

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**                    **DYREKTYWA 2005/64/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**z dnia 26 października 2005 r.**

**dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG**

(Dz.U. L 310 z 25.11.2005, str. 10)

zmieniona przez:

Dziennik Urzędowy

	nr	strona	data
► <b>M1</b> Dyrektywa Komisji 2009/1/WE z dnia 7 stycznia 2009 r.	L 9	31	14.1.2009



**DYREKTYWA 2005/64/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
I RADY**

**z dnia 26 października 2005 r.**

**dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod  
względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do  
recyklingu i odzysku oraz zmieniająca dyrektywę Rady  
70/156/EWG**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-  
Społecznego <sup>(1)</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji <sup>(3)</sup>, powinny zostać ustanowione odpowiednie przepisy w celu zapewnienia, że pojazdy posiadające homologację typu i należące do kategorii M<sub>1</sub> oraz pojazdy należące do kategorii N<sub>1</sub> mogą być dopuszczone do obrotu jedynie wtedy, gdy nadają się do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz nadają się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu.
- (2) Ponowne użycie części składowych, recykling i odzysk materiałów stanowią podstawową część strategii gospodarowania odpadami we Wspólnocie. W związku z tym nakłania się producentów pojazdów i ich dostawców do uwzględnienia wymienionych aspektów na najwcześniejszych etapach rozwoju nowych pojazdów, tak aby ułatwić ich przerób w chwili, w której nie nadają się już do dalszej eksploatacji.
- (3) Niniejsza dyrektywa jest jedną z oddzielnych dyrektyw w ramach systemu wspólnotowej homologacji typu całego pojazdu ustanowionego dyrektywą Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep <sup>(4)</sup>.
- (4) System homologacji typu całego pojazdu jest obecnie obowiązkowy dla pojazdów należących do kategorii M<sub>1</sub> i w niedalekiej przyszłości ulegnie rozszerzeniu na wszystkie kategorie pojazdów. Dlatego też niezbędne jest włączenie do systemu homologacji typu całego pojazdu tych środków, które dotyczą przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku pojazdów.
- (5) Odpowiednio, niezbędne jest ustanowienie przepisów uwzględniających fakt, że pojazdy należące do kategorii N<sub>1</sub> nie są dotychczas objęte systemem homologacji typu całego pojazdu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 74 z 23.3.2005, str. 15.

<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 kwietnia 2005 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 6 października 2005 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 269 z 21.10.2000, str. 34. Dyrektywa ostatnio zmieniona decyzją Rady 2005/637/WE (Dz.U. L 254 z 30.9.2005, str. 69).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2005/49/WE (Dz.U. L 194 z 26.7.2005, str. 12).

**▼B**

- (6) Producent powinien udostępnić organowi udzielającemu homologacji wszelkich właściwych informacji technicznych dotyczących zastosowanych materiałów i ich mas w celu umożliwienia weryfikacji obliczeń producenta zgodnie z normą ISO 22628: 2002.
- (7) Obliczenia producenta mogą zostać prawidłowo potwierdzone podczas homologacji typu pojazdu jedynie w sytuacji, gdy producent wprowadził zadowalające rozwiązania i procedury w celu zarządzania wszystkimi informacjami otrzymywanymi od swoich dostawców. Przed udzieleniem homologacji typu może być udzielona, właściwy organ powinien przeprowadzić badania wstępne tych rozwiązań i procedur oraz powinien wydać świadectwo potwierdzające, że są one zadowalające.
- (8) Możliwość zastosowania różnych danych w obliczeniach dotyczących zdolności do recyklingu pojazdów i zdolności do odzysku pojazdu musi być oszacowana zgodnie z procesami przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Producent powinien zatem zalecić strategię postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji, jak również powinien dostarczyć dotyczących jej szczegółów właściwym organom. Powinna ona być oparta na sprawdzonych technologiach, dostępnych lub opracowywanych w momencie występowania o homologację typu pojazdu.
- (9) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są zaprojektowane do pełnienia specyficznych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które nie są całkowicie objęte kontrolą producenta. Z tego powodu zdolność do recyklingu pojazdów i zdolność do odzysku pojazdu nie mogą być właściwie obliczone. Takie pojazdy powinny być zatem zwolnione z wymagań dotyczących obliczeń.
- (10) Pojazdy niekompletne stanowią znaczny odsetek pojazdów należących do kategorii  $N_1$ . Producent pojazdu podstawowego nie jest w stanie obliczyć zdolności do recyklingu pojazdów i zdolności do odzysku pojazdu dla pojazdów skompletowanych, ponieważ dane dotyczące późniejszych faz konstrukcji nie są dostępne w fazie projektowania pojazdu podstawowego. Jest zatem właściwe, aby wymaganie zgodności z niniejszą dyrektywą dotyczyło jedynie pojazdu podstawowego.
- (11) Udział rynkowy pojazdów wytwarzanych w małych seriach jest bardzo ograniczony, dlatego też konieczność ich zgodności z niniejszą dyrektywą przyniesie niewielkie korzyści dla środowiska naturalnego. Właściwe jest zatem wyłączenie tych pojazdów z zakresu działania niektórych przepisów niniejszej dyrektywy.
- (12) Zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE powinny zostać podjęte odpowiednie środki, w interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska naturalnego, mające na celu zapobieżenie ponownemu użyciu niektórych części, które zostały wymontowane z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Takie środki powinny ograniczać się do możliwości ponownego użycia części w produkcji nowych pojazdów.
- (13) Przepisy niniejszej dyrektywy nałożą na producentów obowiązek dostarczania nowych danych dotyczących homologacji typu, i w związku z tym te szczegółowe dane powinny znaleźć odzwierciedlenie w dyrektywie 70/156/EWG, ustalającej wyczerpującą listę danych, które muszą być dostarczone w celu otrzymania homologacji typu. W związku z tym niezbędne jest dokonanie odpowiednich zmian w tej dyrektywie.
- (14) Środki niezbędne dla dostosowania niniejszej dyrektywy do postępu naukowego i technicznego powinny być przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 13 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG.

