmuje ciągniki kołowe o masie własnej w stanie gotowości do jazdy nieprzekraczającej 600 kg;

5) „kategoria T4” obejmuje ciągniki kołowe specjalnego przeznaczenia;

6) „kategoria T4.1” (ciągniki o dużym prześwicie) obejmuje ciągniki przeznaczone do pracy przy uprawach roślin wysokopiennych, na przykład winorośli. Charakteryzują się one wysokim podwoziem lub częścią podwozia, które umożliwia ruch równoległy do upraw, przy czym rząd lub rzędy upraw znajdują się między lewymi

▼B

i prawymi kołami ciągnika. Ciągniki te są przystosowane do przenoszenia lub napędzania narzędzi mocowanych z przodu ciągnika, między jego osiami, z tyłu lub na skrzyni. Wysokość prześwitu ciągnika w pozycji roboczej mierzona prostopadle do rzędów upraw przekracza 1 000 mm. Jeżeli iloraz wysokości środka ciężkości ciągnika mierzonej od podłoża, przy zastosowaniu zwykle montowanych opon, przez średni rozstaw kół wszystkich osi przekracza 0,90, to maksymalna prędkość konstrukcyjna ciągnika nie może przekroczyć 30 km/h;

7) „kategoria T4.2” (ciągniki o bardzo dużej szerokości) obejmuje ciągniki charakteryzujące się dużymi wymiarami i przeznaczone przede wszystkim do pracy na rozległych obszarach uprawnych;

8) „kategoria T4.3” (ciągniki o małym prześwicie) obejmuje ciągniki z napędem na cztery koła, których wyposażenie wymienne jest przeznaczone do zastosowań rolniczych lub leśnych i które charakteryzują się posiadaniem ramy nośnej, są wyposażone w jeden lub więcej wałów odbioru mocy, o technicznie dopuszczalnej masie nie większej niż 10 ton, przy czym stosunek tej masy do maksymalnej masy własnej w stanie gotowości do jazdy jest mniejszy niż 2,5, a wysokość środka ciężkości mierzona od podłoża przy zastosowaniu zwykle montowanych opon wynosi mniej niż 850 mm;

9) „kategoria C” obejmuje ciągniki gąsienicowe napędzane za pomocą gąsienic lub za pomocą kół i gąsienic, przy czym ich podkategorie są zdefiniowane analogicznie do kategorii T;

10) „kategoria R” obejmuje przyczepy; na końcu oznaczenia każdej z kategorii przyczep opisanych w pkt 11–14 dodaje się indeks „a” lub „b”, zależnie od prędkości konstrukcyjnej:

   a) „a” dla przyczep o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej mniejszej lub równej 40 km/h;

   b) „b” dla przyczep o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h;

11) „kategoria R1” obejmuje przyczepy, w których suma technicznie dopuszczalnych mas na oś nie przekracza 1 500 kg;

12) „kategoria R2” obejmuje przyczepy, w których suma technicznie dopuszczalnych mas na oś przekracza 1 500 kg, lecz nie przekracza 3 500 kg;

13) „kategoria R3” obejmuje przyczepy, w których suma technicznie dopuszczalnych mas na oś przekracza 3 500 kg, lecz nie przekracza 21 000 kg;

14) „kategoria R4” obejmuje przyczepy, w których suma technicznie dopuszczalnych mas na oś przekracza 21 000 kg;

▼B

15) „kategoria S” obejmuje wymienne urządzenia ciągnięte.

Na końcu oznaczenia każdej z kategorii wymiennych urządzeń ciągniętych dodaje się indeks „a” lub „b”, zależnie od prędkości konstrukcyjnej:

a) „a” dla wymiennych urządzeń ciągniętych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej mniejszej lub równej 40 km/h;

b) „b” dla wymiennych urządzeń ciągniętych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h;

16) „kategoria S1” obejmuje wymienne urządzenia ciągnięte, w których suma technicznie dopuszczalnych mas na oś nie przekracza 3 500 kg;

17) „kategoria S2” obejmuje wymienne urządzenia ciągnięte, w których suma technicznie dopuszczalnych mas na oś przekracza 3 500 kg.

ROZDZIAŁ II

OGÓLNE OBOWIĄZKI

Artykuł 5

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 wprowadzenie 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 wprowadzenia 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 6

Obowiązki organów udzielających homologacji

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

▼B

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

Artykuł 7

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 należycie 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 8

Obowiązki producentów

1. Gdy ich pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne są wprowadzane do obrotu lub dopuszczane, 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 wielostopniowej homologacji typu każdy z producentów jest odpowiedzialny za homologację i zgodność produkcji układów, komponentów lub 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, z którymi zgodność oceniono już na wcześniejszym etapie homologacji, są również odpowiedzialni za zgodność z wymogami mającymi zastosowanie do kategorii pojazdów, do której kwalifikuje się zmieniony pojazd.

▼B

4. Do celów homologacji pojazdów, układów, komponentów lub 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 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 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 w 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 typu przymocowanych do pojazdów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z art. 34, 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 9

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.

▼B

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 lub 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, komponent lub 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. 24 ust. 10, a ponadto producent pojazdu przechowuje kopie świadectw zgodności, o których mowa w art. 33, 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. 46 ust. 1 i 2, 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 10

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:

a) dostęp do folderu informacyjnego, o którym mowa w art. 22, oraz do świadectw zgodności, o których mowa w art. 33, 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;

b) na uzasadnione żądanie organu udzielającego homologacji – dostarczanie mu wszystkich informacji i dokumentacji niezbędnych do ustalenia zgodności produkcji pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;

▼B

c) 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 11

Obowiązki importerów

1. Importerzy wprowadzają do obrotu tylko pojazdy, układy, komponenty i 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 pełni 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. 24 ust. 10 oraz umieszczenie na układzie, komponencie lub oddzielnym zespole technicznym wymaganego znaku homologacji typu i jego zgodność z art. 8 ust. 8. W przypadku pojazdu importer sprawdza, czy pojazdowi towarzyszy wymagane świadectwo zgodności.

3. W przypadku gdy importerzy sądzą lub mają 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 ono 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 sądzić, 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 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. 51 w języku lub językach urzędowych danych państw członkowskich.

▼B

6. Importerzy zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny warunki 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 informują dystrybutorów o tego rodzaju monitorowaniu.

Artykuł 12

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. 24 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.

▼B

Artykuł 13

Obowiązki dystrybutorów

1. Udostępniając na rynku pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, dystrybutorzy zachowują należytą 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. 11 ust. 2 i 4 oraz art. 34 ust. 1 i 2.

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

Artykuł 14

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 lub zarejestrowali lub za które są odpowiedzialni w zakresie dopuszczenia, nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, informują o tym producenta lub przedstawiciela producenta, aby zapewnić podjęcie środków naprawczych niezbędnych do zapewnienia zgodności pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych lub do ich wycofania od użytkowników, stosownie do okoliczności, zgodnie z art. 9 ust. 1 lub art. 12 ust. 1.

3. W przypadku gdy pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie stwarza poważne zagrożenie, dystrybutorzy niezwłocznie informują o tym producenta, 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.

▼B

4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego dystrybutorzy zapewniają udzielenie przez producenta organowi krajowemu informacji określonych w art. 9 ust. 4 lub udzielenie przez importera organowi krajowemu informacji określonych w art. 12 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 przez niego udostępnione na rynku.

Artykuł 15

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. 8–10, 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 swoją własną nazwą lub znakiem handlowym lub modyfikuje pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny w sposób, który może mieć wpływ na zgodność z mającymi zastosowanie wymogami.

