



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 14.4.2005  
COM(2005) 138 końcowy

2005/0053 (ACC)

Wniosek dotyczący

**DECYZJI RADY**

**w sprawie stanowiska Wspólnoty dotyczącego wniosku o wprowadzenie zmian do  
Międzynarodowej Konwencji w sprawie harmonizacji kontroli towarów na granicach z  
1982 r.**

(przedstawiona przez Komisję)

## UZASADNIENIE

1. Międzynarodowa Konwencja w sprawie harmonizacji kontroli towarów na granicach (Konwencja w sprawie harmonizacji), podpisana w Genewie dnia 21 października 1982 r., która została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1262/84 z dnia 10 kwietnia 1984 r.<sup>1</sup> i weszła w życie dnia 12 września 1987 r.. Konwencja liczy obecnie 45 Umawiające się Strony, łącznie ze Wspólnotą Europejską i jej Państwami Członkowskimi.
2. Konwencja w sprawie harmonizacji wprowadziła środki mające na celu ułatwienie, a tym samym rozwój handlu międzynarodowego poprzez harmonizację (gdzie jest to właściwe) kontroli granicznych przewożonych towarów. Jednakże ze względu na szybko zmieniającą się scenę polityczną w Europie Środkowo-Wschodniej koniecznym stało się w szczególności rozważenie sposobu na zracjonalizowanie innych formalności przy przekraczaniu granicy.
3. Komitet ds. transportu Lądowego EKG ONZ podczas posiedzenia w lutym 1999 r. podjął decyzję, że należy wprowadzić zmiany do Konwencji w sprawie harmonizacji, umieszczając w niej postanowienia mające na celu ułatwienie przekraczania granic pojazdom przewożącym szybko psujące się artykuły żywnościowe zgodnie z postanowieniami Umowy ATP<sup>2</sup>. Grupa robocza EKG ONZ dospraw celnych dotyczących transportu, przy pomocy zespołu ekspertów ad hoc, przygotowała projekty wniosków w sprawie dodania nowego załącznika do Konwencji w sprawie harmonizacji, aby uzupełnić istniejące przepisy.
4. Celem projektu załącznika jest ułatwienie handlu międzynarodowego poprzez redukcję, harmonizację oraz koordynację procedur i dokumentacji związanej z kontrolą graniczną towarów, w szczególności żywych zwierząt i szybko psujących się artykułów żywnościowych. Projekt załącznika zawiera zasadniczo zobowiązania, których celem jest redukcja opóźnień na przejściach granicznych w odniesieniu do żywych zwierząt i łatwo psujących się towarów (na przykład, poprzez zastosowanie techniki „jednego zatrzymania się”, aby umożliwić wspólne kontrole między sąsiadującymi krajami przez 24 godziny na dobę oraz wyodrębnienie strumienia ruchu, aby dać pierwszeństwo takim towarom), poprawa obsługi przejść granicznych, jak również spraw technicznych związanych z wzajemnym uznawaniem międzynarodowych świadectw kontroli pojazdu oraz jego ważenia .
5. Ułatwienia w handlu międzynarodowym oraz usunięcie przeszkód natury technicznej dla handlu jest celem wspólnej polityki handlowej, a zatem podlega wyłącznej kompetencji Wspólnoty. Środki przedstawione w projekcie załącznika są zgodne z prawodawstwem Wspólnoty.
6. W związku z powyższym Komisja proponuje, aby Rada przyjęła załączoną decyzję.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 126 z 12.05.1984, str. 1

<sup>2</sup> Umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP)

Wniosek dotyczący

**DECYZJI RADY**

**w sprawie stanowiska Wspólnoty dotyczącego wniosku o wprowadzenie zmian do Międzynarodowej Konwencji w sprawie harmonizacji kontroli towarów na granicach z 1982 r.**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 133, w powiązaniu z art. 300 ust. 2 akapit drugi,

uwzględniając wniosek Komisji,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Międzynarodowa Konwencja w sprawie harmonizacji kontroli towarów na granicach z 1982 r. (Konwencja w sprawie harmonizacji) została zatwierdzona rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1262/84 z dnia 10 kwietnia 1984 r.<sup>3</sup> i weszła w życie we Wspólnocie dnia 12 września 1987 r.
- (2) Artykuł 22 Konwencji w sprawie harmonizacji, w powiązaniu z jej załącznikiem 7 stanowi, że Komitet Administracyjny ma prawo składania wniosków o wnoszenie poprawek do Konwencji i ich przyjmowania. Poprawki te zostaną przyjęte, chyba że Umawiająca się Strona zgłosi sprzeciw w ciągu 12 miesięcy od ogłoszenia przez ONZ komunikatu dotyczącego proponowanych poprawek Umawiających się Stronom.
- (3) Komitet ds. transportu Lądowego przy Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) na posiedzeniu w lutym 1999 r. podjął decyzję, że Konwencję w sprawie harmonizacji należy zmienić, włączając do niej przepisy mające na celu ułatwienie przekraczania granic przez pojazdy.
- (4) Grupa robocza EKG ONZ do spraw celnych dotyczących transportu przygotowała projekty wniosków w sprawie dodania nowego załącznika nr 8 do Konwencji w sprawie harmonizacji, aby uzupełnić istniejące przepisy.
- (5) Celem projektu załącznika jest ułatwienie handlu międzynarodowego poprzez redukcję, harmonizację oraz koordynację procedur i dokumentacji związanej z kontrolą graniczną towarów, w szczególności żywych zwierząt i szybko psujących się artykułów żywnościowych. Projekt załącznika zawiera zasadniczo zobowiązania, których celem jest redukcja opóźnień na przejściach granicznych w odniesieniu do żywych zwierząt i szybko psujących się artykułów żywnościowych (na przykład,