**▼B**

- (15) Ze względu na to, że cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie zminimalizowanie szkodliwego wpływu pojazdów wycofanych z eksploatacji na środowisko naturalne dzięki wprowadzeniu wymogu projektowania pojazdów, począwszy od fazy koncepcyjnej, w sposób ułatwiający ponowne użycie, recykling i odzysk, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez Państwa Członkowskie działające indywidualnie, natomiast, ze względu na skalę działania, może być osiągnięty w sposób bardziej skuteczny na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, wyrażoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (16) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa <sup>(1)</sup>, Państwa Członkowskie będą zachęcane do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji oraz do ich publikacji,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*

**Przedmiot**

Niniejsza dyrektywa ustala przepisy administracyjne i techniczne dotyczące homologacji typu pojazdów objętych art. 2 w celu zapewnienia, że ich części i materiały mogą być użyte ponownie, poddane recyklingowi i odzyskowi w minimalnych procentach określonych w załączniku I.

Ustanawia ona specjalne przepisy w celu zapewnienia, że ponowne użycie części nie powoduje zagrożenia dla bezpieczeństwa ani środowiska naturalnego.

*Artykuł 2*

**Zakres**

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów należących do kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, zgodnie z definicją zawartą w części A załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG oraz do nowych lub ponownie używanych części takich pojazdów.

*Artykuł 3*

**Wyłączenia**

Bez uszczerbku dla art. 7, niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:

- a) pojazdów specjalnego przeznaczenia zgodnie z definicją zawartą w części A pkt 5 załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG;
- b) pojazdów budowanych wieloetapowo, należących do kategorii N<sub>1</sub>, o ile pojazd podstawowy spełnia warunki niniejszej dyrektywy;
- c) pojazdów wytwarzanych w małych seriach w rozumieniu art. 8 ust. 2 lit. a) dyrektywy 70/156/EWG.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

**▼B***Artykuł 4***Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy;
- 2) „część” oznacza jakąkolwiek część lub jakikolwiek podzespół, zainstalowany w pojeździe podczas jego wytwarzania. Obejmuje to również części składowe i oddzielne zespoły techniczne zgodnie z definicją zawartą w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG;
- 3) „typ pojazdu” oznacza typ pojazdu zgodnie z definicją zawartą w części B pkt 1 i 3 załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG;
- 4) „pojazd wycofany z eksploatacji” oznacza pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 2 dyrektywy 2000/53/WE;
- 5) „pojazd reprezentatywny” oznacza wersję typu pojazdu uważaną przez organ udzielający homologacji, w porozumieniu z producentem oraz zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku I, za najbardziej problematyczną pod względem możliwości ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku;
- 6) „pojazd budowany wieloetapowo” oznacza pojazd wytworzony w wieloetapowym procesie produkcji;
- 7) „pojazd podstawowy” oznacza pojazd w rozumieniu definicji zawartej w art. 2 tiret czwarte dyrektywy 70/156/EWG, który jest wykorzystywany w początkowym etapie wieloetapowego procesu produkcji;
- 8) „wieloetapowy proces produkcji” oznacza proces, w którym pojazd jest wytwarzany w kilku etapach przez dodawanie części do pojazdu podstawowego lub przez modyfikację tych części;
- 9) „ponowne użycie” oznacza ponowne użycie w rozumieniu art. 2 pkt 6 dyrektywy 2000/53/WE;
- 10) „recykling” oznacza recykling zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 7 zdanie pierwsze dyrektywy 2000/53/WE;
- 11) „odzysk energii” oznacza odzysk energii zgodnie z definicją zawartą w drugim zdaniu pkt 7 art. 2 dyrektywy 2000/53/WE;
- 12) „odzyskiwanie” oznacza odzyskiwanie w rozumieniu art. 2 pkt 8 dyrektywy 2000/53/WE;
- 13) „przydatność do ponownego użycia” oznacza możliwość ponownego użycia części wymontowanych z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- 14) „zdolność do recyklingu” oznacza możliwość recyklingu części lub materiałów wymontowanych z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- 15) „zdolność do odzysku” oznacza możliwość odzyskiwania części lub materiałów wymontowanych z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- 16) „zdolność do recyklingu pojazdów ( $R_{rec}$ )” oznacza procent masy nowego pojazdu, który może być ponownie użyty lub poddany recyklingowi;
- 17) „zdolność do odzysku pojazdu ( $R_{odz}$ )” oznacza procent masy nowego pojazdu, który może być ponownie użyty lub poddany odzyskiwaniu;
- 18) „strategia” oznacza opracowany na dużą skalę plan, na który składają się skoordynowane działania i środki techniczne, które mają być podjęte w odniesieniu do demontażu, rozdrabniania lub podobnych procesów, recyklingu i odzyskiwania materiałów w celu zapewnienia, że docelowa zdolność do recyklingu pojazdów i zdolność do odzysku pojazdu jest możliwa do osiągnięcia w czasie, gdy pojazd znajduje się na etapie rozwoju;