Artykuł 16

Identyfikacja podmiotów gospodarczych

Na żądanie organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku przez okres pięciu lat 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 17

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 osób w otoczeniu pojazdu.

2. Producenci zapewniają, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne spełniały odpowiednie wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu, w tym wymogi odnoszące się do:

▼B

a) nienaruszalności konstrukcji pojazdu;

b) układów wspomagających panowanie kierowcy nad pojazdem, w szczególności w odniesieniu do układów kierowniczych i hamulcowych, włącznie z zaawansowanymi układami hamulcowymi oraz układami elektronicznej kontroli stabilności;

c) układów zapewniających kierowcy widoczność i informacje o stanie pojazdu i jego otoczenia, w tym szyb, lusterek i układów dostarczających kierowcy informacje;

d) układów oświetlenia pojazdu;

e) ochrony pasażerów pojazdu, w tym wyposażenia wnętrza, zagłówków, pasów bezpieczeństwa, drzwi pojazdu;

f) elementów zewnętrznych pojazdu i jego akcesoriów;

g) kompatybilności elektromagnetycznej;

h) dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych;

i) systemów grzewczych;

j) urządzeń zabezpieczających przed użyciem przez osoby niepowołane;

k) systemów identyfikacji pojazdu;

l) mas i wymiarów;

m) bezpieczeństwa elektrycznego, w tym w odniesieniu do elektryczności statycznej;

n) tylnych konstrukcji ochronnych;

o) zabezpieczeń bocznych;

p) skrzyń ładunkowych;

q) urządzeń ciągnących;

r) opon;

s) osłon przeciwrozbryzgowych;

t) biegu wstecznego;

u) gąsienic;

v) sprzęgów mechanicznych, w tym zabezpieczeń przed nieprawidłowym dopasowaniem.

3. Komponenty pojazdów, których zagrożenia elektryczne objęte 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]).

([1]) Dz.U. L 374 z 27.12.2006, s. 10.

▼B

4. Wymogi, o których mowa w ust. 1 i 2, mają zastosowanie do pojazdów oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, jeżeli mają one zastosowanie zgodnie z załącznikiem I.

5. W celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa funkcjonalnego Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących szczegółowych wymagań technicznych w odniesieniu do elementów wymienionych w ust. 2 niniejszego artykułu, w tym również, w stosownych przypadkach, procedur badań i dopuszczalnych wartości, zgodnie z art. 71. Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

Wspomniane szczegółowe wymagania techniczne zwiększają lub przynajmniej utrzymują poziom bezpieczeństwa funkcjonalnego określony w dyrektywach, o których mowa w art. 76 ust. 1 i w art. 77, a także zapewniają, aby:

a) pojazdy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej powyżej 40 km/h zapewniały równoważny poziom bezpieczeństwa funkcjonalnego pod względem skuteczności hamowania, a w stosownych przypadkach również układów przeciwblokujących, jak w przypadku pojazdów silnikowych i ich przyczep;

b) maksymalne ciśnienie wywierane przez opony lub gąsienice na powierzchnię drogi utwardzonej nie przekraczało 0,8 MPa.

Artykuł 18

Wymogi dotyczące bezpieczeństwa pracy

1. Producenci zapewniają, aby pojazdy były projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u osób pracujących w pojeździe lub z pojazdem.

2. Producenci zapewniają, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne spełniały odpowiednie wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu, w tym wymogi odnoszące się do:

a) konstrukcji zabezpieczających przed skutkami przewrócenia się pojazdu („ROPS”);

b) konstrukcji zabezpieczających przed spadającymi przedmiotami („FOPS”);

c) siedzeń pasażerów;

d) narażenia kierowcy na hałas;

e) siedzenia kierowcy;

f) przestrzeni roboczej i dostępu do miejsca kierowcy, w tym ochrony przed pośliźnięciem się, potknięciem lub upadkiem;

g) wałów odbioru mocy;

h) ochrony komponentów napędowych;

i) mocowania pasów bezpieczeństwa;

j) pasów bezpieczeństwa;

▼B

k) ochrony kierowcy przed przedmiotami przedostającymi się do wnętrza kabiny (konstrukcje zabezpieczające operatorów – „OPS”);

l) ochrony kierowcy przed substancjami niebezpiecznymi;

m) ochrony przed narażeniem na części lub materiały o temperaturach ekstremalnych;

n) instrukcji obsługi;

o) układów kontroli, w tym bezpieczeństwa i niezawodności układów kontroli, urządzeń alarmowych i wyłączników samoczynnych;

p) ochrony przed zagrożeniami mechanicznymi innymi niż wymienione w lit. a), b), g) i k), w tym ochrony przed szorstkimi powierzchniami, ostrymi krawędziami i kątami, przerwaniem przewodów zawierających ciecze oraz niekontrolowanymi ruchami pojazdu;

q) użytkowania i utrzymania, w tym bezpiecznego czyszczenia pojazdu;

r) osłon i urządzeń ochronnych;

s) informacji, ostrzeżeń i oznaczeń;

t) materiałów i produktów;

u) akumulatorów.

3. Wymogi, o których mowa w ust. 1 i 2, mają zastosowanie do pojazdów oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, jeżeli mają one zastosowanie zgodnie z załącznikiem I.

4. W celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa pracy Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących szczegółowych wymagań technicznych w odniesieniu do elementów wymienionych w ust. 2 niniejszego artykułu, w tym również, w stosownych przypadkach, procedur badań i dopuszczalnych wartości, zgodnie z art. 71. Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

Wspomniane szczegółowe wymagania techniczne zwiększają lub przynajmniej utrzymują poziom bezpieczeństwa pracy określony w dyrektywach, o których mowa w art. 76 ust. 1 i w art. 77, przy uwzględnieniu ergonomii (w tym ochrony przed możliwym do przewidzenia niewłaściwym użyciem, użyteczności układów kontroli, dostępności układów kontroli mającej zapobiegać ich niezamierzonemu uruchomieniu, dostosowania interfejsu człowiek-pojazd do możliwych do przewidzenia cech kierowcy, drgań i interwencji operatora), stabilności oraz bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

Artykuł 19

Wymogi dotyczące efektywności środowiskowej

1. Producenci zapewniają projektowanie, konstruowanie i montowanie pojazdów w sposób minimalizujący wpływ na środowisko.

▼B

2. Producenci zapewniają zgodność pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z odpowiednimi wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, w tym również z wymogami odnoszącymi się do:

a) emisji zanieczyszczeń;

b) poziomu hałasu zewnętrznego.

▼M2

3. Zastosowanie mają przepisy odnoszące się do kategorii silnika, wartości granicznych emisji spalin, cykli badania, okresów trwałości emisji, wymogów dotyczących emisji spalin, monitorowania emisji z silników w trakcie eksploatacji oraz prowadzenia pomiarów i badań, a także przepisy przejściowe i przepisy pozwalające na wczesne udzielanie homologacji typu UE i wprowadzanie na rynek silników etapu V określone dla maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 ([1]) oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Do celów wprowadzania na rynek, rejestracji lub oddawania do użytku ciągników kategorii T2, T4.1 i C2 silniki w zakresie mocy 56–130 kW spełniające wymogi etapu IIIB są uznawane za silniki przejściowe zdefiniowane w art. 3 pkt 32 rozporządzenia (UE) 2016/1628.

▼B

4. Dopuszczalne wartości szczegółowych poziomów hałasu zewnętrznego nie mogą przekraczać:

a) 89 dB(A) w przypadku ciągników, których masa własna w stanie gotowości do jazdy przekracza 1 500 kg;

b) 85 dB(A) w przypadku ciągników, których masa własna w stanie gotowości do jazdy nie przekracza 1 500 kg.

