KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 23.5.2008
KOM(2008) 316 wersja ostateczna

2008/0100 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego

(przedstawiony przez Komisję)

{SEC(2008) 1908}
{SEC(2008) 1909}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

Celem niniejszego wniosku jest ustanowienie ujednoliconych przepisów budowy pojazdów silnikowych, gwarantujących funkcjonowanie rynku wewnętrznego, a zarazem zapewniających wysoki poziom bezpieczeństwa pojazdów i ochrony środowiska naturalnego.

Celem wniosku jest zwiększenie bezpieczeństwa pojazdów poprzez wprowadzenie obowiązku montowania niektórych zaawansowanych systemów bezpieczeństwa. Wniosek ma również na celu obniżenie szkodliwego wpływu pojazdów na środowisko naturalne poprzez zmniejszenie hałasu powodowanego przez toczące się opony oraz emisji CO2 związanych z oporami toczenia.

Ponadto wniosek przyczynia się do zwiększenia konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego poprzez uproszczenie obowiązującego prawodawstwa w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do ich bezpieczeństwa, zwiększenie przejrzystości oraz zmniejszenie obciążeń administracyjnych.

- **Kontekst ogólny**

Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem licznych elementów z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska zostały ujednolicone na poziomie wspólnotowym, tak aby uniknąć różnic między wymogami ustanowionymi przez poszczególne państwa członkowskie i zagwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska naturalnego na terenie całej Wspólnoty.

Dostępne są już nowe technologie, które mogą znacząco poprawić bezpieczeństwo pojazdów (takie jak systemy elektronicznej kontroli stabilności pojazdu) lub obniżyć emisje CO2 (takie jak opony o niskich oporach toczenia). Badania wskazują, że wprowadzenie tych technologii jako wyposażenia standardowego nowych pojazdów przyniosłoby znaczące korzyści. Ustanowienie wspólnych obowiązkowych wymogów zapobiegłoby również fragmentacji rynku wewnętrznego, do której mogłoby dojść w przypadku wprowadzania różnych norm w poszczególnych państwach członkowskich.

W swoim komunikacie „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w."[1] Komisja przyjęła zalecenie przedstawione w sprawozdaniu[2] grupy CARS 21, by uprościć całość ram prawnych w zakresie homologacji typu pojazdów. Zgodnie z powyższym zaleceniem, wniosek znacząco upraszcza prawodawstwo w zakresie homologacji typu, zastępując 50 dyrektyw

---

1 COM(2007) 22.

2 CARS 21, System prawny podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w.: ISBN 92-79-00762-9.

bazowych (oraz około 100 powiązanych dyrektyw zmieniających) w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów silnikowych oraz opon jednym rozporządzeniem Rady i Parlamentu Europejskiego.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Dyrektywa Rady 70/221/EWG, Dyrektywa Rady 70/222/EWG, Dyrektywa Rady 70/311/EWG, Dyrektywa Rady 70/387/EWG, Dyrektywa Rady 70/388/EWG, Dyrektywa Rady 71/320/EWG, Dyrektywa Rady 72/245/EWG, Dyrektywa Rady 74/60/EWG, Dyrektywa Rady 74/61/EWG, Dyrektywa Rady 74/297/EWG, Dyrektywa Rady 74/408/EWG, Dyrektywa Rady 74/483/EWG, Dyrektywa Rady 75/443/EWG, Dyrektywa Rady 76/114/EWG, Dyrektywa Rady 76/115/EWG, Dyrektywa Rady 76/756/EWG, Dyrektywa Rady 76/757/EWG, Dyrektywa Rady 76/758/EWG, Dyrektywa Rady 76/759/EWG, Dyrektywa Rady 76/760/EWG, Dyrektywa Rady 76/761/EWG, Dyrektywa Rady 76/762/EWG, Dyrektywa Rady 77/389/EWG, Dyrektywa Rady 77/538/EWG, Dyrektywa Rady 77/539/EWG, Dyrektywa Rady 77/540/EWG, Dyrektywa Rady 77/541/EWG, Dyrektywa Rady 77/649/EWG, Dyrektywa Rady 78/316/EWG, Dyrektywa Rady 78/317/EWG, Dyrektywa Rady 78/318/EWG, Dyrektywa Rady 78/549/EWG, Dyrektywa Rady 78/932/EWG, Dyrektywa Rady 89/297/EWG, Dyrektywa Rady 91/226/EWG, Dyrektywa Rady 92/21/EWG, Dyrektywa Rady 92/22/EWG, Dyrektywa Rady 92/23/EWG, Dyrektywa Rady 92/24/EWG, Dyrektywa Rady 92/114/EWG, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 94/20/WE, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 95/28/WE, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 96/79/WE, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 96/27/WE, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 97/27/WE, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 98/91/WE, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/40/WE, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/56/WE, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/85/WE, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/97/WE.

Wniosek i środki wykonawcze do niego zawierać będą obowiązujące wymogi określone w powyższych aktach prawnych. W porównaniu z obowiązującymi aktami, wniosek określa nowe wymogi w zakresie niektórych zaawansowanych środków bezpieczeństwa, tj. systemu elektronicznej kontroli stabilności, systemu monitorowania ciśnienia w oponach, zaawansowanego systemu hamowania awaryjnego oraz systemu ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu. Ponadto wniosek nakłada surowsze wymogi w odniesieniu do hałasu wywoływanego toczeniem się opon oraz wprowadza nowe wymogi dotyczące opon w odniesieniu do ich przyczepności na mokrej nawierzchni oraz oporów toczenia.

- **Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Wniosek jest spójny z celem WE, jakim jest zwiększenie bezpieczeństwa na drogach,

opisanym w szczególności w Białej Księdze w sprawie europejskiej polityki transportowej[3], która została przyjęta przez Komisję w 2001 r. i stanowi podstawę dla Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Co się tyczy aspektów wniosku związanych z ochroną środowiska, wniosek wprowadza dwa środki określone w strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO2 pochodzących z samochodów, przedstawionej w komunikacie Komisji zatytułowanym „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO2 pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych”[4].

Ponadto wniosek jest spójny ze strategią WE na rzecz uproszczenia otoczenia regulacyjnego, ogłoszoną w komunikacie Komisji zatytułowanym „Aktualizacja i uproszczenie wspólnotowego dorobku prawnego”[5], w którym uznaje się system homologacji typu pojazdów silnikowych za obszar priorytetowy dla uproszczenia prawodawstwa wspólnotowego.

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Podczas opracowywania wniosku Komisja przeprowadziła następujące rodzaje konsultacji z zainteresowanymi podmiotami:

- Przeprowadzono powszechne konsultacje internetowe dotyczące wszystkich aspektów wniosku.

- W odniesieniu do propozycji dotyczących zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego zrealizowano projekt mający na celu zbadanie potencjalnych kosztów i korzyści wynikających z wyposażenia pojazdów różnych klas w takie systemy. Projekt przeprowadzono we współpracy z zainteresowanymi podmiotami reprezentującymi branżę.

- W odniesieniu do wymogów dotyczących opon, odbyło się kilka spotkań z organizacjami producentów opon, grupami badawczymi i grupami interesu działającymi na rzecz środowiska naturalnego, których celem było opracowanie zrównoważonego i możliwego do spełnienia wykazu wymogów.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

W trakcie konsultacji internetowych zainteresowane podmioty poruszyły szereg

[3] COM(2001) 370.
[4] COM(2007) 19.
[5] COM(2003) 71.

kwestii. Ocena skutków, która towarzyszy niniejszemu wnioskowi, zawiera pełne omówienie poruszonych zasadniczych kwestii i sposobu ich uwzględnienia.

Konsultacje publiczne prowadzono w Internecie od 23 sierpnia 2007 r. do 18 października 2007 r. Komisja otrzymała 81 odpowiedzi. Wyniki dostępne są na stronie:
http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej, których dotyczy wniosek

Wniosek wymagał oceny różnych wariantów polityki oraz powiązanych z nimi skutków ekonomicznych, społecznych i związanych ze środowiskiem naturalnym.

Zastosowana metoda

Badania w zakresie możliwości zmniejszenia hałasu powodowanego przez toczące się opony oraz ogólnych kosztów i korzyści związanych z zaawansowanymi systemami hamowania awaryjnego przeprowadzono wyłącznie, aby wesprzeć opracowanie odpowiednich aspektów niniejszego rozporządzenia. Ponadto w celu obliczenia korzyści, jakie mogą przynieść zaproponowane środki, wykorzystano istniejące badania nad obniżeniem emisji CO_2 (przeprowadzone przez TNO) oraz zmniejszeniem liczby ofiar wypadków drogowych (przeprowadzone przez COWI).