**▼B**

- 19) „masa” oznacza masę pojazdu gotowego do jazdy zgodnie z definicją zawartą w pkt 2.6 w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG, ale bez kierowcy, którego masę oceniono na 75 kg;
- 20) „właściwy organ” oznacza jednostkę, np. służby techniczne lub inny istniejący organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie do wstępnej oceny producenta i wydania certyfikatu zgodności, zgodnie z wytycznymi niniejszej dyrektywy. Właściwy organ może być organem dokonującym homologacji typu, o ile jego kompetencje w tym zakresie zostaną odpowiednio udokumentowane.

*Artykuł 5***Przepisy dotyczące homologacji typu**

1. Państwa Członkowskie udzielają, o ile ma to zastosowanie, homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku tylko takim typom pojazdów, które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy.
2. Do celu zastosowania ust. 1, producent udostępnia organowi udzielającemu homologacji szczegółowych informacji technicznych, niezbędnych w celu dokonania obliczeń i kontroli, o których mowa w załączniku I, odnoszących się do rodzaju materiałów zastosowanych do produkcji pojazdu i jego części. W przypadkach, gdy wykazano, że takie informacje objęte są prawem własności intelektualnej lub stanowią specyficzne know-how producenta lub jego dostawców, producent lub jego dostawcy dostarczają informacji wystarczających, aby umożliwić przeprowadzenie tych obliczeń w sposób właściwy.
3. W odniesieniu do przydatności do ponownego użycia oraz zdolności do recyklingu i odzysku Państwa Członkowskie zapewniają, że producent stosuje wzór dokumentu informacyjnego zamieszczony w załączniku II do niniejszej dyrektywy przy składaniu wniosku o udzielenie homologacji typu WE pojazdu, zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG.
4. Przy udzielaniu homologacji typu WE zgodnie z art. 4 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG, organ udzielający homologacji stosuje wzór świadectwa homologacji typu WE, zamieszczony w załączniku III do niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 6***Wstępna ocena producenta**

1. Państwa Członkowskie nie udzielają homologacji typu bez uprzedniego upewnienia się, że producent wprowadził zadowalające rozwiązania i procedury, zgodnie z pkt 3 załącznika IV, aby we właściwy sposób zarządzać aspektami przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku objętymi niniejszą dyrektywą. Po przeprowadzeniu tej wstępnej oceny, producentowi wydaje się świadectwo noszące nazwę „Świadectwo zgodności z załącznikiem IV” (zwane dalej „świadectwem zgodności”).
2. W ramach wstępnej oceny producenta Państwo Członkowskie zapewnia, aby do materiały stosowane do konstrukcji typu pojazdu spełniały przepisy z art. 4 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2000/53/WE.  
Komisja ustala, zgodnie z procedurą określoną w art. 9, szczegółowe przepisy niezbędne do zweryfikowania przestrzegania niniejszego przepisu.
3. Do celów ust. 1, producent zaleca strategię w celu zapewnienia demontażu, ponownego użycia części, recyklingu i odzysku materiałów. Strategia ta uwzględnia sprawdzone technologie, dostępne lub opracowywane w momencie ubiegania się o homologację typu pojazdu.