Poziomy te mierzy się zgodnie z procedurami badań określonymi w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 6.

5. Wymogi, o których mowa w ust. 1 i 2, mają zastosowanie do pojazdów oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, jeżeli mają one zastosowanie zgodnie z załącznikiem I.

6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących szczegółowych wymagań technicznych w odniesieniu do poziomu hałasu zewnętrznego, w tym procedur badań, oraz montażu w pojeździe silników, którym udzielono homologacjach w odniesieniu

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53).

▼B

do emisji zanieczyszczeń oraz odpowiednich przepisów dotyczących elastyczności w celu zapewnienia wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, zgodnie z art. 71. Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

Wspomniane szczegółowe wymagania techniczne zwiększają lub przynajmniej utrzymują poziom efektywności środowiskowej przewidziany w dyrektywach, o których mowa w art. 76 ust. 1 oraz, w stosownych przypadkach, w art. 77.

▼M2

W drodze odstępstwa od zasady zawartej w akapicie drugim Komisja jest uprawniona do zmiany do dnia 31 grudnia 2016 r. rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/96 ([1]), tak aby:

a) do celów homologacji typu UE w odniesieniu do ciągników kategorii T2, T4.1 i C2 okres odroczenia określony w art. 11 ust. 4 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/96 wynosił cztery lata; oraz

b) według formuły elastycznej, o której mowa w z art. 14 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/96, elastyczność dozwolona na mocy pkt 1.1.1 załącznika V do tego rozporządzenia delegowanego została zwiększona do 150 % w odniesieniu do ciągników kategorii T2, T4.1 i C2.

▼B

ROZDZIAŁ IV

PROCEDURY HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 20

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.

Producent może ponadto wybrać wielostopniową homologację typu.

([1]) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/96 z dnia 1 października 2014 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących efektywności środowiskowej i osiągów jednostki napędowej pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 16 z 23.1.2015, s. 1).

▼B

Do homologacji typu układów, komponentów 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. 22 i który spełnia wymagania techniczne określone w odpowiednich aktach wymienionych w załączniku I, 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.

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 dotyczących szczegółowych uzgodnień w odniesieniu do procedur homologacji typu, zgodnie z art. 71. Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

Artykuł 21

Wniosek o homologację typu

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

▼B

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 22

Folder informacyjny

1. Wnioskodawca przedstawia organowi udzielającemu homologacji folder informacyjny.

2. Folder informacyjny zawiera:

a) dokument informacyjny;

b) wszystkie dane, rysunki, fotografie i inne informacje;

c) w przypadku pojazdów – wskazanie procedury lub procedur wybranych zgodnie z art. 20 ust. 1;

d) wszelkie dodatkowe informacje wymagane przez organ udzielający homologacji w ramach procedury składania wniosku.

3. Folder informacyjny można przekazać w formie papierowej lub elektronicznej, która jest akceptowana przez służby techniczne i 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. 69 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

Artykuł 23

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. 22 oraz kompletny zestaw świadectw homologacji typu wymaganych zgodnie z każdym z mających zastosowanie aktów wymienionych w załączniku I.

W przypadku homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego zgodnie z mającymi zastosowanie aktami wymienionymi w załączniku I 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. 22, zawierający odpowiednie informacje zgodnie z aktami wykonawczymi przyjętymi na mocy niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do tych mających zastosowanie aktów.

▼B

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 I, 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 świadectwa homologacji typu UE, które są istotne dla stanu kompletacji pojazdu podstawowego;

b) na etapie drugim i kolejnych - te części folderu informacyjnego i świadectwa homologacji typu UE, które 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 akapicie pierwszym w 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 dodatkowych informacji niezbędnych do podjęcia decyzji w sprawie wymaganych badań lub do ułatwienia przeprowadzenia tych badań.

ROZDZIAŁ V

PRZEBIEG PROCEDUR HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 24

Przepisy ogólne

1. Organy udzielające homologacji udzielają homologacji typu UE dopiero po sprawdzeniu działań dotyczących zgodności produkcji, o których mowa w art. 28, 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 lub może poważnie zaszkodzić środowisku lub zdrowiu publicznemu, lub stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa pracy. W takim przypadku

▼B

niezwłocznie przesyła on organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich 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. 69 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

5. Organ udzielający homologacji w terminie jednego miesiąca od wydania świadectwa homologacji typu UE wysyła organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich 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 udzielający homologacji, 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 dodanymi przez służbę techniczną lub organ udzielający homologacji do folderu informacyjnego w ramach wykonywania swoich funkcji. Pakiet informacyjny zawiera spis treści, odpowiednio ponumerowany lub w inny sposób oznakowany w celu jednoznacznej identyfikacji wszystkich stron, a format każdego z dokumentów umożliwia zapis kolejnych etapów przeprowadzania homologacji typu UE, w szczególności dat poprawek i aktualizacji. Organ udzielający homologacji przechowuje informacje zawarte w pakiecie informacyjnym do wglądu przez okres 10 lat po upływie ważności danej homologacji.

▼B

Artykuł 25

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. 24 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. 69 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. 69 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. 35, 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 w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 27 ust. 1.

▼B

6. W przypadku gdy producent wybierze procedurę jednostopniowej 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. 69 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

Artykuł 26

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 I.

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 I.

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 I.

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 27

Badania wymagane dla homologacji typu UE

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

▼B

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

Forma sprawozdania 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. 69 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 I jest koniecznych do przeprowadzenia wymaganych badań.

3. Wymagane badania prowadzi 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 osiągów. 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 określonych 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. 71. Przyjmując te akty delegowane, Komisja opiera się, w stosownych przypadkach, na wymogach i procedurach określonych w załączniku XVI do 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, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) ([1]).

([1]) Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

▼B

Artykuł 28

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. 33. W tym celu organ udzielający homologacji sprawdza, czy wystarczająca liczba świadectw zgodności jest zgodna z art. 33 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 działania, 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. 33.

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 cofa 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. 71. Pierwsze takie akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

ROZDZIAŁ VI

ZMIANY DO HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 29

Przepisy ogólne

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

▼B

Organ udzielający homologacji decyduje, którą z procedur określonych w art. 30 należy zastosować.

W razie potrzeby organ udzielający homologacji może po konsultacji z producentem zadecydować 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. 30, 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 30

Poprawki i rozszerzenia 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:

a) wymagane są dalsze kontrole lub badania;

b) uległa zmianie jakakolwiek informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu UE z wyjątkiem załączników;

c) nowe wymogi na mocy jakichkolwiek aktów wymienionych w załączniku I 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 wyraźnie wskazuje powód rozszerzenia oraz datę ponownego wydania.

▼B

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 31

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. 24.

ROZDZIAŁ VII

WAŻNOŚĆ HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 32

Utrata ważności

1. Homologacja typu UE wydawana jest na czas nieokreślony.

2. Homologacja typu UE pojazdu traci ważność w następujących przypadkach:

a) nowe wymogi mające zastosowanie do homologowanego typu pojazdu stają się obowiązkowe do celów udostępnienia 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. 35 ust. 6;

d) homologacja została wycofana zgodnie z art. 28 ust. 5, art. 44 ust. 1 lub art. 47 ust. 4.

▼B

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 zaprzestania produkcji określonego typu pojazdu producent powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE dla tego pojazdu.

W terminie jednego miesiąca od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w akapicie pierwszym, 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. 39.

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

ROZDZIAŁ VIII

ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI I OZNAKOWANIA

Artykuł 33

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, wyprodukowanego zgodnie z homologowanym typem pojazdu.