---

<sup>3</sup> Dz.U. L 126 z 12.05.1984, str. 1

poprzez zastosowanie techniki „jednego zatrzymania się”, by umożliwić wspólne kontrole między sąsiadującymi krajami przez 24 godziny na dobę oraz wyodrębnienie strumienia ruchu, aby dać pierwszeństwo takim towarom), poprawa funkcjonowania przejść granicznych, jak również sprawy techniczne związane z wzajemnym uznawaniem międzynarodowych świadectw kontroli pojazdu oraz jego ważenia .

- (6) Ułatwienia w handlu międzynarodowym oraz usunięcie przeszkód natury technicznej dla handlu jest celem wspólnej polityki handlowej, a zatem podlega wyłącznej kompetencji Wspólnoty.
- (7) Do Komitetu Administracyjnego zwrócono się z wnioskiem o przyjęcie proponowanej poprawki na posiedzeniu w czerwcu 2005 r.
- (8) Należy określić stanowisko Wspólnoty dotyczące proponowanej poprawki.

PRZYJMUJE NASTĘPUJĄCĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

Stanowisko Wspólnoty w Komitecie Administracyjnym w sprawie przyjęcia nowego załącznika 8 do Międzynarodowej Konwencji w sprawie harmonizacji kontroli towarów na granicach z 1982 r. zostanie oparte na projekcie decyzji dołączonej do niniejszego dokumentu.

Sporządzono w Brukseli,

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*

## **ZAŁĄCZNIK**

### **Załącznik 8**

#### **UŁATWIENIE PROCEDUR PRZEKRACZANIA GRANICY W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM**

##### *Artykuł 1* **Zasady**

Mając na uwadze uzupełnienie postanowień Konwencji, w szczególności postanowień zawartych w załączniku 1, niniejszy Załącznik ma na celu określenie środków, jakie należy wprowadzić, aby ułatwić procedury przekraczania granic w międzynarodowym transporcie drogowym.

##### *Artykuł 2* ***Ułatwienie procedur przyznawania wiz zawodowym kierowcom***

1. Umawiające się Strony powinny dążyć do ułatwienia procedur przyznawania wiz zawodowym kierowcom zatrudnionym w międzynarodowym transporcie drogowym, zgodnie z najlepszymi krajowymi sposobami postępowania stosowanymi wobec wszystkich osób ubiegających się o wizę oraz krajowymi przepisami imigracyjnymi, jak również zobowiązaniami międzynarodowymi.
2. Umawiające się Strony postanawiają wymieniać regularnie informacje dotyczące najlepszych sposobów postępowania w zakresie upraszczania procedur przyznawania wiz zawodowym kierowcom.

##### *Artykuł 3* ***Operacje międzynarodowego transportu drogowego***

1. W celu ułatwienia międzynarodowego transportu towarów Umawiające się Strony zobowiązują się regularnie informować wszystkie strony biorące udział w operacjach międzynarodowego transportu, w sposób zharmonizowany i skoordynowany, o obowiązujących lub planowanych wymogach kontroli granicznych dla operacji międzynarodowego transportu drogowego, jak również o bieżącej sytuacji na przejściach granicznych.
2. Umawiające się Strony będą dążyły do przekazywania, w zakresie możliwym do zrealizowania i nie tylko w odniesieniu do ruchu tranzytowego, wszelkich niezbędnych procedur kontrolnych do miejsc pochodzenia i przeznaczenia towarów przewożonych transportem drogowym, aby zwiększyć przepustowość na przejściach granicznych.