**▼B**

4. Zgodnie z załącznikiem IV pkt 2 Państwa Członkowskie wyznaczają właściwy organ, który przeprowadza wstępną ocenę producenta i wystawia świadectwo zgodności.
5. Świadectwo zgodności zawiera odpowiednią dokumentację oraz opis strategii zalecanej przez producenta. Właściwy organ stosuje wzór zamieszczony w dodatku do załącznika IV.
6. Przed przeprowadzeniem nowych kontroli, świadectwo zgodności zachowuje ważność przez okres nie krótszy niż 2 lata od daty jego wydania.
7. Producent informuje właściwy organ o jakichkolwiek znaczących zmianach, które mogłyby wpłynąć na odpowiedniość świadectwa zgodności. Po konsultacji z producentem właściwy organ podejmuje decyzję, czy niezbędne są nowe kontrole.
8. Pod koniec okresu ważności świadectwa zgodności właściwy organ wydaje, o ile ma to zastosowanie, nowe świadectwo zgodności lub przedłuża okres jego ważności na kolejny okres 2 lat. W przypadkach gdy właściwy organ zostanie powiadomiony o znaczących zmianach, wydaje on nowe świadectwo.

*Artykuł 7***Ponowne użycie części**

Części wymienione w załączniku V:

- a) są uznane za nienadające się do ponownego użycia do celów obliczenia zdolności do recyklingu pojazdów i zdolności do odzysku pojazdu;
- b) nie są ponownie używane do wytwarzania pojazdów objętych dyrektywą 70/156/EWG.

*Artykuł 8***Zmiana dyrektywy 70/156/EWG**

Zmienia się dyrektywę 70/156/EWG zgodnie z załącznikiem VI do niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 9***Zmiany**

Zmiany niniejszej dyrektywy, które są niezbędne do dostosowania jej do postępu naukowo-technicznego, są przyjmowane przez Komisję zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 13 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG.

*Artykuł 10***Daty wdrożenia homologacji typu**

1. Ze skutkiem od 15 grudnia 2006 r., w odniesieniu do typu pojazdu, który spełnia wymagania niniejszej dyrektywy, Państwa Członkowskie:
  - a) nie odmawiają udzielenia homologacji typu WE lub krajowej,
  - b) nie zabraniają zarejestrowania, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów.
2. Ze skutkiem od 15 grudnia 2008 r., w odniesieniu do typu pojazdu, który nie spełnia wymagań niniejszej dyrektywy, Państwa Członkowskie:
  - a) odmawiają udzielenia homologacji typu WE;

**▼B**

- b) odmawiają udzielenia krajowej homologacji typu.
3. Ze skutkiem od 15 lipca 2010 r., jeżeli wymagania niniejszej dyrektywy nie są spełnione, Państwa Członkowskie:
- a) uznają, że świadectwa zgodności, które dołączone są do nowych pojazdów nie są już ważne do celów art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG;
- b) odmawiają zarejestrowania, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów, z wyjątkiem sytuacji, w których stosuje się art. 8 ust. 2 lit. b) dyrektywy 70/156/EWG.
4. art. 7 stosuje się ze skutkiem od 15 grudnia 2006 r.

*Artykuł 11***Transpozycja**

1. Państwa Członkowskie przyjmują i publikują w terminie do 15 grudnia 2006 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne w celu przestrzegania niniejszej dyrektywy. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji teksty tych przepisów.

Środki te są stosowane przez Państwa Członkowskie od 15 grudnia 2006 r.

Środki podjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 12***Wejście w życie**

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

*Artykuł 13***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.



**▼B**

*ZAŁĄCZNIK*

**WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW**

Załącznik I:	Wymagania
Załącznik II:	Dokument informacyjny dla celów homologacji typu WE pojazdów
Załącznik III:	Wzór świadectwa homologacji typu WE
Załącznik IV:	Ocena wstępna producenta
Dodatek:	wzór świadectwa zgodności
Załącznik V:	Części uznane za nienadające się do ponownego użycia
Załącznik VI:	Zmiany dyrektywy 70/156/EWG



## ZAŁĄCZNIK I

## WYMAGANIA

1. Pojazdy należące do kategorii M<sub>1</sub> oraz należące do kategorii N<sub>1</sub> są wytwarzane w taki sposób, aby:
  - nadawały się do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu, oraz
  - nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu,zgodnie z procedurami ustanowionymi w niniejszym załączniku.
2. Do celów homologacji typu producent przedkłada właściwie wypełniony formularz prezentacji danych, opracowany zgodnie z załącznikiem A do normy ISO 22628: 2002. Formularz zawiera wyszczególnienie materiałów.