W przypadku badań nad hałasem wywoływanym przez opony, konsultant wykonał następujące czynności:

- dokonał przeglądu poświęconej tej tematyce literatury w celu określenia społecznych i związanych ze środowiskiem naturalnym skutków hałasu powodowanego przez toczące się opony;

- zebrał i ocenił dane uzyskane w testach głośności istniejących opon różnych kategorii;

- dokonał oceny realnej możliwości obniżenia limitów głośności opon z uwzględnieniem ewentualnego wpływu na inne parametry konstrukcyjne opony;

- wykorzystując odpowiednie techniki modeli komputerowych, dokonał oceny prawdopodobnego ogólnego zmniejszenia hałasu wynikającego z zaproponowanych środków;

- skontaktował się z różnymi zainteresowanymi podmiotami.

W przypadku badań nad zaawansowanymi systemami hamowania awaryjnego, konsultant wykonał następujące czynności:

- dokonał oceny scenariuszy zaistniałych wypadków, których prawdopodobnie można było uniknąć, lub których skutki mogły być mniejsze, w przypadku zastosowania tej technologii;

- dokonał oceny obecnych i przyszłych możliwości systemów;
- dokonał oceny przypadających na jeden pojazd kosztów ekonomicznych montażu takich systemów;
- skontaktował się z różnymi zainteresowanymi podmiotami.

Główne organizacje/eksperci, z którymi przeprowadzono konsultacje

Badanie hałasu powodowanego przez opony przeprowadziła FEHRL (Federacja Europejskich Laboratoriów Drogowych). Badanie nad zaawansowanymi systemami hamowania awaryjnego przeprowadziło TRL Ltd. (Laboratorium Badań Transportu).

Wartości graniczne hałasu powodowanego przez opony zaproponowane w załączniku do niniejszego rozporządzenia oparte są na zaleceniach FEHRL. Prace TRL posłużyły za wsparcie dla priorytetowego potraktowania kwestii montażu zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego w pojazdach ciężarowych. Ocena skutków odnosi się też do innych badań, które również wykorzystano w trakcie rozpatrywania różnych wariantów polityki. We wszystkich przypadkach preferowany wariant polityki wybrano na podstawie analizy kosztów i korzyści, zgodnie z wyjaśnieniami zawartymi w ocenie skutków towarzyszącej wnioskowi.

Sposoby udostępnienia opinii ekspertów

Wszystkie uzupełnione i zatwierdzone sprawozdania z badań są lub będą dostępne na stronie internetowej DG ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu.

- **Ocena skutków**

Dla każdego z głównych aspektów wniosku rozważono różne warianty:

1. Aspekty uproszczenia

a) Brak działań. Oznaczałoby to utrzymanie obowiązujących 50 dyrektyw oraz wprowadzenie do nich ewentualnych zmian. Dyrektywy WE obowiązywałyby w dalszym ciągu równolegle z istniejącymi regulaminami EKG ONZ, których wymogi techniczne są zazwyczaj (ale nie zawsze) ekwiwalentne. Powyższe rozwiązanie jest obecnie źródłem wielu nieporozumień wśród zainteresowanych podmiotów, które nie są bezpośrednio zaangażowane w system homologacji typu, prowadząc do sytuacji, w której system prawny nie jest w pełni przejrzysty.

b) Brak działań w ramach niniejszej inicjatywy, ale dokonywanie przeglądów każdej z dyrektyw w momencie, gdy przewidziana jest ich zmiana i decydowanie, czy jej zastąpienie jest właściwe. Wariant ten przyczyniłby się skutecznie do uproszczenia otoczenia regulacyjnego. Upraszczanie zajęłoby jednak w takim przypadku kilka lat.

c) Zastąpienie wszystkich istniejących dyrektyw rozporządzeniem będącym przedmiotem wniosku. Przyjęto ten wariant, jako że pozwoli on na maksymalne spożytkowanie dokonanego uproszczenia z korzyścią, w szczególności, dla

organów krajowych i przemysłu.

2. Zaawansowane technologie bezpieczeństwa

a) Brak działań i oddanie inicjatywy rynkowi. Na niektórych rynkach układy takie jak systemy elektronicznej kontroli stabilności pojawiają się już w coraz większej liczbie samochodów. Jednak w przypadku takich pojazdów, jak samochody ciężarowe i autokary turystyczne, w których korzyści płynące z systemów elektronicznej kontroli stabilności mogą być jeszcze większe niż w samochodach osobowych, brak jest często zachęty do dobrowolnego montowania systemów elektronicznej kontroli stabilności, ponieważ, inaczej niż w przypadku samochodów osobowych, nabywcy zazwyczaj nie korzystają z tych zachęt. W przypadku braku ujednoliconych norm istnieje ponadto ryzyko stosowania w UE różniących się od siebie norm, co prowadzi w konsekwencji do fragmentacji rynku wewnętrznego.

b) Określenie norm technicznych dla zaawansowanych technologii bezpieczeństwa (w przypadkach, gdy są montowane) i zezwolenie na ich opcjonalne stosowanie przez producentów. Choć rozwiązanie takie zapobiegłoby pojawianiu się różnych norm na terenie UE, jak wspomniano powyżej, wariant ten nie zapewni montażu zaawansowanych systemów bezpieczeństwa we wszystkich pojazdach.

c) Określenie norm technicznych i wymogów nakazujących ich obowiązkowy montaż. Wariant ten zapewni pełne wykorzystanie potencjału zaawansowanych układów bezpieczeństwa. Ponieważ w przypadku tych systemów stosunek kosztów do korzyści jest dodatni, wydaje się, że wariant obowiązkowy jest uzasadniony.

3. Wymogi dotyczące opon

W przypadku opon wniosek wprowadza nowe wymogi w następujących kwestiach: wartości graniczne hałasu powodowanego przez toczące się opony, wartości graniczne oporów toczenia, przyczepność opon na mokrej nawierzchni oraz system monitorowania ciśnienia w oponach.

Dla każdej z tych kwestii przeanalizowano ogólnie następujące warianty: a) brak działań; b) rozwiązanie dobrowolne/rynkowe; c) rozwiązanie obowiązkowe o niższym poziomie trudności technicznych; d) rozwiązanie obowiązkowe o wyższym poziomie trudności technicznych.

Dla wszystkich kwestii wybrano wariant d). W przypadku oporów toczenia, przyczepności opon na mokrej nawierzchni oraz systemów monitorowania ciśnienia w oponach, badania i rozwój produktu znajdują się już na dość zaawansowanym etapie, tak więc wprowadzenie surowszych wymogów technicznych w stosunkowo krótkim czasie uznawane jest za realne. W szczególności w odniesieniu do systemu monitorowania ciśnienia w oponach ustanowienie wyższych standardów przyniosłoby największe korzyści w zakresie bezpieczeństwa i zapewniłoby największe prawdopodobieństwo osiągnięcia celów związanych z obniżeniem emisji CO_2. Co się tyczy hałasu spowodowanego toczeniem się opon, wariant d) został przyjęty, ponieważ jest jedynym, który zapewniłby osiągnięcie celów wniosku odnoszących się

do ochrony środowiska naturalnego. Ponieważ jednak wymogi związane z hałasem stanowią wyzwanie poważniejsze, niż ma to miejsce w przypadku innych wymogów, przewidziano dłuższy okres ich wdrażania.

Komisja przeprowadziła ocenę skutków ujętą w programie prac. Sprawozdanie z oceny jest dostępne w Internecie na stronie: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm.

Ponieważ inne badania prowadzone przez przemysł nie mogły zostać zakończone przed przedstawieniem wniosku, Komisja jest gotowa szczegółowo ocenić wyniki takich dodatkowych badań w trakcie procesu legislacyjnego i w przypadku wystąpienia takiej konieczności, zasugerować lub wesprzeć zmiany niezbędne do uniknięcia wszelkich negatywnych skutków dla bezpieczeństwa opon.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Krótki opis proponowanych działań**

Poprzez uchylenie 50 dyrektyw wniosek znacząco upraszcza system homologacji typu pojazdów silnikowych w zakresie wymogów dotyczących bezpieczeństwa i opon.