3. Biorąc pod uwagę w szczególności art. 7 niniejszej Konwencji, pierwszeństwo będą miały partie towaru wymagające szybkiego przewozu, np. żywe zwierzęta oraz szybko psujące się artykuły żywnościowe. Właściwe służby na przejściach granicznych:
- (i) podejmą wszelkie niezbędne środki celem sprowadzenia do minimum czasu oczekiwania przez pojazdy zatwierdzone przez Konwencję ATP, przewożące szybko psujące się artykuły żywnościowe lub przez pojazdy przewożące żywe zwierzęta, od czasu przybycia na przejście graniczne aż do momentu przeprowadzenia kontroli egzekwującej stosowanie prawa, administracyjnej, celnej i sanitarnej;
  - (ii) zadbają, aby wymagane kontrole egzekwujące stosowanie prawa były przeprowadzane możliwie najszybciej;
  - (iii) zezwolą, o ile jest to możliwe, na użytkowanie niezbędnych jednostek chłodniczych w pojazdach przewożących szybko psujące się artykuły żywnościowe w trakcie przekraczania granicy, chyba że jest to niemożliwe ze względu na wymagane procedury kontrolne;
  - (iv) podejmą współpracę, w szczególności poprzez wczesną wymianę informacji, ze swoimi odpowiednikami na terytoriach innych Umawiających się Stron w celu przyspieszenia procedur stosowanych przy przekraczaniu granicy w przypadku szybko psujących się artykułów żywnościowych i żywych zwierząt, jeśli towary te podlegają kontroli sanitarnej.

#### *Artykuł 4* **Kontrola pojazdów**

1. Umawiające się Strony, które nie są jeszcze Stronami Umowy w sprawie przyjęcia jednolitych warunków dla okresowych kontroli technicznych pojazdów kołowych oraz wzajemnego uznawania tego rodzaju kontroli (1997), powinny dążyć, zgodnie z odpowiednim/właściwym krajowym i międzynarodowym prawem i przepisami do ułatwienia pojazdom drogowym przekraczania granicy poprzez uznanie Świadectwa międzynarodowej kontroli technicznej, jak określono to w przedmiotowej Umowie. Świadectwo kontroli technicznej, przedstawione w Umowie z dnia 1 stycznia 2002 r., zawarto w dołączniku 1 do niniejszego Załącznika.
2. Mając na uwadze rozpoznanie pojazdów zatwierdzonych przez Konwencję ATP, przewożących szybko psujące się artykuły żywnościowe, Umawiające się Strony mogą wykorzystać rozpoznawcze oznaczenia literowe umieszczone na specjalnym środku transportu oraz świadectwie ATP lub tabliczkę zatwierdzenia, o której mowa w Umowie o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (1970).

## *Artykuł 5*

### ***Międzynarodowe świadectwo ważenia pojazdu***

1. W celu przyspieszenia odprawy granicznej, Umawiające się Strony, zgodnie z odpowiednim krajowym i międzynarodowym prawem i przepisami, powinny dążyć do uniknięcia powtarzania procedur ważenia pojazdów na przejściach granicznych poprzez przyjmowanie i wzajemne uznawanie Międzynarodowych świadectw ważenia pojazdu, który zawarto w dołączniku 2 do niniejszego Załącznika. Jeśli Umawiające się Strony uznają takie świadectwa, nie będzie konieczne przeprowadzanie dalszego ważenia pojazdu, z wyjątkiem wrywkowych kontroli w przypadku podejrzenia o wystąpienie nieprawidłowości. Wyniki pomiaru ważenia, zanotowane w takim świadectwie, są dokonywane tylko w kraju rozpoczęcia operacji transportu międzynarodowego. Wyniki takich pomiarów zostaną należycie wpisane i poświadczane w takim świadectwie.
2. Każda z Umawiających się Stron, uznająca Międzynarodowe świadectwo ważenia pojazdu, zadba o to, aby opublikowana została lista wszystkich punktów ważenia pojazdów w ich kraju, zatwierdzona zgodnie z przepisami międzynarodowymi, jak również wszystkie dokonywane w niej zmiany. Lista ta, razem z wprowadzonymi do niej zmianami, zostanie przekazana sekretarzowi wykonawczemu Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG/ONZ) w celu rozpowszechnienia jej wśród wszystkich Umawiających się Stron oraz organizacji międzynarodowych, o których mowa w art. 2 Załącznika 7 do wymienionej Konwencji.
3. Minimalne wymagania dla autoryzowanych punktów ważenia pojazdów, zasady autoryzacji oraz podstawowe zasady procedur ważenia zawarto w dołączniku 2 do niniejszego Załącznika.

## *Artykuł 6*

### ***Przejścia graniczne***

W celu usprawnienia i przyspieszenia niezbędnych formalności na przejściach granicznych Umawiające się Strony spełnią, o ile jest to możliwe, przedstawione poniżej minimalne wymogi dla przejść granicznych otwartych dla międzynarodowego przepływu towarów:

- (i) infrastruktura umożliwiająca wspólne kontrole pomiędzy sąsiadującymi Państwami (technika „jednego zatrzymania się”) przez 24 godziny na dobę, jeśli jest to uzasadnione potrzebami handlu oraz zgodne z przepisami ruchu drogowego;
- (ii) wyodrębnienie ruchu dla różnego rodzaju przewozów po obu stronach granicy, co pozwoli na wprowadzenie pierwszeństwa obsługi pojazdów posiadających ważne międzynarodowe dokumenty tranzytu celnego (TIR, T), przewożących żywe zwierzęta lub szybko psujące się artykuły żywnościowe;
- (iii) wydzielone zatoki do wrywkowych kontroli ładunku i pojazdów;
- (iv) odpowiednia infrastruktura parkingów i terminali;

- (v) odpowiednia infrastruktura higieniczno-sanitarna, socjalna i telekomunikacyjna dla kierowców;
- (vi) pomoc w tworzeniu firm spedycyjnych na przejściach granicznych z odpowiednią infrastrukturą, oferujących konkurencyjne usługi dla operatorów transportowych.