Do formularza dołączone jest zestawienie zdemontowanych części, zgłoszonych przez producenta w odniesieniu do etapu demontażu oraz procesu zalecanego przez producenta do ich przetwarzania.
3. Do celów pkt 1 i 2, producent wykazuje, według wymagań organu udzielającego homologacji, że pojazdy reprezentatywne spełniają wymagania. Zastosowanie ma metoda obliczeń określona w załączniku B do normy ISO 22628: 2002.

Jednakże producent musi być w stanie wykazać, że każda wersja typu pojazdu jest zgodna z niniejszą dyrektywą.
4. Do celów selekcji pojazdów reprezentatywnych brane są pod uwagę następujące kryteria:
  - typ nadwozia,
  - dostępne standardy wykończenia <sup>(1)</sup>;
  - dostępne dodatkowe wyposażenie <sup>(1)</sup>, w które pojazd może być wyposażony na odpowiedzialność producenta.
5. O ile organ udzielający homologacji i producent nie zidentyfikują zgodnie pojazdu danego typu najbardziej problematycznego pod względem przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku, dla każdego typu pojazdu wybiera się „pojazd reprezentatywny”, a mianowicie:
  - a) dla każdego „rodzaju nadwozia” zgodnie z definicją zawartą w części C pkt 1 załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG w przypadku pojazdów należących do kategorii M<sub>1</sub>;
  - b) dla każdego „rodzaju nadwozia”, tj. van (samochód ciężarowo-osobowy), chassis-cab (podwozie z kabiną), pick-up itp., w przypadku pojazdów należących do kategorii N<sub>1</sub>.
6. Do celów obliczeń, opony powinny być uznane za nadające się do recyklingu.
7. Masy są wyrażane w kg z dokładnością do jednego miejsca po przecinku. Wielkości wyrażane są w procentach z dokładnością do jednego miejsca po przecinku, a następnie zaokrąglane w sposób następujący:
  - a) jeżeli cyfra występująca po przecinku wynosi od 0 do 4, całkowita wartość zaokrąglana jest w dół;
  - b) jeżeli cyfra występująca po przecinku wynosi od 5 do 9, całkowita wartość zaokrąglana jest w górę;
8. Do celów kontroli obliczeń, o których mowa w niniejszym załączniku, organ udzielający homologacji zapewni, że formularz prezentacji danych, o którym mowa w pkt 2 jest spójny z zalecaną strategią załączoną do świadectwa zgodności, o którym mowa w art. 6 ust. 1 niniejszej dyrektywy.
9. Do celów kontroli materiałów i mas części producent udostępnia dostępne pojazdy, jak również części składowe przeznaczone dla tych pojazdów i uznane za niezbędne według oceny organu udzielającego homologacji typu.

<sup>(1)</sup> Tzn. skórzana tapicerka, radio samochodowe, klimatyzacja, koła z obręczami z lekkich stopów itp.



## ZALĄCZNIK II

DOKUMENT INFORMACYJNY DO CELÓW HOMOLOGACJI TYPU  
WE POJAZDÓW

zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy Rady 70/156/EWG <sup>(1)</sup> w odniesieniu do homologacji typu WE pojazdu ze względu na jego przydatność do ponownego użycia, zdolność do recyklingu i odzysku

Następujące informacje, o ile ma to zastosowanie, muszą być dostarczone w trzech egzemplarzach i zawierać spis treści. Wszelkie rysunki muszą być dostarczone w odpowiedniej skali oraz z wystarczającymi szczegółami na formacie A4 lub w folderze formatu A4. Na fotografiach, jeżeli są, musi być uwidoczniona dostateczna ilość szczegółów.

0. OGÓLNE
  - 0.1. Marka (znak fabryczny producenta):.....
  - 0.2. Typ:.....
  - 0.2.0.1. Podwozie:.....
  - 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e):.....
  - 0.3. Środki identyfikacji typu, jeżeli są zaznaczone na pojeździe <sup>(b)</sup>:.....
  - 0.3.1. Miejsce tego oznakowania:.....
  - 0.4. Kategoria pojazdu <sup>(c)</sup>:.....
  - 0.5. Nazwa i adres producenta:.....
  - 0.8. Adres(-y) zakładu(-ów) montażu:.....
1. OGÓLNE WŁAŚCIWOŚCI KONSTRUKCYJNE POJAZDU
  - 1.1. Fotografie lub rysunki reprezentatywnego pojazdu:.....
  - 1.2. Rysunek wymiarowany całego pojazdu:.....
  - 1.3. Liczba osi i kół:.....
  - 1.3.1. Liczba i pozycja osi z kołami bliźniaczymi:.....
  - 1.3.3. Osie napędzane (liczba, pozycja, współpraca):.....
  - 1.7. Kabina kierowcy (wysunięta lub z maską<sup>(z)</sup>):.....
3. SILNIK <sup>(4)</sup> (W przypadku pojazdu, który może być zasilany benzyną, olejem napędowym itp., lub również w połączeniu z innym paliwem, poniższe rubryki należy powtórzyć <sup>(+)</sup>)
  - 3.1. Producent:.....
  - 3.2. Silnik spalinowy
    - 3.2.1. Dane silnika
      - 3.2.1.1. Zasada działania: zapłon iskrowy/zapłon samoczynny, czterosurowy/dwusurowy <sup>(1)</sup>
      - 3.2.1.2. Liczba i układ cylindrów:.....
      - 3.2.1.3. Pojemność skokowa silnika <sup>(s)</sup>:... cm<sup>3</sup>
    - 3.2.2. Paliwo: olej napędowy/benzyna/LPG/NG/alkohol etylowy: <sup>(1)</sup>
  4. UKŁAD NAPĘDOWY <sup>(v)</sup>
    - 4.2. Typ (mechaniczny, hydrauliczny, elektryczny itp.):.....
    - 4.5. Skrzynia biegów
      - 4.5.1. Typ (ręczna/automatyczna/CVT (przekładnia o przełożeniu zmiennym w sposób ciągły) <sup>(1)</sup>)
    - 4.9. Blokada mechanizmu różnicowego: tak/nie/opcja <sup>(1)</sup>
9. NADWOZIE