Świadectwo takie wydaje się nabywcy nieodpłatnie wraz z pojazdem. Wydanie świadectwa nie może być uzależnione od wyraźnego 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.

▼B

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. 69 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 jest sporządzane 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 organizacji 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 ograniczenia 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. 35 ust. 2, świadectwo zgodności zawiera w tytule sformułowanie „Dla pojazdów kompletnych/skompletowanych, którym udzielono homologacji typu zgodnie z art. 26 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 (homologacja tymczasowa).”.

8. W przypadku pojazdów, którym udzielono homologacji typu zgodnie z art. 37, 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 II, 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 któregokolwiek państwa członkowskiego świadectwo zgodności drogą elektroniczną.

▼B

Artykuł 34

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 komponencie lub oddzielnym zespole technicznym wyprodukowanym zgodnie z homologacją typu znak homologacji typu wymagany przez odpowiedni akt wykonawczy przyjęty na mocy niniejszego rozporządzenia lub w odpowiedni regulamin EKG ONZ lub kodeksie OECD.

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. 69 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2014 r.

ROZDZIAŁ IX

WYŁĄCZENIA DLA NOWYCH TECHNOLOGII LUB NOWYCH KONCEPCJI

Artykuł 35

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 I.

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 I;

b) we wniosku opisano wpływ nowych technologii na bezpieczeństwo i środowisko oraz środki podjęte, 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).

▼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. 69 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 zharmonizowanych wzorów świadectwa homologacji typu i świadectwa zgodności do celów niniejszego ustępu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 69 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 każdym przypadku 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. 3, 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 36

Późniejsze dostosowanie aktów delegowanych i wykonawczych

1. W przypadku gdy Komisja zezwoliła na przyznanie wyłączenia na mocy art. 35, niezwłocznie podejmuje działania niezbędne do dostosowania odpowiednich aktów delegowanych lub wykonawczych do zmian technologicznych.

W przypadku gdy wyłączenie na mocy art. 35 dotyczy regulaminu EKG ONZ, Komisja proponuje zmianę odpowiedniego regulaminu EKG ONZ zgodnie z procedurą mającą zastosowanie na mocy zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.

▼B

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

Jeżeli nie podjęto działań niezbędnych do 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. 69 ust. 2, zezwolić państwu członkowskiemu na rozszerzenie homologacji typu.

ROZDZIAŁ X

POJAZDY PRODUKOWANE W MAŁYCH SERIACH

Artykuł 37

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 II. Limity te mają zastosowanie do udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczenia pojazdów homologowanego typu na rynku każdego z państw członkowskich w danym roku.

W przypadku krajowej homologacji typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach organ udzielający homologacji może, jeśli ma uzasadnione powody, wyłączyć jeden lub większą liczbę przepisów niniejszego rozporządzenia i jeden lub większą liczbę przepisów jednego lub większej liczby aktów wymienionych w załączniku I, pod warunkiem że określi wymogi alternatywne.

2. Wymogi alternatywne, o których mowa w ust. 1, zapewniają poziom bezpieczeństwa funkcjonalnego, ochrony środowiska i bezpieczeństwa pracy w jak największym wykonalnym zakresie równoważny z poziomem przewidzianym w odpowiednich aktach wymienionych w załączniku I.

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 I.

4. Świadectwo homologacji typu dla pojazdów homologowanych zgodnie z niniejszym artykułem sporządza się zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 25 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. 1. Świadectwa homologacji typu są ponumerowane zgodnie ze zharmonizowanym systemem, o którym mowa w art. 24 ust. 4.

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

▼B

6. 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.

7. W terminie trzech miesięcy od otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 6, 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.

8. 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.

9. 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 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. 7 i 8.

ROZDZIAŁ XI

UDOSTĘPNIENIE NA RYNKU, REJESTRACJA LUB DOPUSZCZENIE

Artykuł 38

Udostępnienie pojazdów na rynku, ich rejestracja lub dopuszczenie

1. Bez uszczerbku dla art. 41 i 44, 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. 33.

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

2. Ust. 1 nie ma zastosowania do pojazdów przeznaczonych do wykorzystania w siłach zbrojnych, obronie cywilnej, straży pożarnej i służbach odpowiedzialnych za utrzymywanie porządku publicznego ani do pojazdów homologowanych zgodnie z art. 37.

▼B

Artykuł 39

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. 32.

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 dopuszczone, 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 być udostępniane na rynku, zarejestrowane lub dopuszczane. Wniosek ten określa wszelkie powody natury technicznej lub ekonomicznej, które stoją na przeszkodzie, aby pojazdy te spełniały nowe wymogi 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 przekraczać 10 % liczby pojazdów zarejestrowanych w dwóch poprzednich latach lub 20 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 być 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. 32 ust. 2 lit. a).

▼B

Artykuł 40

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 wymogi odpowiednich aktów wymienionych w załączniku I i są odpowiednio oznakowane zgodnie z art. 34.

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 udostępnianie na rynku lub dopuszczanie komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które zostały wyłączone z jednego lub większej liczby przepisów niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 35 lub które są przeznaczone do zamontowania w pojazdach objętych zakresem homologacji udzielonych na mocy art. 37, 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 udostępnianie 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 2003/37/WE.

ROZDZIAŁ XII

KLAUZULE OCHRONNE

Artykuł 41

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.

▼B

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 z tymi wymogami, do wycofania go z obrotu lub od użytkowników w rozsądnym terminie, współmiernym 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 udostępniania 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 innymi aspektami ochrony interesów publicznych objętymi zakresem niniejszego rozporządzenia;

b) niedociągnięć w odpowiednich aktach wymienionych w załączniku I.

▼B

6. Państwa członkowskie w terminie jednego miesiąca informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszystkich przyjętych środkach i przekazują wszelkie dodatkowe 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. 42.

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

Artykuł 42

Unijna procedura ochronna

1. W przypadku gdy w ramach procedury określonej w art. 41 ust. 3 i 4 zgłoszono sprzeciw wobec środka podjętego 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 zadecyduje, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 69 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 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 uznano za uzasadniony i przypisano niedostatkom 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

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 43

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

1. W przypadku gdy po przeprowadzeniu oceny zgodnie z art. 41 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 podejmie wszystkich odpowiednich środków.

2. W przypadku pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, o których mowa 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 podjętych środków krajowych. Na podstawie tej oceny Komisja decyduje, czy uznać środki krajowe, o których mowa w ust. 1, za uzasadnione, 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.

▼B

Artykuł 44

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.

▼B

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 45

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

1. Części lub wyposażenie mogące 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. 46 ust. 1, 2 i 4.

2. W celu zapewnienia jednolitego stosowania ust. 1 Komisja może przyjmować akty wykonawcze 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. 69 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 I, z wyjątkiem przypadku, gdy homologacja odnosi się do aspektów nieobjętych zakresem ust. 1.

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. 71.

▼B

5. Wymogi te mogą opierać się na aktach wymienionych w załączniku I 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 zapewniać, aby części lub wyposażenie nie zakłócały funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego efektywności środowiskowej.

Artykuł 46

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

1. Do celów art. 45 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. 45 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 może również przybrać formę bezpiecznego 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.

Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, uwzględniając sprawozdanie z badań i inne dowody, że dane części lub wyposażenie spełniają wymogi, o których mowa w art. 45 ust. 4, zezwala na wprowadzanie do obrotu i dopuszczanie tych części lub wyposażenia, z zastrzeżeniem ust. 4 akapit drugi niniejszego artykułu.

Organ udzielający homologacji niezwłocznie wydaje świadectwo producentowi.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia wzoru i systemu numerowania świadectw, o których mowa w ust. 2 akapit trzeci niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 69 ust. 2.