*Artykuł 7*  
***Mechanizm sprawozdawczości***

Zgodnie z art. 1 – 6 niniejszego Załącznika, sekretarz wykonawczy Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG/ONZ) przeprowadza co dwa lata sondaż wśród Umawiających się Stron w sprawie poczynionych postępów w kierunku ulepszenia procedur przekraczania granic w ich krajach.



MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO KONTROLI TECHNICZNEJ

Zgodnie z postanowieniami Umowy w sprawie przyjęcia jednolitych warunków okresowych kontroli technicznych pojazdów kołowych oraz wzajemnego uznawania tego rodzaju kontroli (1997), która weszła w życie dnia 27 stycznia 2001.

1. Oficjalne ośrodki kontroli technicznej są odpowiedzialne za przeprowadzenie testów kontrolnych, przyznawanie dokumentów zgodności z wymogami kontroli, zgodnie z właściwym postanowieniem/właściwymi postanowieniami stanowiącymi załącznik do Porozumienia wiedeńskiego z 1997 r. oraz podanie najpóźniejszej daty następnej kontroli, która powinna być wskazana zgodnie z punktem 12.5 Międzynarodowego świadectwa kontroli technicznej, którego wzór podano poniżej.
2. Międzynarodowe świadectwo kontroli technicznej zawiera informacje podane poniżej. Może przyjmować formę książeczki o formacie A6 (148x105 mm), z zieloną okładką i białymi kartkami w środku, lub arkusza zielonego lub białego papieru formatu A4 (210x197) złożonego do formatu A6, aby strona ze znakiem rozpoznawczym danego państwa lub Organizacji Narodów Zjednoczonych znajdowała się na górze złożonego świadectwa.
3. Poszczególne pozycje świadectwa i ich treść są wydrukowane w języku Umawiającej się Strony wydającej świadectwo z zachowaniem numeracji.
4. Okresowe sprawozdania kontrolne, które stosowane są przez Umawiające się Strony Umowy, mogą być użyte wymiennie. Ich wzór należy przesłać sekretarzowi generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu przekazania informacji Umawiającym się Stronom.
5. Dokonywanie odręcznych, maszynowych i komputerowych wpisów do Międzynarodowego świadectwa kontroli technicznej, z użyciem alfabetu łacińskiego, jest możliwe wyłącznie przez właściwe władze.

TREŚĆ MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA KONTROLI TECHNICZNEJ

Miejsce na znak  
rozpoznawczy  
państwa lub  
ONZ

.....  
(Organ administracyjny odpowiedzialny za kontrolę techniczną)

.....<sup>4</sup>

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTROLE TECHNIQUE<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Tytuł „MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO KONTROLI TECHNICZNEJ” w języku narodowym.

<sup>5</sup> Tytuł w języku francuskim.

## MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO KONTROLI TECHNICZNEJ

1. Tablica rejestracyjna (Numer rejestracyjny) nr.....
2. Nr identyfikacyjny pojazdu.....
3. Pierwsza rejestracja po wyprodukowaniu (państwo, organ)<sup>6</sup> .....
4. Data pierwszej rejestracji po wyprodukowaniu.....
5. Data kontroli technicznej.....

## ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI

6. Niniejsze świadectwo zostało wystawione dla pojazdu opisanego w punktach 1 i 2; stwierdza się, że po kontroli przeprowadzonej w dniu podanym w punkcie 5, pojazd spełnia wymagania przepisów stanowiących załącznik do Umowy z 1997 r. w sprawie przyjęcia jednolitych warunków dla okresowej kontroli technicznej pojazdów kołowych oraz wzajemnego uznawania tego rodzaju kontroli.
7. Pojazd należy ponownie poddać kontroli technicznej zgodnie z przepisami, o których mowa w punkcie 6, nie później niż:  
  
Data: (miesiąc/rok).....
8. Wydany przez.....
9. W (miejsce).....
10. Data.....
11. Podpis<sup>7</sup>.....

<sup>6</sup> Jeśli znane, podać nazwę organu i kraj, w którym pojazd został zarejestrowany po raz pierwszy po wyprodukowaniu.

<sup>7</sup> Pieczęć okrągła lub podłużna organu wydającego świadectwo.

**12. Kolejne okresowe kontrole techniczne<sup>8</sup>**

12.1. Kontrola przeprowadzona przez (stacja kontroli pojazdów)<sup>9</sup> .....

12.2. (pieczęć)

12.3. Data.....

12.4. Podpis.....

12.5. Następną kontrolę należy przeprowadzić nie później niż: (miesiąc/rok).....

Empty rectangular box for stamp or signature.