Wniosek przedstawia nowe obowiązkowe wymogi w odniesieniu do zaawansowanych układów bezpieczeństwa. W szczególności wniosek wymaga obowiązkowego montowania:

- systemów elektronicznej kontroli stabilności we wszystkich pojazdach;
- systemów monitorowania ciśnienia w oponach w samochodach osobowych;
- zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego oraz systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu w pojazdach ciężarowych.

Wniosek przewiduje także, że w przypadku dobrowolnego montowania zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego oraz systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu w pojazdach innych kategorii, systemy te spełniają wymogi określone we wniosku.

Wniosek ustanawia surowsze limity głośności opon, niż te, które obowiązują w obecnych przepisach i wprowadza nowe wymogi w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni oraz oporów toczenia.

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną wniosku jest art. 95 Traktatu.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile wniosek nie podlega wyłącznym

kompetencjom Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z następujących względów:

Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem licznych elementów z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska zostały ujednolicone na poziomie wspólnotowym i samodzielne działania państw członkowskich osłabiłyby cały system homologacji typu pojazdów. Działanie Unii Europejskiej jest niezbędne ze względu na konieczność zapobiegania powstawaniu barier dla jednolitego rynku.

Działania na poziomie Wspólnoty umożliwią lepszą realizację celów wniosku, ponieważ pozwolą uniknąć potencjalnego rozdrobnienia rynku wewnętrznego, do którego doszłoby w przeciwnym wypadku, a także zwiększą bezpieczeństwo pojazdów oraz zmniejszą ich szkodliwość dla środowiska naturalnego.

W związku z powyższym wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Jak wykazano w ocenie skutków, wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza środki niezbędne do zagwarantowania funkcjonowania rynku wewnętrznego, a zarazem zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa publicznego i ochrony środowiska naturalnego.

Uproszczenie otoczenia regulacyjnego przyczyni się znacząco do obniżenia kosztów administracyjnych ponoszonych przez organy krajowe i przemysł.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: rozporządzenie.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów:

Rozporządzenie uważa się za właściwy instrument, który zapewnia wymaganą zgodność, a zarazem nie nakłada obowiązku transpozycji przepisów do ustawodawstwa państw członkowskich.

Wniosek wykorzystuje „podejście dwustopniowe”, które pierwotnie wprowadzono na wniosek Parlamentu Europejskiego i zastosowano w innych aktach prawnych. Takie podejście przewiduje, że przedstawienie wniosku dotyczącego aktu prawnego i jego przyjęcie nastąpią zgodnie z dwiema różnymi, aczkolwiek równoległymi, procedurami:

- po pierwsze, Parlament Europejski i Rada określą podstawowe przepisy w formie rozporządzenia na podstawie art. 95 Traktatu WE poprzez procedurę współdecyzji („wniosek w ramach współdecyzji”);

- po drugie, warunki techniczne wprowadzające w życie przepisy podstawowe

zostaną określone w rozporządzeniach przyjętych przez Komisję zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, ustanowioną w art. 5a decyzji 1999/468/WE („wniosek w ramach procedury komitetowej”).

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

5. DODATKOWE INFORMACJE

- **Symulacja, faza pilotażowa i okres przejściowy**

W celu zapewnienia producentom pojazdów i opon wystarczającego czasu na wprowadzenie zmian we wniosku ustanowiono ogólne okresy przejściowe.

- **Uproszczenie**

Wniosek przewiduje uproszczenie prawodawstwa.

Uchylonych zostanie 50 dyrektyw w sprawie homologacji typu pojazdów.

Niniejszy wniosek zakłada uproszczenie procedur administracyjnych dla władz publicznych. Wniosek uwzględniono w programie Komisji dotyczącym stopniowego uaktualniania i upraszczania wspólnotowego dorobku prawnego oraz w Programie działalności legislacyjnej i prac Komisji pod numerem referencyjnym 2008/ENTR/004.

- **Uchylenie istniejącego prawodawstwa**

Przyjęcie wniosku doprowadzi do uchylenia istniejącego prawodawstwa.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien obejmować Europejski Obszar Gospodarczy.

2008/0100 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji[6],

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[7],

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu[8],

a także mając na uwadze, co następuje:

1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, na którym należy zapewnić swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu istnieje ogólny wspólnotowy system homologacji typu pojazdów silnikowych, ustanowiony dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”)[9].

2) Niniejsze rozporządzenie jest nowym, odrębnym rozporządzeniem dotyczącym wspólnotowej procedury homologacji typu na mocy dyrektywy 2007/46/WE. W związku z tym załączniki IV, VI i XI do wspomnianej dyrektywy należy odpowiednio zmienić.

3) Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem licznych elementów z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska zostały ujednolicone na poziomie wspólnotowym, tak aby uniknąć różnic między wymogami ustanowionymi przez poszczególne państwa członkowskie i zagwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska naturalnego na terenie całej Wspólnoty.

---

6 Dz.U. C , , s. .
7 Dz.U. C , , s. .
8 Dz.U. C […] z […], s. […].
9 Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

4) Należy ustanowić wymogi zarówno w zakresie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych, jak i wpływu opon na środowisko naturalne, w związku z możliwością montażu systemów monitorowania ciśnienia w oponach, które jednocześnie zwiększają bezpieczeństwo i zmniejszają szkodliwy wpływ opon na środowisko.

5) Na wniosek Parlamentu Europejskiego wprowadzono nowe podejście regulacyjne do prawodawstwa wspólnotowego dotyczącego pojazdów. Niniejsze rozporządzenie powinno więc ustanawiać tylko podstawowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa pojazdów oraz emisji CO_2 i hałasu powodowanych przez opony, przy czym warunki techniczne powinny zostać ustanowione w środkach wykonawczych przyjętych zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji[10].

6) W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do wprowadzania szczegółowych procedur, badań i wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, części i oddzielnych zespołów technicznych. Ponadto Komisja powinna zostać upoważniona do bardziej szczegółowego definiowania cech, jakie musi spełnić opona, by mogła być określana jako „opona terenowa do zastosowań profesjonalnych". Komisja powinna zostać także upoważniona do szczegółowego definiowania zakresu stosowania wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Ponadto Komisja powinna zostać upoważniona do ustanawiania dodatkowych wymogów bezpieczeństwa dla pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub między nimi. Z zastrzeżeniem technicznych i ekonomicznych kryteriów wykonalności, Komisja powinna zostać również upoważniona do rozszerzenia obowiązkowego montażu systemów monitorowania ciśnienia w oponach i innych zaawansowanych układów bezpieczeństwa na inne kategorie pojazdów niż te, których wymogi będą początkowo dotyczyć. Komisja powinna zostać także upoważniona do wprowadzania szczegółowych procedur, badań i wymogów dotyczących homologacji typu zaawansowanych systemów w pojazdach innych niż wspomniane w niniejszym rozporządzeniu, oraz do zmiany wartości granicznych w zakresie oporów toczenia i hałasu powodowanego przez toczące się opony w wyniku zmian w procedurach testowych, bez obniżania istniejącego stopnia ochrony środowiska naturalnego. Ponieważ wspomniane środki mają charakter ogólny, a ich celem jest zmiana niniejszego rozporządzenia poprzez uzupełnienie go o nowe elementy inne niż istotne, środki te muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

7) Postęp techniczny w obszarze zaawansowanych systemów bezpieczeństwa pojazdów oferuje nowe możliwości zmniejszenia liczby ofiar wypadków. Aby jak najbardziej ograniczyć liczbę ofiar, należy przewidzieć wprowadzenie niektórych z tych nowych technologii.

8) Aby uprościć prawodawstwo w zakresie homologacji typu zgodnie z zaleceniami zawartymi w sprawozdaniu grupy CARS 21: System prawny podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w.[11], należy

---

[10] Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, s. 11).

[11] ISBN 92-79-00762-9.

uchylić szereg dyrektyw bez obniżania poziomu ochrony użytkowników dróg. Wymogi ustanowione w tych dyrektywach powinny zostać przeniesione do niniejszego rozporządzenia i powinny zostać zastąpione, w stosownych przypadkach, odniesieniami do odpowiednich regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), wprowadzonych do prawa wspólnotowego zgodnie z art. 4 decyzji Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań[12].