▼B

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. 45 ust. 2.

Artykuł 47

Wycofywanie pojazdów, układów, komponentów lub 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 udzielający homologacji, który udzielił homologacji pojazdu.

▼B

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 mu homologacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, 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 zaproponuje 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 48

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.

▼B

ROZDZIAŁ XIII

PRZEPISY MIĘDZYNARODOWE

Artykuł 49

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 załączniku I do niniejszego rozporządzenia 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, załącznika I do niniejszego rozporządzenia lub zmiany aktów delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 71.

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.

Artykuł 50

Uznawanie sprawozdań z badań OECD do celów homologacji typu UE

1. Bez uszczerbku dla pozostałych wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu w przypadku odesłania w niniejszym rozporządzeniu do kodeksów OECD homologacja typu UE może opierać się na pełnym sprawozdaniu z badań sporządzonym na podstawie standardowych kodeksów OECD jako alternatywy dla sprawozdań z badań sporządzanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem lub aktami delegowanymi przyjętymi na mocy niniejszego rozporządzenia.

2. Aby sprawozdanie z badań OECD, o którym mowa w ust. 1, było akceptowane do celów homologacji typu UE, musi być zatwierdzone zgodnie z dodatkiem 1 do decyzji Rady OECD z lutego 2012 r. w sprawie zmiany standardowych kodeksów OECD dla oficjalnych badań ciągników rolniczych i leśnych, z późniejszymi zmianami.

▼B

ROZDZIAŁ XIV

DOSTARCZANIE INFORMACJI TECHNICZNYCH

Artykuł 51

Informacje przeznaczone dla użytkowników

1. Producent nie może dostarczyć żadnych informacji technicznych dotyczących szczegółowych danych zawartych w niniejszym rozporządzeniu lub aktach delegowanych lub wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, które nie są zgodne ze 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, zarejestrowany lub dopuszczony. Po zaakceptowaniu przez organ udzielający homologacji informacje te podaje się w instrukcji obsługi.

Artykuł 52

Informacje przeznaczone dla producentów komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych

1. Producent pojazdu udostępnia producentom komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych wszystkie szczegółowe dane, 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. 45.

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. 26 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.

▼B

ROZDZIAŁ XV

DOSTĘP DO INFORMACJI DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I KONSERWACJI

Artykuł 53

Obowiązki producentów

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

Oprogramowanie mające podstawowe znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania układów kontroli bezpieczeństwa i środowiska może być chronione przed nieuprawnionymi manipulacjami. Jednakże wszelkie manipulacje w tych układach niezbędne do naprawy i konserwacji lub dostępne dla autoryzowanych punktów sprzedaży lub stacji obsługi udostępnia się również w niedyskryminacyjny sposób niezależnym podmiotom.

2. Do czasu przyjęcia przez Komisję znormalizowanego formatu dostarczania informacji, o których mowa w ust. 1, informacje te udostępnia się w sposób spójny, umożliwiający niezależnym podmiotom ich przetwarzanie przy rozsądnym wysiłku.

Producent zapewnia autoryzowanym punktom sprzedaży, stacjom obsługi oraz niezależnym podmiotom niedyskryminacyjny dostęp do materiałów szkoleniowych i odpowiednich narzędzi roboczych. Dostęp taki obejmuje w stosownych przypadkach odpowiednie szkolenie dotyczące pobierania oprogramowania, zarządzania diagnostycznymi kodami usterek oraz stosowania narzędzi roboczych.

3. Bez uszczerbku dla ust. 1 informacje, o których mowa w tym ustępie, obejmują:

a) typ i model ciągnika;

b) jednoznaczny numer identyfikacyjny pojazdu;

c) podręczniki serwisowe obejmujące dokumentację napraw i konserwacji oraz harmonogram przeglądów;

d) instrukcje techniczne i biuletyny służby technicznej;

e) informacje dotyczące komponentów i diagnostyki (takie jak minimalne i maksymalne teoretyczne wartości pomiarów);

f) schematy instalacji elektrycznej;

g) kody diagnostyczne kody, w tym kody własne producenta;

h) wszystkie informacje niezbędne do zainstalowania nowego lub zaktualizowanego oprogramowania w nowym pojeździe lub typie pojazdu (na przykład numer części oprogramowania);

▼B

i) informacje dotyczące zastrzeżonych narzędzi i urządzeń oraz informacje przekazywane za pomocą tych narzędzi i urządzeń;

j) informacje dotyczące zapisu danych, dane dotyczące badań i wszelkie inne informacje techniczne (takie jak dwukierunkowe dane dotyczące monitoringu, jeżeli mają zastosowanie do użytej technologii);

k) standardowe jednostki pracy lub czas wykonywania zadań z zakresu naprawy i konserwacji, jeżeli są one udostępniane, bezpośrednio lub za pośrednictwem strony trzeciej, autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi producentów.

4. Do celów niniejszego rozporządzenia autoryzowane punkty sprzedaży lub stacje obsługi należące do 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 producenci 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 niedyskryminacyjny 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 lub krajową homologację typu, 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 i mających zastosowanie w chwili składania wniosku o homologację typu UE lub krajową homologację typu, producent dostarcza je w ciągu sześciu miesięcy od daty homologacji.

▼B

Komisja może przyjąć akt wykonawczy w celu określenia wzoru świadectwa dotyczącego dostępu do OBD pojazdu oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu stanowiącego dowód zgodności dla organu udzielającego homologacji. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 69 ust. 2.

9. W razie niedostarczenia takiego 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 mają 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 dostarczanie informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, zgodnie z art. 71.

13. W drodze aktów delegowanych, o których mowa w ust. 12, Komisja dostosowuje wymogi informacyjne określone w niniejszym artykule, w tym specyfikacje techniczne dotyczące sposobu dostarczania informacji, aby były one proporcjonalne, w szczególności przy uwzględnieniu szczególnego przypadku producenta, który wytwarza stosunkowo małą liczbę pojazdów danego typu, z uwzględnieniem limitów małych serii określonych w załączniku II. W należycie uzasadnionych przypadkach dostosowanie takie może prowadzić do zwolnienia z wymogu dostarczania informacji w znormalizowanym formacie. Ewentualne dostosowanie lub zwolnienie musi zapewniać we wszystkich przypadkach osiągnięcie celów niniejszego artykułu.

Artykuł 54

Obowiązki posiadaczy wielu homologacji typu

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

▼B

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

Artykuł 55

Opłaty 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, narzędzi roboczych i szkoleń objętych zakresem niniejszego rozporządzenia. Opłaty nie uznaje się za uzasadnioną lub proporcjonalną, jeżeli zniechęca ona 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 56

Forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach

Zakres działalności forum w sprawie dostępu do informacji o pojazdach utworzonego 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]) rozszerza się na pojazdy objęte zakresem niniejszego rozporządzenia.

Na podstawie dowodów 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 57

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. 59.

([1]) Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.

▼B

2. Bez uszczerbku dla art. 60 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 konserwacji pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, które ocenia.

Podmiot należący do stowarzyszenia gospodarczego lub federacji branżowej 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. 59 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. 59 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

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; oraz

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 art. 61, 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.

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 58

Podmioty zależne i podwykonawcy służb technicznych

1. Służby techniczne mogą zlecać podwykonawstwo niektórych działań, do których wykonywania zostały wyznaczone zgodnie z art. 59 ust. 1, lub powierzać ich wykonanie podmiotowi zależnemu jedynie za zgodą wyznaczającego organu udzielającego homologacji.