Empty rectangular box for stamp or signature.

Empty rectangular box for stamp or signature.

<sup>8</sup> Punkty 12.1 – 12.5 należy przepisać, jeśli świadectwo będzie wykorzystywane do kolejnych okresowych kontroli technicznych przeprowadzanych co roku.

<sup>9</sup> Nazwa, adres, kraj stacji kontroli pojazdów posiadającej oficjalne uznanie właściwego organu.

## Dodatek 2 do załącznika 8 do Konwencji

### MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO WAŻENIA POJAZDU

1. Celem Międzynarodowego świadectwa ważenia pojazdu (IVWC) jest ułatwienie procedur przekraczania granicy oraz, w szczególności, uniknięcie ponownego ważenia pojazdów przewożących towary między Umawiającymi się Stronami. Dane dotyczące wyników ważenia pojazdu znajdujące się w odpowiednio wypełnionych świadectwach, uznawanych przez Umawiające się Strony, powinny być uznane przez właściwe organy Umawiających się Stron za wiążące. Właściwe organy nie zażądają przeprowadzania dodatkowego ważenia pojazdu, oprócz wrywkowych kontroli w przypadku podejrzenia o wystąpienie nieprawidłowości.
2. Międzynarodowe świadectwo ważenia pojazdu, zgodne ze wzorem przedstawionym poniżej w niniejszym dodatku, jest wydawane i stosowane pod nadzorem wyznaczonego organu rządowego każdej z Umawiających się Stron (które uznają takie świadectwa) zgodnie z procedurą opisaną w załączonym świadectwie.
3. Korzystanie ze świadectwa przez operatorów transportowych jest dobrowolne.
4. Umawiające się Strony, uznające takie świadectwa, zatwierdzą autoryzowane punkty ważenia pojazdów, które wypełniają, wspólnie z operatorem transportowym/kierowcą pojazdu drogowego przewożącego towary, Międzynarodowe świadectwo ważenia pojazdu, zgodnie z minimalnymi wymogami przedstawionymi poniżej:
  - (a) Punkty ważenia pojazdów powinny być wyposażone w zatwierdzone urządzenia do ważenia pojazdów. Do dokonania ważenia pojazdu Umawiające się Strony, uznające takie świadectwa, mogą wybrać technikę oraz urządzenia, które uznają za właściwe. Umawiające się Strony, uznające takie świadectwa, zapewnią, by punkty ważenia pojazdów posiadały odpowiednie kompetencje, takie jak oficjalny status lub wyznaczenie właściwości, korzystanie z odpowiednich urządzeń do ważenia pojazdów, wykwalifikowany personel, udokumentowane systemy jakości oraz procedury testowe.
  - (b) Punkty ważenia pojazdów oraz ich urządzenia do ważenia pojazdów powinny być utrzymane w dobrym stanie. Urządzenia do ważenia powinny być regularnie sprawdzane i plombowane przez właściwe organy odpowiedzialne za wagi i miary. Urządzenia do ważenia pojazdów, ich maksymalne dopuszczalne błędy oraz eksploatacja powinny być zgodne z zaleceniami przedstawionymi przez Międzynarodową Organizację Metrologii Prawnej (OIML).
  - (c) Punkty ważenia pojazdów powinny być wyposażone w urządzenia do ważenia pojazdów odpowiadające jednemu z poniższych wymogów:
    - Zalecenie OIML R 76 „Urządzenia do ważenia pojazdów nieautomatyczne” klasa dokładności III lub większa;
    - Projekt zalecenia OIML „Automatyczne urządzenia do ważenia pojazdów w ruchu”, klasy dokładności 0,5, 1, 2, lub większej, czego wynikiem jest maksymalny dopuszczalny błąd rzędu  $\pm 2\%$ ,  $1\%$  oraz  $0,5\%$  lub mniej.

Wyższe wartości błędu mogą mieć zastosowanie w przypadku poszczególnych pomiarów nacisków każdej z osi.