<sup>(1)</sup> Numery kolejnych pozycji i przypisy zamieszczone w niniejszym dokumencie informacyjnym odpowiadają zamieszczonym w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG. Pozycje, które nie mają zastosowania do celów niniejszej dyrektywy, zostały pominięte.

**▼ B**

- 9.1. Rodzaj nadwozia:.....
- 9.3.1. Układ i liczba drzwi:.....
- 9.10.3. Siedzenia
- 9.10.3.1. Liczba:.....
- 15. PRZYDATNOŚĆ DO PONOWNEGO UŻYCIA, ZDOLNOŚĆ DO RECYKLINGU i ODZYSKU
- 15.1. Wersja pojazdu reprezentatywnego:.....
- 15.2. Masa pojazdu reprezentatywnego z nadwoziem lub masa podwozia z kabiną kierowcy, bez nadwozia lub urządzenia sprzęgającego, jeżeli producent nie wyposaża nadwozia, lub urządzenia sprzęgającego (łącznie z płynami, narzędziami, kołem zapasowym, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony), bez kierowcy:.....
- 15.3. Masy materiałów pojazdu reprezentatywnego
- 15.3.1. Masa materiału uwzględnionego na etapie wstępnego przetwarzania (<sup>##</sup>):.....
- 15.3.2. Masa materiału uwzględnionego na etapie demontażu (<sup>##</sup>):.....
- 15.3.3. Masa materiału uwzględnionego na etapie przetwarzania pozostałości niemetalicznych, uznanego za nadający się do recyklingu (<sup>##</sup>):.....
- 15.3.4. Masa materiału uwzględnionego na etapie przetwarzania pozostałości niemetalicznych, uznanego za nadający się do odzysku energii (<sup>##</sup>):.....
- 15.3.5. Specyfikacja materiałów (<sup>##</sup>):.....
- 15.3.6. Całkowita masa materiałów, które nadają się do ponownego użycia lub recyklingu:.....
- 15.3.7. Całkowita masa materiałów, które nadają się do ponownego użycia lub odzysku:.....
- 15.4. Poziomy
- 15.4.1. Zdolność do recyklingu pojazdów „R<sub>rec</sub>(%)”.....
- 15.4.2. Zdolność do odzysku pojazdu „R<sub>odz</sub>(%)”.....



## ZAŁĄCZNIK III

## WZÓR ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI TYPU WE

Maksymalny format: A4 (210 x 297 mm)

## ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczęć organu udzielającego homologacji typu WE
---

Komunikat dotyczący:

- homologacji typu WE <sup>(1)</sup> typu pojazdu
- rozszerzenia homologacji typu WE <sup>(1)</sup>
- odmowy homologacji typu WE <sup>(1)</sup>

w odniesieniu do dyrektywy 2005/64WE

Nr homologacji typu WE:.....

Powód rozszerzenia:.....

## SEKCJA I

- 0.1. Marka (znak fabryczny producenta):.....
  - 0.2. Typ pojazdu:.....
  - 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) <sup>(2)</sup> :.....
  - 0.3. Środki identyfikacji typu, jeżeli są zaznaczone na pojeździe:.....
  - 0.3.1. Miejsce tego oznakowania:.....
  - 0.4. Kategoria pojazdu <sup>(3)</sup> :.....
  - 0.5. Nazwa i adres producenta:.....
  - 0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) zakładu(-ów) montażu:.....
- [...]