▼B

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. 57, 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 59

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 I;

b) kategoria B: służby techniczne, które nadzorują badania, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu i w aktach wymienionych w załączniku I, 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 techniczne wyznaczone zgodnie z art. 60 można zgłaszać do celów art. 63, 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. 57 ust. 2 tworzenia podmiotów zależnych w państwach trzecich, pod warunkiem że wyznaczona służba techniczna bezpośrednio zarządza podmiotami zależnymi i kontroluje je.

▼B

Artykuł 60

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 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 danego państwa członkowskiego musi być akredytowana przez krajową jednostkę akredytującą w rozumieniu art. 2 pkt 11 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 zgodnie z normami i procedurą, o których mowa w art. 61 niniejszego rozporządzenia;

b) akredytowana wewnętrzna służba techniczna i jej pracownicy muszą mieć określone 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. 63, 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 61

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. 62 i ich akredytacji zgodnie z art. 60, zgodnie z art. 71.

▼B

Artykuł 62

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 prowadzona zgodnie z przepisami określonymi w akcie delegowanym przyjętym na mocy art. 61. 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.

4. Organ udzielający homologacji, który chce być wyznaczony jako służba techniczna zgodnie z art. 59 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.

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

Artykuł 63

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 wyznaczeń. Zgłoszenie określa dziedziny wymienione w załączniku I, do których wyznaczono służbę techniczną.

2. Służba techniczna może prowadzić działania, o których mowa w art. 59 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.

▼B

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. 59 ust. 1.

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

5. W przypadku gdy przy zastosowaniu aktu wymienionego w załączniku I należy wyznaczyć konkretną organizację lub właściwy organ prowadzący działania niewymienione wśród działań, o których mowa w art. 59 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 64

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. 63 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 65

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.

▼B

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 członkowskim niezbędnych środków naprawczych oraz wymaga od tego państwa członkowskiego wprowadzenia tych środków naprawczych, w razie potrzeby włącznie z cofnięciem wyznaczenia.

Artykuł 66

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 aktach wymienionych w załączniku I.

Służby techniczne nadzorują lub same prowadzą badania wymagane do homologacji lub inspekcje określone w niniejszym rozporządzeniu lub w jednym z aktów wymienionych w załączniku I, 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. 57 ust. 9 i art. 67 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 wyznaczającego organu udzielającego homologacji stwierdzi, że pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny przestały spełniać wymogi zawarte w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym wyznaczający organ udzielający homologacji. Organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie środki przewidziane w art. 28.

▼B

Artykuł 67

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 68

Akty wykonawcze

Aby osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia oraz określić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia, Komisja, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 69 ust. 2, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające następujące środki wykonawcze:

a) wzory dokumentu informacyjnego i folderu informacyjnego, o których mowa w art. 22;

b) system numeracji świadectw homologacji typu UE, o którym mowa w art. 24 ust. 4;

c) wzór świadectwa homologacji typu UE, o którym mowa w art. 25 ust. 2;

d) wzór arkusza wyników badań dołączanego do świadectwa homologacji typu UE, o którym mowa w art. 25 ust. 3 lit. a);

e) wzór wykazu mających zastosowanie wymogów lub aktów, o którym mowa w art. 25 ust. 6;

f) ogólne wymogi dotyczące formy sprawozdania z badań, o którym mowa w art. 27 ust. 1;

g) wzór świadectwa zgodności, o którym mowa w art. 33 ust. 2;

h) wzór znaku homologacji typu UE, o którym mowa w art. 34;

▼B

i) zezwolenia na udzielenie homologacji typu UE stanowiącej wyłączenie dla nowych technologii lub nowych koncepcji, o których mowa w art. 35 ust. 3;

j) wzory świadectwa homologacji typu i świadectwa zgodności w odniesieniu do nowych technologii lub nowych koncepcji, o których mowa w art. 35 ust. 4;

k) zezwolenia państw członkowskich na przedłużenie homologacji typu, o których mowa w art. 36 ust. 2;

l) wykaz części i wyposażenia, o którym mowa w art. 45 ust. 2;

m) wzór i system numeracji świadectw, o którym mowa w art. 46 ust. 3, jak również wszystkie aspekty procedury udzielania zezwoleń, o której mowa w tym artykule;

n) wzór świadectwa stanowiącego dowód zgodności dla organu udzielającego homologacji, o którym mowa w art. 53 ust. 8.

Artykuł 69

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Rolniczych (TC-AV). 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 70

Zmiana załączników

Bez uszczerbku dla pozostałych przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących zmiany załączników do niego Komisja jest również uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, dotyczących zmiany załącznika I w celu wprowadzenia odniesień do aktów regulacyjnych oraz uwzględnienia sprostowań, zgodnie z art. 71.

Artykuł 71

Wykonywanie przekazanych uprawnień

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

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 17 ust. 5, art. 18 ust. 4, art. 19 ust. 6, art. 20 ust. 8, art. 27 ust. 6, art. 28. ust. 6, art. 45 ust. 4, art. 49 ust. 3, art. 53 ust. 12, art. 61 i 70, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 22 marca 2013 r.

▼B

3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 17 ust. 5, art. 18 ust. 4, art. 19 ust. 6, art. 20 ust. 8, art. 27 ust. 6, art. 28. ust. 6, art. 45 ust. 4, art. 49 ust. 3, art. 53 ust. 12, art. 61 i 70, 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. 17 ust. 5, art. 18 ust. 4, art. 19 ust. 6, art. 20 ust. 8, art. 27 ust. 6, art. 28 ust. 6, art. 45 ust. 4, art. 49 ust. 3, art. 53 ust. 12, art. 61 i 70 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.

ROZDZIAŁ XVIII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 72

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 sankcji obejmują:

a) składanie fałszywych oświadczeń w trakcie procedur homologacyjnych lub procedur prowadzących do wycofania od użytkowników;

b) fałszowanie wyników badań dotyczących homologacji typu lub zgodności w eksploatacji;

c) zatajenie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłoby prowadzić do wycofania od użytkowników, odmowy lub cofnięcia homologacji typu;

d) stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania;

e) odmowę udzielenia dostępu do informacji;

▼B

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 73

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. Organy udzielające homologacji nadal udzielają rozszerzenia homologacji dla pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, o których mowa w ust. 1, zgodnie z dyrektywą 2003/37/WE oraz dyrektywami wymienionymi w art. 76 ust. 1. Homologacje takie nie są jednak wykorzystywane do celów uzyskania homologacji typu całego pojazdu na mocy niniejszego rozporządzenia.

3. W drodze odstępstwa od niniejszego rozporządzenia nowe układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne lub pojazdy należące do typów, które uzyskały homologację typu całego pojazdu na mocy dyrektywy 2003/37/WE, mogą być nadal rejestrowane, wprowadzane do obrotu lub dopuszczane do dnia 31 grudnia 2017 r. Nowe pojazdy należące do typów, które nie podlegały homologacji typu na mocy dyrektywy 2003/37/WE, również mogą być nadal rejestrowane lub dopuszczane do tego dnia zgodnie z prawem państwa członkowskiego, w którym są dopuszczane lub rejestrowane.

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

Artykuł 74

Sprawozdanie

1. Do dnia 31 grudnia 2019 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 2020 r.

Artykuł 75

Przegląd

1. Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące kwestii, o których mowa w ust. 3.

2. Sprawozdanie to opiera się na konsultacjach z właściwymi zainteresowanymi stronami oraz uwzględnia obowiązujące w tym zakresie normy europejskie i międzynarodowe.