5. W wyjątkowych przypadkach, a zwłaszcza gdy istnieje podejrzenie o wystąpienie nieprawidłowości lub na żądanie operatora transportowego/kierowcy danego pojazdu drogowego, właściwe organy mogą dokonać ponownego ważenia pojazdu. Jeśli punkt ważenia pojazdów dokona kilku błędnych pomiarów, które zostaną wykryte przez organy kontrolujące Umawiającej się Strony uznającej takie świadectwa, właściwe organy kraju, w którym znajduje się przedmiotowy punkt ważenia pojazdów, podejmą odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby tego typu sytuacja ponownie nie wystąpiła.
6. Wzór świadectwa może być sporządzony w którymkolwiek z języków Umawiających się Stron uznających takie świadectwa, pod warunkiem że zachowany zostanie układ tekstu świadectwa i kolejność punktów w nim występujących.
7. Każda Umawiająca się Strona uznająca takie świadectwa opublikuje listę wszystkich punktów ważenia pojazdów w swoim kraju, które posiadają autoryzację zgodną z przepisami międzynarodowymi, jak również wszelkie zmiany wprowadzane do niej. Lista taka, wraz z wszelkimi zmianami do niej, zostaje przekazana sekretarzowi wykonawczemu Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG/ONZ) w celu przekazania jej każdej z Umawiających się Stron oraz międzynarodowym organizacjom, o których mowa w załączniku 7, art. 2 do niniejszej Konwencji.
8. (Postanowienie przejściowe) Ponieważ w chwili obecnej jedynie kilka punktów ważenia pojazdów wyposażonych jest w urządzenia do ważenia pojazdów, za pomocą których można dokonać pomiaru nacisku poszczególnych osi lub pomiaru nacisku zespołu osi, Umawiające się Strony, uznające takie świadectwa, postanawiają, że przez okres przejściowy, kończący się 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego Załącznika, pomiary całkowitej masy pojazdu, jak określono to w punkcie 7.3 Międzynarodowego świadectwa ważenia pojazdu, są wystarczające i są uznawane przez właściwe władze kraju.



**EUROPEJSKA KOMISJA  
GOSPODARCZA ONZ  
EKG/ONZ**

**MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO WAŻENIA POJAZDU (IVWC)**

Zgodny z postanowieniami Załącznika 8 – Uproszczenie procedur przekraczania granicy w międzynarodowym transporcie drogowym – do Międzynarodowej Konwencji w sprawie harmonizacji kontroli granicznej towarów na granicach z 1982 r.

Obowiązuje dla międzynarodowego transportu drogowego towarów

<b>Wypełnia operator transportowy /kierowca(y) pojazdu drogowego przewożącego towary PRZED ważeniem pojazdu</b>					
<b>1. Operator transportowy/przedsiębiorstwo (nazwa i adres; kraj)</b>				Tel.	
				Fax.	
				E-mail	
<b>2. Umowa transportowa nr<sup>(1)</sup></b>			<b>Karnet TIR nr (jeśli dotyczy)<sup>(2)</sup></b>		
<b>3. Dane pojazdu</b>					
3.1. Nr rejestracyjny		Ciągnik samochodowy/samochód ciężarowy		Naczepa/przyczepa	
3.2. Układ zawieszenia		Ciągnik samochodowy/samochód ciężarowy <input type="checkbox"/> Pneumatyczny <input type="checkbox"/> Mechaniczny <input type="checkbox"/> Inny		Naczepa/przyczepa <input type="checkbox"/> Pneumatyczny <input type="checkbox"/> Mechaniczny <input type="checkbox"/> Inny	
<b>Wypełnia operator autoryzowanego punktu ważenia pojazdów</b>					
<b>4. Autoryzowany punkt ważenia pojazdów (nazwa i adres; kraj)</b>				<b>5. Nr ważenia pojazdu<sup>(3)</sup></b> --- --	
4.1. Klasa dokładności wagi <sup>(4)</sup> <input type="checkbox"/> Klasa II ..... <input type="checkbox"/> Klasa III i/lub <input type="checkbox"/> <0,5 ..... <input type="checkbox"/> 1 ..... <input type="checkbox"/> 2				<b>6. Data wydania (dzień, miesiąc, rok)</b>	
4.2. Data ostatniej kalibracji					
<b>7. Wyniki ważenia pojazdów (pierwotny, oficjalny zapis punktu ważenia pojazdów należy dołączyć do niniejszego certyfikatu)</b>					
7.1. Rodzaj pojazdu <sup>(5)</sup>					
7.2. Pomiar nacisku osi, w kg					
	<i>Napędowa</i>	<i>Nienapędowa</i>	<i>Pojedyncza</i>	<i>Podwójna</i>	<i>Potrójna</i>
Oś pierwsza					
Oś druga					
Oś trzecia					
Oś czwarta					
Oś piąta					
Oś szósta <sup>(6)</sup>					
7.3. Pomiar całkowitej masy pojazdu brutto, w kg		Ciągnik samochodowy/samochód ciężarowy		Naczepa/przyczepa	
				<b>Całkowita masa pojazdu</b>	
<b>8. Dane dotyczące ciężaru</b>				8.3. Liczba kół zapasowych	
8.1. Zbiornik(i) połączone z silnikiem Pojemność zapełniona w <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1				8.4. Liczba osób w pojeździe w czasie ważenia	
8.2. Dodatkowe zbiornik(i) (do urządzeń chłodzących, itp.) Pojemność zapełniona w <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1				8.5. Oś podnoszona <input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie	
<b>Oświadczam, że ww. pomiary ważenia pojazdu zostały przeprowadzone we właściwy sposób przez niżej podpisanego w autoryzowanym punkcie ważenia pojazdów</b>				Pieczęć	
Imię i nazwisko operatora punktu ważenia pojazdów			Podpis		

(1) Na przykład: Nr listu przewozowego CMR.

(2) Zgodnie z Konwencją TIR z 1975 r.

(3) Zob. Uwagi na stronie 2.