9) Należy wprowadzić zasadę, że pojazdy muszą być projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u pasażerów pojazdów i u innych użytkowników dróg. W tym celu konieczne jest, by producenci zagwarantowali, że pojazdy spełniają odpowiednie wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu. Przepisy te powinny zawierać między innymi wymogi odnoszące się do integralności konstrukcji pojazdu, systemów wspomagających panowanie kierowcy nad pojazdem, systemów zapewniających kierowcy widoczność i informacje o stanie pojazdu oraz otaczającego go obszaru, systemów oświetlenia pojazdu, systemów ochrony pasażerów, zewnętrznej części pojazdu oraz akcesoriów, mas i wymiarów pojazdu, opon, zaawansowanych systemów montowanych w pojeździe oraz innych elementów. Ponadto konieczne jest, by pojazdy spełniały przepisy szczegółowe odnoszące się do niektórych pojazdów ciężarowych i ich przyczep, bądź też przepisy szczegółowe odnoszące się do autobusów, stosownie do przypadku.

10) Harmonogram wprowadzania nowych wymogów szczegółowych w zakresie homologacji typu pojazdów powinien uwzględniać techniczną wykonalność tych wymogów. Generalnie, wymogi powinny stosować się początkowo wyłącznie do nowych typów pojazdów. Należy przewidzieć dodatkowy okres na dostosowanie istniejących typów pojazdów do wymogów. Ponadto obowiązkowy montaż systemów monitorowania ciśnienia w oponach powinien stosować się początkowo wyłącznie do samochodów osobowych. Obowiązkowy montaż innych zaawansowanych układów bezpieczeństwa powinien stosować się początkowo wyłącznie do pojazdów ciężarowych.

11) W przypadku, gdy zaawansowane układy bezpieczeństwa są dobrowolnie montowane przez producenta pojazdu, muszą one spełniać odpowiednie wymogi ustanowione w niniejszym rozporządzeniu.

12) Należy wdrożyć środki przedstawione w komunikacie Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego zatytułowanym „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO_2 pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych”[13], którego celem było obniżenie emisji CO_2 powodowanej przez opony. Redukcja ta powinna zostać osiągnięta poprzez połączenie niskich oporów toczenia opon i zastosowanie systemów monitorowania ciśnienia w oponach. Równocześnie należy ustanowić wymogi mające na celu zmniejszenie hałasu powodowanego przez

---

12 Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78.

13 COM(2007) 19.

toczące się opony i zagwarantowanie odpowiednich poziomów bezpieczeństwa opon poprzez wprowadzenie wymogów w zakresie ich przyczepności na mokrej nawierzchni. Harmonogram wdrażania tych przepisów powinien odzwierciedlać stopień trudności, z jakim wiązać będzie się spełnienie wszystkich tych wymogów. Z powodu trudności w spełnieniu wymogów w zakresie hałasu związanego z toczeniem się opon i biorąc pod uwagę czas, jakiego potrzebuje przemysł na zastąpienie aktualnych modeli opon, należy w szczególności przewidzieć dłuższy okres na wdrożenie wymogów w zakresie hałasu dotyczących nowych opon istniejących już typów.

13) Niektóre kategorie opon, w tym opony terenowe do zastosowań profesjonalnych, które podlegają ograniczeniom prędkości, oraz opony przeznaczone do pojazdów zarejestrowanych przed 1990 r., będą prawdopodobnie produkowane w bardzo małych ilościach. Stąd też należy wyłączyć opony tych kategorii z zakresu niektórych wymogów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, w przypadkach gdy takie wymogi są niekompatybilne z zastosowaniem opon lub gdy dodatkowe obciążenie związane z tymi wymogami jest nieproporcjonalnie duże.

14) System elektronicznej kontroli stabilności pojazdu, zaawansowany system hamowania awaryjnego oraz system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu mogą potencjalnie znacząco zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych. W związku z powyższym należy wprowadzić wymogi dotyczące takich systemów.

15) Ważne jest, by części zamienne do systemów objętych niniejszym rozporządzeniem podlegały równoważnym wymogom w zakresie bezpieczeństwa i procedurom homologacji. Dlatego też należy wprowadzić homologację części zamiennych i oddzielnych zespołów technicznych.

16) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji obowiązujących w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i powinny zagwarantować ich stosowanie. Przewidziane sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

17) Z dniem rozpoczęcia stosowania odpowiednich wymogów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu do nowych pojazdów, nowych części i oddzielnych zespołów technicznych należy uchylić następujące dyrektywy Rady:

- Dyrektywa Rady 70/221/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do zbiorników paliwa oraz tylnych zabezpieczeń pojazdów silnikowych i ich przyczep[14],

- Dyrektywa Rady 70/222/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do miejsca do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych na pojazdach silnikowych i ich przyczepach[15],

---

[14] Dz.U. L 76 z 6.4.1970, s. 23. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 81).

[15] Dz.U. L 76 z 6.4.1970, s. 25. Dyrektywa zmieniona Aktem Przystąpienia z 1972 r.

– Dyrektywa Rady 70/311/EWG z dnia 8 czerwca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep[16],

– Dyrektywa Rady 70/387/EWG z dnia 27 lipca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do drzwi pojazdów silnikowych i ich przyczep[17],

– Dyrektywa Rady 70/388/EWG z dnia 27 lipca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych pojazdów silnikowych[18],

– Dyrektywa Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów hamulcowych niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep[19],

– Dyrektywa Rady 72/245/EWG z dnia 20 czerwca 1972 r. odnosząca się do zakłóceń radioelektrycznych (kompatybilności elektromagnetycznej) pojazdów[20],

– Dyrektywa Rady 74/60/EWG z dnia 17 grudnia 1973 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wyposażenia wewnętrznego pojazdów silnikowych[21],

– Dyrektywa Rady 74/61/EWG z dnia 17 grudnia 1973 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie urządzeń zabezpieczających pojazdy silnikowe przed bezprawnym użyciem[22],

– Dyrektywa Rady 74/297/EWG z dnia 4 czerwca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych (zachowanie układu kierowniczego w przypadku uderzenia)[23],

– Dyrektywa Rady 74/408/EWG z dnia 22 lipca 1974 r. w sprawie pojazdów silnikowych w odniesieniu do siedzeń, ich punktów mocowania i zagłówków[24],

– Dyrektywa Rady 74/483/EWG z dnia 17 września 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wystających elementów zewnętrznych pojazdów silnikowych[25],

---

16 Dz.U. L 133 z 18.6.1970, s. 10. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 1999/7/WE (Dz.U. L 40 z 13.2.1999, s. 36).

17 Dz.U. L 176 z 10.8.1970, s. 5. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/31/WE (Dz.U. L 130 z 12.5.2001, s. 33).

18 Dz.U. L 176 z 10.8.1970, s. 12. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

19 Dz.U. L 202 z 6.9.1971, s. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

20 Dz.U. L 152 z 6.7.1972, s. 15. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

21 Dz.U. L 38 z 11.2.1974, s. 2. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2000/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 87 z 8.4.2000, s. 22).

22 Dz.U. L 38 z 11.2.1974, s. 22. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

23 Dz.U. L 165 z 20.6.1974, s. 16. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 91/662/EWG (Dz.U. L 366 z 31.12.1991, s. 1).

24 Dz.U. L 221 z 12.8.1974, s. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

– Dyrektywa Rady 75/443/EWG z dnia 26 czerwca 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do biegu wstecznego i prędkościomierza pojazdów silnikowych[26],

– Dyrektywa Rady 76/114/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do tabliczek znamionowych i oznakowania identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz sposobu i miejsca ich umieszczania[27],

– Dyrektywa Rady 76/115/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych[28],

– Dyrektywa Rady 76/756/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej na pojazdach silnikowych i ich przyczepach[29],

– Dyrektywa Rady 76/757/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do świateł odblaskowych pojazdów silnikowych i ich przyczep[30],

– Dyrektywa Rady 76/758/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do świateł obrysowych, przednich świateł pozycyjnych (bocznych), tylnych świateł pozycyjnych (bocznych), świateł stopu, świateł dziennych i bocznych świateł obrysowych pojazdów silnikowych i ich przyczep[31],

– Dyrektywa Rady 76/759/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do kierunkowskazów w pojazdach mechanicznych i ich przyczepach[32],

– Dyrektywa Rady 76/760/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do oświetlenia tylnej tablicy rejestracyjnej pojazdów silnikowych i ich przyczep[33],

– Dyrektywa Rady 76/761/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do reflektorów pojazdów silnikowych spełniających funkcję reflektorów świateł drogowych

---

25 Dz.U. L 266 z 2.10.1974, s. 4. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/15/WE (Dz.U. L 75 z 15.3.2007, str. 21).

26 Dz.U. L 196 z 26.7.1975, s. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 97/39/WE (Dz.U. L 177 z 5.7.1997, s. 15).