▼B

3. Do dnia 31 grudnia 2021 r. państwa członkowskie przedstawiają Komisji sprawozdanie dotyczące:

a) liczby homologacji indywidualnych przyznanych w ciągu roku przez organy krajowe danego państwa członkowskiego pojazdom objętym zakresem niniejszego rozporządzenia przed ich pierwszą rejestracją, od dnia 1 stycznia 2016 r.;

b) krajowych kryteriów, na których oparto takie homologacje, w przypadku gdy kryteria te odbiegają od wymogów obowiązkowych w przypadku homologacji typu UE.

4. W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze i rozważa się w nim włączenie homologacji indywidualnych do zakresu niniejszego rozporządzenia w oparciu o zharmonizowane wymogi.

Artykuł 76

Uchylenie

1. Bez uszczerbku dla art. 73 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, dyrektywa 2003/37/WE, a także dyrektywy 74/347/EWG, 76/432/EWG, 76/763/EWG, 77/537/EWG, 78/764/EWG, 80/720/EWG, 86/297/EWG, 86/298/EWG, 86/415/EWG, 87/402/EWG, 2000/25/WE, 2009/57/WE, 2009/58/WE, 2009/59/WE, 2009/60/WE, 2009/61/WE, 2009/63/WE, 2009/64/WE, 2009/66/WE, 2009/68/WE, 2009/75/WE, 2009/76/WE oraz 2009/144/WE tracą moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2016 r.

2. Odniesienia do uchylonych dyrektyw należy traktować jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia, a w przypadku dyrektywy 2003/37/WE odczytuje się je zgodnie z tabelą korelacji określoną w załączniku III.

Artykuł 77

Zmiana dyrektywy 2006/42/WE

W dyrektywie 2006/42/WE art. 1 ust. 2 lit. e) tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:

„— ciągniki rolnicze i leśne, z wyłączeniem maszyn zamocowanych na tych pojazdach,”.

Artykuł 78

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 przyznania nowemu typowi pojazdu homologacji typu UE lub krajowej homologacji typu ani zakazać rejestracji, wprowadzania do obrotu ani dopuszczania 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.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

WYKAZ WYMAGAŃ DO CELÓW HOMOLOGACJI TYPU UE POJAZDU

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Pojazdy silnikowe	Kategorie pojazdów																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T 4.1a	T4.1b (+)	T 4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
1	17 ust. 2 lit. a)	Nienaruszalność konstrukcji pojazdu	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
2	17 ust. 2 lit. b)	Maksymalna prędkość konstrukcyjna, regulator obrotów i ograniczniki prędkości	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
3	17 ust.2 lit. b)	Układy hamulcowe i sprzęg hamulcowy przyczepy	RVBR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	17 ust. 2 lit. b)	Układ kierowniczy w szybkich ciągnikach	RVFSR (w oparciu o EKG nr 79 zmiana [nowy numer])	Y	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	I	ND	ND	ND	ND
5	17 ust. 2 lit. b)	Układ kierowniczy	RVFSR	Y	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	I	ND	ND	ND	ND	ND
6	17 ust. 2 lit. b)	Prędkościomierz	►M3 RVFSR ◄		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
7	17 ust. 2 lit. c)	Pole widzenia i wycieraczki szyb przednich	RVFSR (w oparciu o EKG nr 71 zmiana 1)	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND

▼B

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Pojazdy silnikowe	Kategorie pojazdów																
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T 4.1a	T4.1b (+)	T 4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
8	17 ust. 2 lit. c)	Szyby	RVFSR (w oparciu o EKG nr 43 zmiana 2 poprawka 3 uzupełnienie 11)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
9	17 ust. 2 lit. c)	Lusterka wsteczne	RVFSR	Y	X	X	X	X	►M3 X ◄	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
10	17 ust.2 lit. c)	Układy zapewniające kierowcy informacje	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
11	17 ust. 2 lit. d)	Oświetlenie, sygnalizacja świetlna i ich źródła światła	RVFSR (w oparciu o EKG nr 3 zmiana 3 poprawka 1 uzupełnienie 11; EKG nr 4 zmiana 4 uzupełnienie 14; EKG nr 5 uzupełnienie 7 do serii poprawek 02; EKG nr 6 zmiana 4 uzupełnienie 17; EKG nr 7 zmiana 4 uzupełnienie 15; EKG nr 19 zmiana 5 uzupełnienie 1; EKG nr 23 zmiana 2 uzupełnienie 15; EKG nr 31 uzupełnienie 7 do serii poprawek 02; EKG nr 37 uzupełnienie 36 do serii poprawek 03; EKG nr 38 zmiana 2 uzupełnienie 14; EKG nr 98 zmiana 1 uzupełnienie 11;	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼B

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Pojazdy silnikowe	Kategorie pojazdów																
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T 4.1a	T4.1b (+)	T 4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
			EKG 99 uzupełnienie 6 do pierwotnej wersji regulaminu; EKG 112 seria poprawek 01; EKG 113 uzupełnienie 6 do pierwotnej wersji regulaminu)																			
12	17 ust. 2 lit. d)	Instalacja oświetleniowa	RVFSR (w oparciu o EKG nr 86 poprawka [nowy numer])		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
13	17 ust. 2 lit. e)	Ochrona osób znajdujących się w pojeździe, w tym wyposażenie wnętrza, zagłówki, pasy bezpieczeństwa, drzwi pojazdu	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
14	17 ust. 2 lit. f)	Elementy zewnętrzne pojazdu i jego akcesoria	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	17 ust. 2 lit. g)	Kompatybilność elektromagnetyczna	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
16	17 ust. 2 lit. h)	Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND

▼B

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Pojazdy silnikowe	Kategorie pojazdów																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T 4.1a	T4.1b (+)	T 4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
17	17 ust. 2 lit. i)	Systemy grzewcze	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	►M3 X ◄	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
18	17 ust. 2 lit. j)	Urządzenia zabezpieczające przed użyciem przez osoby niepowołane	RVFSR	Y (tylko kategorie T i C)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
19	17 ust. 2 lit. k)	Tablica rejestracyjna	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
20	17 ust. 2 lit. k)	Tabliczka znamionowa i oznakowania	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
21	17 ust. 2 lit. l)	Wymiary i masa przyczepy	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
22	17 ust. 2 lit. l)	Maksymalna masa całkowita	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23	17 ust. 2 lit. l)	Masy obciążników	RVFSR		X	X	X	X	►M3 X ◄	►M3 X ◄	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
24	17 ust. 2 lit. m)	Bezpieczeństwo układów elektrycznych	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25	17 ust. 2 lit. a), 17 ust. 2 lit. m), 18 ust. 2 lit. l)	Zbiornik paliwa	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
26	17 ust. 2 lit. n)	Tylne konstrukcje zabezpieczające	RVFSR		ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	X	ND	ND

▼B

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Pojazdy silnikowe	Kategorie pojazdów																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T 4.1a	T4.1b (+)	T 4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
27	17 ust. 2 lit. o)	Zabezpieczenia boczne	RVFSR		ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	ND	ND
28	17 ust. 2 lit. p)	Skrzynie ładunkowe	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
29	17 ust. 2 lit. q)	Urządzenia ciągnące	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
30	17 ust. 2 lit. r)	Opony	RVFSR (w oparciu o EKG nr 106 poprawka 5 uzupełnienie 6)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	►**M3** X ◄	►**M3** X ◄	X	X	X	X
31	17 ust. 2 lit. s)	Osłony przeciwrozbryzgowe	RVFSR	Y	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	ND	ND	X	ND	ND
32	17 ust. 2 lit. t)	Bieg wsteczny	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
33	17 ust. 2 lit. u)	Gąsienice	RVFSR		ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	X	ND	ND	ND	ND
34	17 ust. 2 lit. v)	Sprzężenia mechaniczne	RVFSR		X	X	X	X	X	►**M3** X ◄	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
35	18 ust. 2 lit. a)	ROPS	RVCR (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksu OECD nr 3, z późn. zm.)		X	X	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND	ND	ND
36	18 ust. 2 lit. a)	ROPS (dla pojazdów gąsienicowych)	RVCR (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksu OECD nr 8, z późn. zm.)		ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	X	ND	ND	ND	ND