(4) Zgodnie z Zaleceniem OIML R 76 i/lub Projektem Zalecenia "Automatyczne urządzenia do ważenia pojazdów w ruchu".

(5) Kod rodzaju pojazdu, jak podano przy dołączonych rysunkach, Np.: A<sub>2</sub> lub A<sub>2</sub>S<sub>2</sub>.

(6) Jeśli pojazd posiada więcej niż sześć osi, należy to odnotować w rubryce "Uwagi" na stronie 2.

Wypełnia operator transportowy/kierowca pojazdu drogowego przewożącego towary *PO* zważeniu pojazdu

Oświadczam, że:

- (a) pomiary ważenia podane na odwrotnej stronie zostały przeprowadzone w ww. punkcie ważenia pojazdów,
- (b) informacje w punktach (1) - (8) są prawidłowo wpisane oraz
- (c) w pojeździe po jego zważeniu w ww. punkcie ważenia pojazdów nie umieszczono dodatkowego ładunku.

Data

Imię i nazwisko kierowcy(ów) pojazdu

Podpis(y)

Uwagi (jeśli dotyczy)

Wskazówki

Numer ważenia pojazdu składa się z trzech elementów połączonych myślnikami:

- (1) Kodu kraju (zgodnie z Konwencją ONZ o ruchu drogowym z 1968 r.).
- (2) Dwucyfrowego kodu pozwalającego na identyfikację krajowego punktu ważenia pojazdów.
- (3) Pięcicyfrowego kodu (co najmniej) pozwalającego na identyfikację poszczególnych pomiarów ważenia.

Przykłady: GR-01-23456 lub RO-14-000510.

Ten numer seryjny odpowiada numerowi wpisanemu do książki punktu ważenia pojazdów.



## MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO WAŻENIA POJAZDU (IVWC)

### PODSTAWA PRAWNA

Międzynarodowe świadectwo ważenia pojazdu zostało opracowane zgodnie z postanowieniami zawartymi w Załączniku 8 – Ułatwienie procedur przekraczania granicy w międzynarodowym transporcie drogowym – do Międzynarodowej Konwencji w sprawie harmonizacji kontroli towarów na granicach z 1982 r.

### CEL

Międzynarodowe świadectwo ważenia pojazdu ma na celu zapobieganie powtórnemu ważeniu pojazdu drogowego przewożącego towary „na trasie przejazdu” w transporcie międzynarodowym, w szczególności przy przekraczaniu granicy. Korzystanie ze świadectwa przez operatorów transportowych jest dobrowolne.

### PROCEDURA

Jeśli Umawiające się Strony uznają<sup>10</sup> Międzynarodowe świadectwo ważenia pojazdu należyte wypełnione przez (a) operatora autoryzowanego punktu ważenia pojazdów oraz (b) operatora transportowego /kierowcę(kierowców) pojazdu drogowego przewożącego towary, będzie on przyznawany i uznawany jako dokument zawierający prawidłowe i wiarygodne dane dotyczące ważenia pojazdu przez właściwe władze Umawiających się Stron. Ogólną zasadą jest, że właściwe władze uznają informacje zawarte w niniejszym świadectwie za ważne i nie będą żądały wykonania dodatkowego ważenia pojazdu. Aby zapobiec nadużyciom, właściwe organy mogą w wyjątkowych przypadkach, a zwłaszcza, gdy istnieje podejrzenie o wystąpienie nieprawidłowości, zważyć pojazd zgodnie z przepisami krajowymi.

Pomiary wynikające z ważenia pojazdu, dokonywane w celu wypełnienia niniejszego świadectwa jest przeprowadzony na prośbę operatora (operatorów) transportowego (transportowych)/kierowcy (kierowców) pojazdu drogowego przewożącego towary, którego pojazd jest zarejestrowany na terytorium jednej z Umawiających się Stron uznających takie świadectwa, przez autoryzowane punkty ważenia pojazdów, a koszty będą ograniczone do opłat za świadczone usługi.

Dla celów niniejszego świadectwa, autoryzowane punkty ważenia pojazdów będą wyposażone w urządzenia do ważenia pojazdów, odpowiadające jednemu z poniższych wymogów:

- Zalecenia OIML R 76 „Urządzenia do ważenia pojazdów nieautomatyczne” klasa dokładności III lub wyższa; albo
- Projekt zalecenia OIML „Automatyczne urządzenia do ważenia pojazdów w ruchu”, klasy dokładności 0,5, 1, 2, lub wyższej, przy dopuszczalnych błędach granicznych wagi rzędu  $\pm 2\%$ ,  $1\%$  oraz  $0,5\%$  lub mniej.

Większe wartości błędów mogą mieć zastosowanie w przypadku poszczególnych pomiarów nacisku każdej z osi.

### SANKCJE

Operator (Operatorzy) transportowy (transportowi)/kierowca (kierowcy) pojazdów drogowych przewożących towary podlega (podlegają) karze zgodnie z krajowym ustawodawstwem w przypadku złożenia fałszywego oświadczenia w Międzynarodowym świadectwie ważenia pojazdu.