## SEKCJA II

1. Informacje dodatkowe:.....
    - Zdolność do recyklingu pojazdu(ów) reprezentatywnego(ych):.....
    - Zdolność do odzysku pojazdu(ów) reprezentatywnego(ych):.....
  2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:.....
  3. Data sprawozdania z badań:.....
  4. Numer referencyjny sprawozdania z badań:.....
  5. Uwagi (opcjonalnie):.....
  6. Załączniki: spis treści i pakiet informacyjny
  7. Pojazd spełnia wymagania techniczne/nie spełnia wymagań technicznych <sup>(1)</sup> niniejszej dyrektywy:.....
- .....

(Miejsce)

(Podpis)

(Data)

Załączniki: Pakiet informacyjny.

<sup>(1)</sup> Skreślić, jeżeli nie ma zastosowania.<sup>(2)</sup> Jeżeli dane te są niedostępne w momencie udzielania homologacji typu WE, powinny zostać uzupełnione najpóźniej w momencie wprowadzania pojazdu do obrotu.<sup>(3)</sup> Zgodnie z definicją w załączniku II część A do dyrektywy 70/156/EWG.

**▼B***ZAŁĄCZNIK IV***OCENA WSTĘPNA PRODUCENTA****1. Cel niniejszego załącznika**

Niniejszy załącznik opisuje ocenę wstępną, jaka musi zostać przeprowadzona przez właściwy organ w celu zapewnienia, że producent wdrożył niezbędne dyspozycje i procedury.

**2. Właściwy organ**

Właściwy organ przestrzega normę EN 45012: 1989 lub Przewodnik ISO/IEC 62: 1996 ustalające zbiór kryteriów dla jednostek prowadzących ocenę oraz certyfikację systemów zarządzania wprowadzonych przez producenta.

**3. Kontrole, jakie muszą być przeprowadzone przez właściwy organ****3.1. Właściwy organ zapewnia, że producent podjął środki niezbędne, aby:**

- a) gromadzić odpowiednie dane za pośrednictwem całego łańcucha dostaw, w szczególności dotyczące rodzaju i masy wszystkich materiałów użytych w produkcji pojazdów w celu przeprowadzenia obliczeń wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy;
- b) mieć dostęp do wszelkich innych odpowiednich danych dotyczących pojazdu i niezbędnych do przeprowadzenia procesu obliczeń, takich jak poziom płynów itp.;
- c) sprawdzić w sposób wystarczający informacje otrzymane od dostawców;
- d) zarządzać specyfikacją materiałów;
- e) być w stanie przeprowadzić obliczenia zdolności do recyklingu pojazdów i zdolności do odzysku pojazdu zgodnie z normą ISO 22628: 2002;
- f) oznakować części składowe wyprodukowane z polimerów i elastomerów zgodnie z decyzją Komisji 2003/138/WE z 27 lutego 2003 r. ustanawiającą normy kodowania części i materiałów zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji <sup>(1)</sup>;
- g) potwierdzić, że żadna część zamieszczona w wykazie w załączniku V nie jest ponownie używana do produkcji nowych pojazdów.

**3.2. Producent udostępnia właściwemu organowi wszystkie właściwe informacje w formie dokumentu. W szczególności recykling i odzyskiwanie materiałów są dokumentowane w sposób właściwy.****▼M1****4.1. Do celów wstępnej oceny zgodnej z art. 6 dyrektywy 2005/64/WE producent pojazdów zobowiązany jest do wykazania, że poczynione przez niego z dostawcami uzgodnienia umowne zapewniają zgodność z art. 4 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2000/53/WE.****4.2. Do celów wstępnej oceny zgodnej z art. 6 dyrektywy 2005/64/WE producent pojazdów zobowiązany jest do wprowadzenia procedur pozwalających na osiągnięcie następujących celów:**

- a) przekazanie pracownikom i dostawcom mających zastosowanie wymogów;
- b) monitorowanie i zapewnienie działania dostawców w zgodzie z tymi wymogami;
- c) gromadzenie odpowiednich danych na całej długości łańcucha dostaw;
- d) sprawdzanie informacji otrzymanych od dostawców;
- e) prawidłowe reagowanie w przypadkach, gdy dane otrzymane od dostawców wskazują na brak zgodności z wymogami art. 4 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2000/53/WE.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 53 z 28.2.2003, str. 58.

▼ M1

- 4.3. Do celów ust. 4.1 i 4.2 producent pojazdów zobowiązany jest stosować, w porozumieniu z właściwymi organami, normę ISO 9000/14000 lub inny znormalizowany program zapewniania jakości.



*Dodatek do załącznika IV*  
**WZÓR ŚWIADECTWA ZGODNOŚCI**

**ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI**  
**Z ZAŁĄCZNIKIEM IV DO DYREKTYWY 2005/64/WE**

Nr [.....Numer referencyjny]

[.....właściwy organ]

Niniejszym zaświadcza się, że

(Producent): .....