▼B

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Pojazdy silnikowe	Kategorie pojazdów																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T 4.1a	T4.1b (+)	T 4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
37	18 ust. 2 lit. a)	ROPS (próba statyczna)	RVCR (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksu OECD nr 4, z późn. zm.)		X	X	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
38	18 ust. 2 lit. a)	ROPS montowane z przodu (ciągniki o wąskim rozstawie kół)	RVCR (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksu OECD nr 6, z późn. zm.)		ND	ND	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND	X	X	ND	ND	ND	ND	ND	ND
39	18 ust. 2 lit. a)	ROPS montowane z tyłu (ciągniki o wąskim rozstawie kół)	RVCR (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksu OECD nr 7, z późn. zm.)		ND	ND	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND	X	X	►**M1** X ◄	►**M1** X ◄	ND	ND	ND	ND
40	18 ust. 2 lit. b)	FOPS, konstrukcja zabezpieczająca przed spadającymi przedmiotami	RVCR (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksu OECD nr 10, z późn. zm.)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
41	18 ust. 2 lit. c)	Siedzenia pasażerów	RVCR		X	X	►**M1** X ◄	►**M1** X ◄	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
42	18 ust. 2 lit. d)	Narażenie kierowcy na hałas	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND

▼B

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Pojazdy silnikowe	Kategorie pojazdów																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T 4.1a	T4.1b (+)	T 4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
43	18 ust. 2 lit. e)	Siedzenie i miejsce kierowcy	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	►M1 X ◄	►M1 X ◄	ND	ND	ND	ND
44	18 ust. 2 lit. f)	Przestrzeń robocza, dostęp do miejsca kierowcy	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	►M1 X ◄	►M1 X ◄	ND	ND	ND	ND
45	18 ust. 2 lit. g)	Wały odbioru mocy	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
46	18 ust. 2 lit. h)	Ochrona komponentów napędowych	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
47	18 ust. 2 lit. i)	Mocowanie pasów bezpieczeństwa	RVCR (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksów OECD nr 3, 4, 6, 7, 8; z późn. zm.)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
48	18 ust. 2 lit. j)	Pasy bezpieczeństwa	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
49	18 ust. 2 lit. k)	OPS, zabezpieczenie przed przedmiotami przedostającymi się do wnętrza kabiny	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
50	18 ust. 2 lit. l)	Układ wydechowy	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
51	18 ust. 2 lit. l), 18 ust. 2 lit. n), 18 ust. 2 lit. q), 18 ust. 4	Instrukcja obsługi	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼B

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Pojazdy silnikowe	Kategorie pojazdów																
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T 4.1a	T4.1b (+)	T 4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
52	18 ust. 2 lit. o)	Urządzenia kontrolne, w tym w szczególności urządzenia alarmowe i wyłączniki samoczynne	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
53	18 ust. 2 lit. p)	Ochrona przed zagrożeniami mechanicznymi innymi niż wymienione w art. 18 ust. 2 lit. a), b), g) i k), w tym ochrona przed przerwaniem przewodów zawierających ciecze oraz niekontrolowanymi ruchami pojazdu	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
54	18 ust. 2 lit. r), 18 ust. 2 lit. p)	Osłony i urządzenia ochronne	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
55	18 ust. 2 lit. l), 18 ust. 2 lit. s), 18 ust. 2 lit. q), 18 ust. 4	Informacje, ostrzeżenia i oznaczenia	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X

▼B

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Pojazdy silnikowe	Kategorie pojazdów																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T 4.1a	T4.1b (+)	T 4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
56	8 ust. 2 lit. t)	Materiały i produkty	RVCR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
57	18 ust. 2 lit. u)	Akumulatory	RVCR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
58	18 ust. 4	Wyjście bezpieczeństwa	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	
59	18 ust. 2 lit. l), 18 ust. 4	System wentylacji i filtrowania w kabinie	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
60	18 ust. 4	Szybkość spalania materiału, z którego wykonana jest kabina	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
61	19 ust. 2 lit. a)	Emisja zanieczyszczeń	REPPR (etapy ograniczania emisji z 2000/25/WE i 97/68/WE)		X	X	X	X	X Jeżeli należy do zakresu zastosowania dyrektywy	X Jeżeli należy do zakresu zastosowania dyrektywy	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND

▼B

Nr	Artykuł	Przedmiot	Odniesienie do aktu regulacyjnego	Pojazdy silnikowe	Kategorie pojazdów																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T 4.1a	T4.1b (+)	T 4.2a	T 4.2b (+)	T 4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
62	19 ust. 2 lit. b)	Poziomy hałasu (na zewnątrz)	REPPR (dopuszczalne wartości z 2009/63/WE)	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND

Legenda:

(+) = jeżeli w danej kategorii utworzono taką podkategorię

(++) = tylko w odniesieniu do podkategorii odpowiadających podkategoriom z indeksem b w kategorii T

X = ma zastosowanie

I = tak samo jak dla T stosownie do kategorii

Y = odpowiednie akty dotyczące pojazdów silnikowych są akceptowane jako równoważne, jak określono w akcie delegowanym

Z = ma zastosowanie tylko do wymiennego wyposażenia ciągniętego należącego do kategorii R ze względu na stosunek technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej do masy własnej, większy lub równy 3,0 (art. 3, definicja 9)

ND = nie dotyczy

RVFSR = rozporządzenie w sprawie wymogów dotyczących bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdu (akt delegowany)

RVCR = rozporządzenie w sprawie wymogów dotyczących konstrukcji pojazdu (akt delegowany)

REPPR = rozporządzenie w sprawie wymogów dotyczących efektywności środowiskowej i osiągów napędu (akt delegowany)

RVBR = rozporządzenie w sprawie wymogów dotyczących układów hamulcowych pojazdów (akt delegowany)

▼B

ZAŁĄCZNIK II

OGRANICZENIA DLA MAŁYCH SERII

Liczba sztuk typu pojazdu, które mają być udostępnione na rynku, zarejestrowane lub dopuszczone w ciągu roku w każdym z państw członkowskich nie może przekraczać dla poszczególnych kategorii pojazdów podanych poniżej wartości.

Kategoria	Sztuki (dla każdego typu)
T	150
C	50

▼B

ZAŁĄCZNIK III

Tabela korelacji

(o której mowa w art. 76)

Dyrektywa 2003/37/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1 i 2
art. 2	art. 3
art. 3	art. 20–23
art. 4	art. 22, 24 i 26
art. 5	art. 29–31
art. 6	art. 33 i 34
art. 7	art. 5, 38 i 40
art. 8 ust. 1 art. 8 ust. 2	art. 38 ust. 2 art. 35–37 i 39
art. 9	art. 37
art. 10	art. 39
art. 11	art. 35 i 36
art. 12	art. 49 i 50
art. 13	art. 8 i 28
art. 14	art. 24
art. 15	art. 41–48
art. 16	art. 41 i 44
art. 17	art. 44
art. 18	art. 48
art. 19	art. 68, 70 i 71
art. 20	art. 69
art. 21	art. 5 i 57–67
art. 22	—
art. 23	—
art. 24	—
art. 25	—
art. 26	—