27 Dz.U. L 24 z 30.1.1976, s. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

28 Dz.U. L 24 z 30.1.1976, s. 6. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2005/41/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 149).

29 Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/35/WE (Dz.U. L 157 z 19.6.2007, s. 14).

30 Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 32. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

31 Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 54. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

32 Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 71. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

33 Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 85. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

i/lub świateł mijania oraz źródeł światła (żarówki i inne) stosowanych w homologowanych zespołach świateł pojazdów silnikowych i ich przyczep[34],

– Dyrektywa Rady 76/762/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących świateł postojowych w pojazdach silnikowych[35],

– Dyrektywa Rady 77/389/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do urządzeń holowniczych pojazdów silnikowych[36],

– Dyrektywa Rady 77/538/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do tylnych świateł przeciwmgielnych pojazdów silnikowych i ich przyczep[37],

– Dyrektywa Rady 77/539/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do świateł cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep[38],

– Dyrektywa Rady 77/540/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących świateł postojowych w pojazdach silnikowych[39],

– Dyrektywa Rady 77/541/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych[40],

– Dyrektywa Rady 77/649/EWG z dnia 27 września 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pola widzenia kierowców pojazdów silnikowych[41],

– Dyrektywa Rady 78/316/EWG z dnia 21 grudnia 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych (oznaczania urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników)[42],

---

34 Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 96. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

35 Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 122. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

36 Dz.U. L 145 z 13.6.1977, s. 41. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 96/64/WE (Dz.U. L 258 z 11.10.1996, s. 26).

37 Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 60. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

38 Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 72. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

39 Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 83. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

40 Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 95. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

41 Dz.U. L 267 z 19.10.1977, s. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 90/630/EWG (Dz.U. L 341 z 6.12.1990, s. 20).

42 Dz.U. L 81 z 28.3.1978, s. 3. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 93/91/EWG (Dz.U. L 284 z 19.11.1993, s. 25).

– Dyrektywa Rady 78/317/EWG z dnia 21 grudnia 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do odszraniających i odmgławiających instalacji oszklonych powierzchni pojazdów silnikowych[43],

– Dyrektywa Rady 78/318/EWG z dnia 21 grudnia 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do instalacji wycieraczek i spryskiwaczy pojazdów silnikowych[44],

– Dyrektywa Rady 78/549/EWG z dnia 12 czerwca 1978 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących osłon kół pojazdów silnikowych[45],

– Dyrektywa Rady 78/932/EWG z dnia 16 października 1978 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do zagłówków do siedzeń montowanych w pojazdach silnikowych[46],

– Dyrektywa Rady 89/297/EWG z dnia 13 kwietnia 1989 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do zabezpieczeń bocznych (osłon bocznych) niektórych pojazdów silnikowych i ich przyczep[47],

– Dyrektywa Rady 91/226/EWG z dnia 27 marca 1991 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do osłon przeciwrozbryzgowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep[48],

– Dyrektywa Rady 92/21/EWG z dnia 31 marca 1992 r. w sprawie mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M1[49],

– Dyrektywa Rady 92/22/EWG z dnia 31 marca 1992 r. w sprawie bezpiecznych szyb i materiałów do szyb w pojazdach silnikowych i ich przyczepach[50],

– Dyrektywa Rady 92/23/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnosząca się do opon pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz ich instalowania[51],

– Dyrektywa Rady nr 92/24/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnosząca się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych[52],

---

43 Dz.U. L 81 z 28.3.1978, s. 27.

44 Dz.U. L 81 z 28.3.1978, s. 49. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

45 Dz.U. L 168 z 26.6.1978, s. 45. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 94/78/WE (Dz.U. L 354 z 31.12.1994, s. 10).

46 Dz.U. L 325 z 20.11.1978, s. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

47 Dz.U. L 124 z 5.5.1989, s. 1.

48 Dz.U. L 103 z 23.4.1991, s. 5. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

49 Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 95/48/WE (Dz.U. L 233 z 30.9.1995, s. 73).

50 Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 11. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/92/WE (Dz.U. L 291 z 8.11.2001, s. 24).

51 Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 95. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2005/11/WE (Dz.U. L 46 z 17.2.2005, s. 42).

52 Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 154. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2004/11/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 44 z 14.2.2004, s. 19).

– Dyrektywa Rady 92/114/EWG z dnia 17 grudnia 1992 r. odnosząca się do zewnętrznych elementów wystających znajdujących się przed tylnym oblachowaniem kabiny w pojazdach kategorii N[53].

18) Ponadto należy uchylić następujące dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady:

– Dyrektywa 94/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 1994 r. odnosząca się do mechanicznych urządzeń sprzęgających pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz systemów ich mocowania do tych pojazdów[54],

– Dyrektywa 95/28/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. odnosząca się do palności materiałów konstrukcyjnych używanych w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych[55],

– Dyrektywa 96/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 maja 1996 r. w sprawie ochrony użytkowników pojazdów silnikowych w przypadku zderzenia bocznego oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG[56],

– Dyrektywa 96/79/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. w sprawie ochrony użytkowników pojazdów silnikowych w przypadku zderzenia bocznego oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG[57],

– Dyrektywa 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 r. odnosząca się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG[58],

– Dyrektywa 98/91/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 1998 r. odnosząca się do pojazdów silnikowych i ich przyczep, przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG odnoszącą się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep[59],

– Dyrektywa 2000/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 czerwca 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do urządzeń zapobiegających wjechaniu pod pojazdy silnikowe oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG[60],

– Dyrektywa 2001/56/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 września 2001 r. odnosząca się do systemów grzewczych pojazdów silnikowych i ich

---

53 Dz.U. L 409 z 31.12.1992, s. 17.
54 Dz.U. L 195 z 29.7.1994, s. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.
55 Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.
56 Dz.U. L 169 z 8.7.1996, s. 1.
57 Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 7. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 1999/98/WE (Dz.U. L 9 z 13.1.2000, s. 14).
58 Dz.U. L 233 z 25.8.1997, s. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2003/19/WE (Dz.U. L 79 z 26.3.2003, s. 6).
59 Dz.U. L 11 z 16.1.1999, s. 25.
60 Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 9. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

przyczep, zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 78/548/EWG[61],

– Dyrektywa 2001/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 listopada 2001 r. odnosząca się do przepisów szczególnych dotyczących pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy oraz zmieniająca dyrektywy 70/156/EWG i 97/27/WE[62],

– Dyrektywa 2003/97/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 listopada 2003 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu urządzeń służących do pośredniego widzenia oraz pojazdów wyposażonych w te urządzenia, zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG i uchylająca dyrektywę 71/127/EWG[63].

19) Poprzez działania Państw Członkowskich nie można w wystarczającym stopniu osiągnąć celów niniejszego rozporządzenia, a mianowicie stworzenia rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymogów technicznych w zakresie bezpieczeństwa i ograniczania szkodliwego wpływu na środowisko pojazdów silnikowych i opon. Ze względu na skalę koniecznych działań, cele te można skuteczniej osiągnąć na szczeblu Wspólnoty. Wspólnota może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, zakres niniejszego rozporządzenia nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I
Przedmiot, zakres i definicje

Artykuł 1
Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu określa się wymogi w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do ich bezpieczeństwa.

W niniejszym rozporządzeniu określa się również wymogi w zakresie homologacji typu opon w odniesieniu do powodowanych przez nie emisji CO_2 i hałasu.

---

61 Dz.U. L 292 z 9.11.2001, s. 21. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.
62 Dz.U. L 42 z 13.2.2002, s. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.
63 Dz.U. L 25 z 29.1.2004, s. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/96/WE.

Artykuł 2
Zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów silnikowych kategorii M, N i O zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, z zastrzeżeniem art. 5-10 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3
Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 3 dyrektywy 2007/46/WE.