(Adres producenta): .....

spełnia przepisy załącznika IV do dyrektywy 2005/64/WE.

Kontrole zostały przeprowadzone dnia:

przez (nazwa i adres właściwego organu):

Numer sprawozdania:

Świadectwo zachowuje ważność do dnia [.....data]

Sporządzono w [.....Miejsce]

Dnia [.....Data]

[.....Podpis]



Załączniki: Opis strategii rekomendowanej przez producenta w dziedzinie ponownego użycia, recyklingu i odzysku.



**▼ B***ZAŁĄCZNIK V***CZĘŚCI UZNANE ZA NIENADAJĄCE SIĘ DO PONOWNEGO UŻYCIA****1. Wstęp**

Niniejszy załącznik dotyczy części pojazdów należących do kategorii M<sub>1</sub> oraz tych należących do kategorii N<sub>1</sub>, których ponowne używanie w produkcji nowych pojazdów jest zabronione.

**2. Wykaz części**

- Moduły poduszek powietrznych <sup>(1)</sup>, w tym worki, naboje pirotechniczne, elektroniczne jednostki sterujące i czujniki pomiarowe;
- Automatyczne lub statyczne zestawy pasów bezpieczeństwa, w tym pasy, kłamry, blokady automatyczne i pirotechniczne napinacze pasów;
- Siedzenia (tylko w przypadkach, w których punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa lub poduszki powietrzne wbudowane są w siedzenie);
- Zestawy zamka kierownicy zamontowane na kolumnie kierownicy;
- Immobilizery, w tym transpondery i elektroniczne jednostki sterujące;
- Systemy filtrujące emisję spalin (np. katalizatory, filtry pyłowe);
- Tłumiki wydechu.

<sup>(1)</sup> Jeżeli poduszka powietrzna jest zamontowana w kierownicy, także kierownica.



## ZALĄCZNIK VI

## ZMIANY DYREKTYWY 70/156/EWG

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

1) w załączniku I dodaje się punkty w brzmieniu:

„15. PRZYDATNOŚĆ DO PONOWNEGO UŻYCIA, ZDOLNOŚĆ DO RECYKLINGU I ODZYSKU

15.1. Wersja pojazdu reprezentatywnego:

15.2. Masa pojazdu reprezentatywnego z nadwoziem lub masa podwozia z kabiną kierowcy, bez nadwozia lub urządzenia sprzęgającego, jeżeli producent nie wyposaża nadwozia lub urządzenia sprzęgającego (łącznie z płynami, narzędziami, kołem zapasowym, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony), bez kierowcy:

15.3. Masy materiałów pojazdu reprezentatywnego

15.3.1. Masa materiału uwzględniona na etapie wstępnego przetwarzania (##):

15.3.2. Masa materiału uwzględniona na etapie demontażu (##):

15.3.3. Masa materiału uwzględniona na etapie przetwarzania pozostałości niemetalicznych, uznana za nadającą się do recyklingu (##):

15.3.4. Masa materiału uwzględnionego na etapie przetwarzania pozostałości niemetalicznych, uznanego za nadającą się do odzysku energii (##):

15.3.5. Specyfikacja materiałów (##):

15.3.6. Całkowita masa materiałów, które nadają się do ponownego użycia lub recyklingu:

15.3.7. Całkowita masa materiałów, które nadają się do ponownego użycia lub odzysku:

15.4. Poziomy

15.4.1. Zdolność do recyklingu pojazdów ‘R<sub>rec</sub> (%)’:

15.4.2. Zdolność do odzysku pojazdu ‘R<sub>odz</sub> (%)’:

(##) Definicje tych pojęć zamieszczono w normie ISO 22628: 2002.”;

2) w części I załącznika IV dodaje się pozycję w brzmieniu:

„Przedmiot	Nr dyrektywy	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	Stosowanie										
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
59. Zdolność do recyklingu	2005/64/WE	L 310 z 25 listopada 2005 r., str. 10	X	—	—	X	—	—					”

3) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) w Dodatku 1 dodaje się pozycję w brzmieniu:

„Punkt	Przedmiot	Nr dyrektywy	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (1) kg	M <sub>1</sub> > 2 500 (1) kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
59	Zdolność do recyklingu	2005/64/WE	Brak wymagań	Brak wymagań	—	—”

**▼B**

b) w Dodatku 2 dodaje się pozycję w brzmieniu:

„Punkt	Przedmiot	Nr dyrektywy	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
59	Zdolność do recyklingu	2005/64/WE	Brak wymagań	—	—	Brak wymagań	—	—	—	—	—	—

c) w Dodatku 3 dodaje się pozycję w brzmieniu:

„Punkt	Przedmiot	Nr dyrektywy	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
59	Zdolność do recyklingu	2005/64/WE	—	—	Brak wymagań	—	—	—	—	—	—