Stosuje się ponadto następujące definicje:

(1) „elektroniczna kontrola stabilności" oznacza elektroniczną funkcję kontrolną pojazdu, która poprawia jego stabilność dynamiczną;

(2) „system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu" oznacza układ ostrzegający kierowcę o niezamierzonym zboczeniu pojazdu z jego pasa ruchu;

(3) „zaawansowany system hamowania awaryjnego" oznacza układ, który może automatycznie wykrywać sytuację awaryjną i uruchamiać układ hamulcowy pojazdu, przy udziale kierowcy lub bez jego udziału, aby zmniejszyć prędkość pojazdu w celu uniknięcia kolizji lub ograniczenia jej skutków;

(4) „indeks nośności" oznacza jedną lub dwie cyfry wskazujące obciążenie, które może przenieść opona w układzie pojedynczym lub pojedynczym i podwójnym przy prędkości odpowiadającej przypisanemu indeksowi prędkości, pracująca zgodnie z wymogami regulującymi użytkowanie określonymi przez producenta;

(5) „system monitorowania ciśnienia w oponach" oznacza zamontowany w pojeździe układ, który jest w stanie oceniać ciśnienie w oponach lub zmiany ciśnienia z upływem czasu i przekazywać odpowiednie informacje użytkownikowi podczas jazdy;

(6) „opona terenowa do zastosowań profesjonalnych" oznacza oponę przeznaczoną do użytku mieszanego zarówno na drodze, jak i w terenie, lub do innego specjalnego zastosowania;

(7) „opona zimowa" oznacza oponę noszącą oznaczenie M+S lub M.S lub M&S, której wzór bieżnika, jego mieszanka lub struktura zostały zaprojektowane przede wszystkim w celu uzyskania podczas jazdy po śniegu osiągów lepszych niż osiągi zwykłej opony w odniesieniu do jej zdolności wprawiania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu;

(8) „opona zapasowa typu T do użytku tymczasowego" oznacza oponę zapasową do użytku tymczasowego przeznaczoną do stosowania przy ciśnieniu powietrza w oponie wyższym od ustalonego dla opon standardowych i wzmocnionych;

(9) „opona trakcyjna" oznacza oponę zimową kategorii C2 lub C3 przeznaczoną do zamontowania na osi napędowej (osiach napędowych) pojazdu;

(10) „niechroniony użytkownik drogi” oznacza pieszego, rowerzystę i motocyklistę.

Rozdział II
Obowiązki producentów

Artykuł 4
Obowiązki ogólne

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do użytku we Wspólnocie posiadają homologację typu zgodną z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

2. Producenci wykazują, że wszystkie oddzielne zespoły techniczne lub części, sprzedawane lub wprowadzane do użytku we Wspólnocie, posiadają homologację typu zgodną z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 5
Wymogi i badania

1. Producenci gwarantują, że pojazdy są projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u pasażerów pojazdów i u innych użytkowników dróg.

2. Producenci gwarantują, że pojazdy, części i oddzielne zespoły techniczne spełniają odpowiednie wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu, w tym wymogi odnoszące się do:

   a) integralności konstrukcji pojazdu, w tym do testów zderzeniowych;

   b) układów wspomagających panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym do układów kierowniczego, hamulcowego i elektronicznej kontroli stabilności;

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

   d) układów oświetlenia pojazdu;

   e) ochrony pasażerów pojazdu, w tym do wyposażenia wnętrza, zagłówków, pasów bezpieczeństwa, mocowań ISOfix lub wbudowanych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, 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.

3. Komisja ustala, do której z kategorii pojazdów spośród wymienionych w art. 2 mają zastosowanie wymogi określone w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

Środki te, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 40 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE.

Artykuł 6
Szczególne wymogi dotyczące niektórych pojazdów kategorii N i O

1. Oprócz wymogów zawartych w art. 5, 8, 9 i 10 pojazdy kategorii N i O spełniają, w stosownych przypadkach, wymogi określone w ust. 2-6 niniejszego artykułu.

2. Pojazdy kategorii N_2 i N_3 są konstruowane w sposób gwarantujący, że w przypadku czołowego zderzenia z innym pojazdem ryzyko urazów u pasażera tego pojazdu, związanych z wjechaniem pod pojazd kategorii N_2 lub N_3, jest ograniczone do minimum.

3. Pojazdy kategorii N_2, N_3, O_3 i O_4 są konstruowane w sposób gwarantujący, że w przypadku uderzenia w taki pojazd z boku przez inny pojazd lub niechronionego użytkownika drogi, ryzyko urazów u tego niechronionego użytkownika drogi lub pasażera pojazdu, związanych z wjechaniem pod pojazd kategorii N_2, N_3, O_3 lub O_4, jest ograniczone do minimum.

4. Kabina pojazdu lub przestrzeń przewidziana dla kierowcy i pasażerów są wystarczająco mocne, aby zapewnić ochronę przebywającym w nim osobom w przypadku zderzenia lub dachowania.

5. Pojazdy kategorii N_2 o masie całkowitej przekraczającej 7,5 tony oraz wszystkie pojazdy kategorii N_3, O_3 i O_4 są konstruowane w taki sposób, aby wpływ rozbryzgów powodowanych przez taki pojazd na widoczność z innych pojazdów ograniczony był do minimum.

6. Komisja określa dodatkowe wymogi bezpieczeństwa dla pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub między nimi.

Środki te, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 40 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE.

Artykuł 7
Szczególne wymogi dotyczące pojazdów kategorii M2 i M3

1. Oprócz wymogów zawartych w art. 5, 8, 9 i 10 pojazdy kategorii M_2 i M_3 spełniają wymogi określone w ust. 2-5 niniejszego artykułu.

2. Ładowność pojazdu, uwzględniająca pasażerów siedzących i stojących oraz użytkowników wózków inwalidzkich, jest odpowiednia do masy, wielkości i konstrukcji pojazdu.

3. Nadwozia pojazdów są projektowane i konstruowane w sposób umożliwiający bezpieczną i stabilną obsługę pojazdów, nawet przy pełnym obciążeniu. Stwarza się odpowiednie zabezpieczenia zapewniające bezpieczny dostęp do pojazdu i wyjście z niego, zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych.

4. Pojazdy klasy I są dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym dla użytkowników wózków inwalidzkich.

5. Materiały stosowane w konstrukcji wnętrza nadwozia autobusu i autokaru w możliwie największym stopniu zapobiegają powstawaniu płomieni lub co najmniej opóźniają ich powstawanie, tak aby umożliwić pasażerom ewakuowanie się z pojazdu w przypadku pożaru.

Artykuł 8
Klasyfikacja opon

1. Typy opon klasyfikuje się zgodnie z następującymi klasami:

   a) opony klasy C1 – opony przeznaczone do stosowania w pojazdach kategorii M_1, O_1 i O_2;

   b) opony klasy C2 – opony przeznaczone do stosowania w pojazdach powyżej 3,5 tony kategorii M_2, M_3, N, O_3 i O_4 o indeksie nośności w układzie pojedynczym ≤ 121 i symbolu indeksu prędkości ≥ „N”;

   c) opony klasy C3 – opony przeznaczone do stosowania w pojazdach powyżej 3,5 tony kategorii M_1, M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 i O_4 o jednym z następujących indeksów nośności:

      (i) indeks nośności w układzie pojedynczym ≤ 121 i symbol indeksu prędkości ≤ „M”;

      (ii) indeks nośności w układzie pojedynczym ≥ 122.

   Typ opony może być klasyfikowany w więcej niż jednej z klas określonych w lit. a), b) i c), pod warunkiem, że typ ten spełnia wszystkie odpowiednie wymogi przewidziane dla każdej z klas, dla których uzyskuje zatwierdzenie.

2. Obowiązuje wykaz indeksów nośności i odpowiadających im mas zawarty w regulaminie nr 54 EKG ONZ[64].

Artykuł 9
Przepisy szczególne dotyczące opon pojazdów

1. Wszystkie opony dostarczane jako część wyposażenia pojazdu, w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie opony zapasowe, są odpowiednie do stosowania w pojazdach, dla których są przeznaczone, zwłaszcza w zakresie ich wymiarów oraz charakterystyki dotyczącej prędkości i obciążenia.

2. Pojazdy kategorii M_1 wyposażone są w system monitorowania ciśnienia w oponach, który jest w stanie ostrzegać kierowcę o stwierdzeniu w dowolnej z opon niebezpiecznie niskiego poziomu ciśnienia i informuje kierowcę, gdy poziom ciśnienia w dowolnej z opon jest znacznie niższy od ciśnienia optymalnego dla korzystnego zużycia paliwa.

3. Wszystkie opony C_1 spełniają wymogi w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni zawarte w części A załącznika I.

4. Wszystkie opony spełniają wymogi w zakresie oporów toczenia zawarte w części B załącznika I.

5. Wszystkie opony spełniają wymogi w zakresie hałasu wywołanego toczeniem zawarte w części C załącznika I.

6. Ustępów 3, 4 i 5 nie stosuje się do:

   a) opon, których dopuszczalna prędkość jest mniejsza niż 80 km/godz.;

   b) opon, których nominalna średnica obręczy nie przekracza 254 mm lub wynosi 635 mm lub więcej;

   c) opon zapasowych typu T do użytku tymczasowego;

   d) opon przeznaczonych wyłącznie do montowania w pojazdach zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem [1 października 1990 r.];

   e) opon zaopatrzonych w dodatkowe elementy wyposażenia w celu poprawy właściwości trakcyjnych.

7. Wymogów w zakresie oporów toczenia i hałasu wywołanego toczeniem, określonych w częściach B i C załącznika I, nie stosuje się do opon terenowych do zastosowań profesjonalnych.

---

[64] Dz.U. […].

Artykuł 10
Zaawansowane systemy bezpieczeństwa w pojazdach

1. Pojazdy kategorii M_2, M_3, N_2 i N_3 wyposażone są w zaawansowany system hamowania awaryjnego, spełniający wymogi niniejszego rozporządzenia.

   Każdy zaawansowany system hamowania awaryjnego, instalowany dobrowolnie przez producenta w pojeździe kategorii M_1 lub N_1, spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia.

2. Pojazdy kategorii M_2, M_3, N_2 i N_3 wyposażone są w system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, spełniający wymogi niniejszego rozporządzenia.

   Każdy system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, instalowany dobrowolnie przez producenta w pojeździe kategorii M_1 lub N_1, spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia.

3. Komisja może ustanowić szczegółowe procedury, badania i wymogi techniczne w zakresie homologacji typu zaawansowanych systemów bezpieczeństwa w pojazdach, inne niż wymienione w ust. 1 i 2.

   Środki te, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 40 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE.

Rozdział III
Obowiązki państw członkowskich

Artykuł 11
Homologacja typu pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych

1. Z dniem 29 października 2012 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących dziedziny bezpieczeństwa pojazdów i dziedziny opon, o których mowa w art. 5-9 i w załączniku I, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia, określonych w tabeli 2 w części B załącznika I, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla nowych typów pojazdów należących do kategorii określonych w powyższych artykułach i środkach wykonawczych do nich i udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego dla nowych typów części lub oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych dla wyżej wspomnianych pojazdów, w przypadku gdy te typy pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych nie są zgodne z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia.

2. Z dniem 29 października 2014 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących dziedziny bezpieczeństwa pojazdów i dziedziny opon, o których mowa w art. 5, 6, 7, 8, art. 9 ust. 1-4 i w częściach A i B załącznika I, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia dla opon C3 i wartości granicznych oporów toczenia określonych w tabeli 2 w części B załącznika I, w przypadku nowych pojazdów należących do kategorii określonych w powyższych artykułach, które to pojazdy nie są zgodne z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia, uznają świadectwa zgodności

za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzenia do użytku takich pojazdów oraz, w przypadku nowych części lub oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych dla tych pojazdów, które to części/oddzielne zespoły techniczne nie są zgodne z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia, zabraniają ich sprzedaży i wprowadzenia do użytku.

3. Z dniem 29 października 2016 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących hałasu wywołanego toczeniem się opon oraz, w odniesieniu do opon C3, również z przyczyn dotyczących oporów toczenia opon, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia określonych w tabeli 2 w części B załącznika I, w przypadku nowych pojazdów kategorii M, N i O, które to pojazdy nie są zgodne z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzenia do użytku takich pojazdów oraz, w przypadku nowych opon przeznaczonych dla tych pojazdów, które to opony nie są zgodne z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia, zabraniają ich sprzedaży i wprowadzenia do użytku.

4. Z dniem 29 października 2016 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących oporów toczenia opon, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla nowych typów pojazdów kategorii M, N i O i udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego dla nowych typów opon przeznaczonych dla wyżej wspomnianych pojazdów, które to typy opon nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia, określonym w tabeli 2 w części B załącznika I.

5. Z dniem 29 października 2018 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących oporów toczenia opon C1 i C2, w przypadku nowych pojazdów kategorii M, N i O, które nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia, określonym w tabeli 2 w części B załącznika I, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzenia do użytku takich pojazdów oraz, w przypadku nowych opon przeznaczonych dla tych pojazdów, które to opony nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia, określonym w tabeli 2 w części B załącznika I, zabraniają ich sprzedaży i wprowadzenia do użytku.

6. Z dniem 29 października 2020 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących oporów toczenia opon C3, w przypadku nowych pojazdów kategorii M, N i O, które nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia, określonym w tabeli 2 w części B załącznika I, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzenia do użytku takich pojazdów oraz, w przypadku nowych opon przeznaczonych dla tych pojazdów, które to opony nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia, określonym w tabeli 2 w części B załącznika I, zabraniają ich sprzedaży i wprowadzenia do użytku.

7. Z dniem 29 października 2013 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących dziedzin bezpieczeństwa pojazdów, o których mowa w art. 10, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla nowych typów pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2 i N_3, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej

homologacji typu dla nowych typów pojazdów kategorii M_1 i N_1, wyposażonych w zaawansowany system hamowania awaryjnego i system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, oraz udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego dla nowych typów zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego i systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, przeznaczonych dla wyżej wspomnianych pojazdów, w przypadku gdy te typy pojazdów i systemów nie są zgodne z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia.

8. Z dniem 29 października 2015 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, o którym mowa w art. 10, w przypadku nowych pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2 i N_3 oraz nowych pojazdów kategorii M_1 i N_1, wyposażonych w zaawansowany system hamowania awaryjnego i system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, które nie są zgodne z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzenia do użytku takich pojazdów oraz, w przypadku nowych zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego i systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, przeznaczonych dla wyżej wspomnianych pojazdów, które to systemy nie są zgodne z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia, zabraniają ich sprzedaży i wprowadzenia do użytku.

9. Organy krajowe zezwalają na sprzedaż i wprowadzenie do użytku części i oddzielnych zespołów technicznych, które uzyskały homologację typu przed datą wymienioną w ust. 1, i nadal udzielają rozszerzenia homologacji dla tych części i oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z warunkami określonymi w dyrektywie, na podstawie której udzielono im homologacji, o ile wymogi mające zastosowanie do takich części lub oddzielnych zespołów technicznych nie zostały zmienione i nowe wymogi nie zostały dodane niniejszym rozporządzeniem.

Organy krajowe zezwalają na sprzedaż i wprowadzenie do użytku przeznaczonych na wymianę części i oddzielnych zespołów technicznych, z wyjątkiem przeznaczonych na wymianę opon, przeznaczonych dla pojazdów, które uzyskały homologację typu przed datą wymienioną w ust. 1, i nadal udzielają im rozszerzenia homologacji typu WE, zgodnie z warunkami określonymi w dyrektywie, na podstawie której udzielono im homologacji.

10. Bez uszczerbku dla ust. 1-9, i z zastrzeżeniem wejścia w życie środków wykonawczych, o których mowa w art. 5 ust. 3 i art. 13, jeśli producent tego zażąda, organy krajowe nie mogą, z przyczyn dotyczących dziedziny bezpieczeństwa pojazdów i dziedziny opon, o których mowa w art. 5-10, odmówić udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla nowego typu pojazdu, lub odmówić udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego dla nowego typu części lub oddzielnego zespołu technicznego, lub zabronić rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do użytku nowego pojazdu, lub zabronić sprzedaży lub wprowadzenia do użytku nowej części lub oddzielnego zespołu technicznego, w przypadku gdy pojazd, część lub oddzielny zespół techniczny, których to dotyczy, spełnia wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 12
Sankcje

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach nie później niż osiemnaście miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i niezwłocznie informują o wszelkich późniejszych zmianach mających wpływ na te przepisy.

2. Typy naruszeń podlegające sankcjom obejmują:

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

   b) fałszowanie wyników badań na potrzeby homologacji typu;

   c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do wycofania od użytkowników lub cofnięcia homologacji typu.

Rozdział IV
Przepisy końcowe

Artykuł 13
Środki wykonawcze

1. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, dotyczące szczegółowych procedur, badań i wymogów w zakresie homologacji typu odnoszących się do przepisów art. 5-10 i załącznika I, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 40 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE. Środki te obejmują bardziej szczegółową definicję cech, jakie musi posiadać opona, by mogła być określana jako „opona terenowa do zastosowań profesjonalnych”.

2. O ile środki przyjęte zgodnie z ust. 1 dotyczą, w wyniku zmian w procedurach badań, zmiany wartości granicznych w zakresie oporów toczenia i hałasu wywołanego toczeniem się opon, określonych w częściach B i C załącznika I, środki te ustala się bez obniżania istniejącego stopnia ochrony środowiska naturalnego.

Artykuł 14
Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

Załączniki IV, VI i XI do dyrektywy 2007/46/WE zmienia się zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 15
Uchylenie

1. Dyrektywy 70/221/EWG, 70/222/EWG, 70/311/EWG, 70/387/EWG, 70/388/EWG, 71/320/EWG, 72/245/EWG, 74/60/EWG, 74/61/EWG, 74/297/EWG, 74/408/EWG, 74/483/EWG, 75/443/EWG, 76/114/EWG, 76/115/EWG, 76/756/EWG, 76/757/EWG, 76/758/EWG, 76/759/EWG, 76/760/EWG, 76/761/EWG, 76/762/EWG, 77/389/EWG, 77/538/EWG, 77/539/EWG, 77/540/EWG, 77/541/EWG, 77/649/EWG, 78/316/EWG, 78/317/EWG, 78/318/EWG, 78/549/EWG, 78/932/EWG, 89/297/EWG, 91/226/EWG, 92/21/EWG, 92/22/EWG, 92/24/EWG, 92/114/EWG, 94/20/WE, 95/28/WE, 96/27/WE, 96/79/WE, 97/27/WE, 98/91/WE, 2000/40/WE, 2001/56/WE, 2001/85/WE, 2003/97/WE tracą moc z dniem 29 października 2014 r.

2. Dyrektywa 92/23/EWG traci moc z dniem 29 października 2018 r.

3. Odniesienia do uchylonych dyrektyw należy traktować jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 16
Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [29 października 2012] r.

Jednakże artykuły 5 ust. 3, 6 ust. 6, 10 ust. 3, 11 ust. 10 i art. 13 oraz punkty 1 lit. a) ppkt (iii), 1 lit. b) ppkt (iii), 1 lit. b) ppkt (iv), 2 lit. c), 3 lit. a) ppkt (iii), 3 lit. b) ppkt (iii), 3 lit. c) ppkt (iii), 3 lit. d) ppkt (iii), 3 lit. e) ppkt (iii) i 3 lit. f) ppkt (i) załącznika II stosuje się od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Punkty 1 lit. a) ppkt (i), 1 lit. b) ppkt (i), 2 lit. a), 3 lit. a) ppkt (i), 3 lit. b) ppkt (i), 3 lit. c) ppkt (i), 3 lit. d) ppkt (i), 3 lit. e) ppkt (i) i 3 lit. f) ppkt (ii) załącznika II stosuje się od dnia 29 października 2014 r. Punkty 1 lit. a) ppkt (ii), 1 lit. b) ppkt (ii), 2 lit. b), 3 lit. a) ppkt (ii), 3 lit. b) ppkt (ii), 3 lit. c) ppkt (ii), 3 lit. d) ppkt (ii) i 3 lit. e) ppkt (ii) załącznika II stosuje się od dnia 29 października 2018 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK I

Wymogi dotyczące opon w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni, oporów toczenia i hałasu wywołanego toczeniem się opon

Część A - wymogi w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni

Opony klasy C1 spełniają następujące wymogi:

Kategoria zastosowania	Indeks przyczepności na mokrej nawierzchni (G)
opona zimowa o indeksie prędkości („Q" lub niższym, oprócz „H") wskazującym maksymalną dopuszczalną prędkość nie większą niż 160 km/godz.	≥ 0,9
opona zimowa o indeksie prędkości („R" i wyższym, oraz „H") wskazującym maksymalną dopuszczalną prędkość większą niż 160 km/godz.	≥ 1,0
opona normalna (typ drogowy)	≥ 1,1

Część B – opory toczenia

Maksymalne wartości współczynnika oporów toczenia dla każdego typu opon, zmierzone zgodnie z normą ISO 28580, nie przekraczają następujących wartości:

Tabela 1

Kategoria opon	Wartość maksymalna (kg/t) **Pierwszy etap**
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Tabela 2

Kategoria opon	Wartość maksymalna (kg/t) **Drugi etap**
C1	10,5
C2	9

C3	6,5

Część C – hałas wywołany toczeniem się opon

1. Poziomy hałasu ustalone zgodnie z procedurą określoną w środkach wykonawczych do niniejszego rozporządzenia nie przekraczają wartości granicznych wyznaczonych w punktach 1.1 lub 1.2. Tabele w punktach 1.1 i 1.2 przedstawiają wartości zmierzone, skorygowane z uwzględnieniem temperatury, z wyjątkiem opon klasy C3, i tolerancji przyrządów, oraz zaokrąglone w dół do najbliższej pełnej wartości.

1.1 Opony klasy C1, w odniesieniu do nominalnej szerokości przekroju opony, która została zbadana:

Klasa opony	Nominalna szerokość przekroju (mm)	Wartości graniczne w dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

1.2 Opony klasy C2 i C3, w odniesieniu do kategorii zastosowania zakresu opon:

Klasa opony	Nominalna szerokość przekroju (mm)	Wartości graniczne w dB(A)
C2	Normalna	72
	Opony trakcyjne	73
C3	Normalna	73
	Opony trakcyjne	75

ZAŁĄCZNIK II

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. W części I załącznika IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się punkty 3-10, 12-38, 42-45 i 47-57;

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się pkt 63 w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	Zastosowanie									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Bezpieczeństwo ogólne	[WE nr …/… *należy wstawić numer niniejszego rozporządzenia*]	[L ... z …, s. .. *należy wstawić odniesienie do niniejszego rozporządzenia*]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) w dodatku wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się punkty 3-10, 12-37, 44, 45 i 50-54 w tabeli;

(ii) skreśla się pkt 46 w tabeli;

(iii) dodaje się pkt 63 w brzmieniu:

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	M_1
63	Bezpieczeństwo ogólne	[WE nr …/… *należy wstawić numer niniejszego rozporządzenia*]	[L ... z …, s. .. *należy wstawić odniesienie do niniejszego rozporządzenia*]	P/A

(ii) w objaśnieniach dodaje się tekst w brzmieniu:

P/A: Niniejsze rozporządzenie ma częściowe zastosowanie. Dokładny zakres zastosowania jest ustalony w środkach wykonawczych do rozporządzenia.

2. W dodatku do załącznika VI wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

a) skreśla się punkty 3-10, 12-38, 42-45 i 47-57;

b) skreśla się pkt 46;

c) dodaje się pkt 63 w brzmieniu:

Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	Akt zmieniony przez	Dotyczy wariantów
63. Bezpieczeństwo ogólne	[WE nr …/… *należy wstawić numer niniejszego rozporządzenia*]	[L ... z …, s. .. *należy wstawić odniesienie do niniejszego rozporządzenia*]		

3. W załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

(i) skreśla się punkty 3-10, 12-38, 44, 45 i 47-54;

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się pkt 63 w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
63	Bezpieczeństwo ogólne	[WE nr …/… *należy wstawić numer niniejszego rozporządzenia*]	P/A	P/A	P/A	P/A

b) w dodatku 2 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

(i) skreśla się punkty 3-10, 12-38, 42-45 i 47-57;

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się pkt 63 w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Bezpieczeństwo ogólne	[WE nr …/… *należy wstawić numer niniejszego rozporządzenia*]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

c) w dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

(i) skreśla się punkty 3-10, 12-37, 44, 45 i 50-54;

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się pkt 63 w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_1
63	Bezpieczeństwo ogólne	[WE nr …/… *należy wstawić numer niniejszego rozporządzenia*]	P/A

d) w dodatku 4 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

(i) skreśla się punkty 3-10, 13-36, 42-45 i 47-57;

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się pkt 63 w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Bezpieczeństwo ogólne	[WE nr …/… *należy wstawić numer niniejszego rozporządzenia*]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

e) w dodatku 5 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

(i) skreśla się punkty 3-10, 12-36, 42-45 i 47-57;

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się pkt 58 w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Żuraw samochodowy kategorii N3
58	Bezpieczeństwo ogólne	[WE nr …/… *należy wstawić numer niniejszego rozporządzenia*]	P/A

f) „Znaczenie liter” otrzymuje brzmienie:

(i) skreśla się punkty C, U, W_5, i W_6;

(ii) dodaje się następujący tekst:

„P/A: Niniejszy akt prawny ma częściowe zastosowanie. Dokładny zakres zastosowania jest ustalony w środkach wykonawczych do rozporządzenia.”