Przy określaniu oceny prawnej pomiarów wynikających z ważenia pojazdu należy oszacować możliwość wystąpienia błędów dla każdego systemu ważenia. Wartość błędów, złożona z ukrytego błędów wagi oraz błędów na skutek działania czynników zewnętrznych, należy odjąć od uzyskanego wyniku ważenia, aby uniknąć sytuacji, w której potencjalne przeciążenie wynika z niedokładności wagi i/lub zastosowanej procedury ważenia pojazdu.

W związku z powyższym nie będą nakładane kary na operatorów transportowych korzystających z niniejszego świadectwa, chyba że wyniki ważenia pojazdu, podane w świadectwie po odjęciu maksymalnej wartości dopuszczalnego błędów granicznego (tj. maksymalnie 2 procent lub 800 kg w przypadku pojazdu ważącego 40 ton) przekracza maksymalne dopuszczalne wartości mas i nacisków ustanowione w przepisach prawa krajowego.

<sup>10</sup>

Brzmienie zmienione ze względu na proponowane zmiany w art. 5.

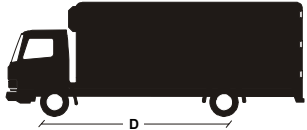





**ZAŁĄCZNIK**


**do MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA WAŻENIA POJAZDU (IVWC)**

Rysunki przedstawiające rodzaj pojazdów drogowych przewożących towary zgodnie z wymogami pozycji 7.1 IVWC

Nr	Pojazdy drogowe przewożące towary	Rodzaj pojazdu * oznacza pierwszy alternatywny układ osi ** oznacza drugi alternatywny układ osi	Odległość między osiami (m) <sup>1</sup> <small><sup>1</sup> Brak specyfikacji, jeśli nie dotyczy</small>
----	-----------------------------------	--	--








**I. POJAZDY ZWYKŁE**





1		A <sub>2</sub>	D < 4.0
2		A <sub>2</sub> *	D ≥ 4.0
3		A <sub>3</sub>	
4		A <sub>4</sub>	
5		A <sub>3</sub> *	
6		A <sub>4</sub> *	

7		A <sub>5</sub>	
Nr	Pojazdy drogoweprzewożące towary	<b>Rodzaj pojazdu</b> * oznacza pierwszy alternatywny układ osi ** oznacza drugi alternatywny układ osi	<b>Odległość między osiami (m)<sup>1</sup></b> <sup>1</sup> Brak specyfikacji, jeśli nie dotyczy





## II. ZESPÓŁ POJAZDÓW









(pojazdy złączone zgodnie z Konwencją o ruchu drogowym (1968), Rozdział I art. 1 lit. t

1		A <sub>2</sub> T <sub>2</sub>	
2		A <sub>2</sub> T <sub>3</sub>	
3		A <sub>3</sub> T <sub>2</sub>	
4		A <sub>3</sub> T <sub>3</sub>	
5		A <sub>3</sub> T <sub>3</sub> *	
6		A <sub>2</sub> C <sub>2</sub>	
7		A <sub>2</sub> C <sub>3</sub>	

8		A <sub>3</sub> C <sub>2</sub>	
Nr	Pojazdy drogoweprzewożące towary	<b>Rodzaj pojazdu</b> * oznacza pierwszy alternatywny układ osi ** oznacza drugi alternatywny układ osi	<b>Odległość między osiami (m)<sup>1</sup></b> <sup>1</sup> Brak specyfikacji, jeśli nie dotyczy
9		A <sub>3</sub> C <sub>3</sub>	
10		A <sub>2</sub> C <sub>1</sub>	
11		A <sub>3</sub> C <sub>1</sub>	

### III. POJAZDY CZŁONOWE

1	z 3 osiami		A <sub>2</sub> S <sub>1</sub>	
2	z 4 osiami (pojedyn cze lub podwójn e)		A <sub>2</sub> S <sub>2</sub>	D ≤ 2.0
			A <sub>2</sub> S <sub>2</sub> *	D > 2.0
			A <sub>3</sub> S <sub>1</sub>	

Nr	Pojazdy drogoweprzewożące towary		Rodzaj pojazdu * oznacza pierwszy alternatywny układu osi ** oznacza drugi alternatywny układu	Odległość między osiami (m) <sup>1</sup> <sup>1</sup> Brak specyfikacji, jeśli nie dotyczy
3	5 lub 6 osi (pojedyncze, podwójne, potrójne)		A <sub>2</sub> S <sub>3</sub>	
			A <sub>2</sub> S <sub>3</sub> *	
			A <sub>2</sub> S <sub>3</sub> **	
			A <sub>3</sub> S <sub>2</sub>	D ≤ 2.0
			A <sub>3</sub> S <sub>2</sub> *	D > 2.0
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub>	
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub> *	
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub> **	
			Brak rysunku	A <sub>n</sub> S <sub>n</sub>

## Załącznik 1

UMAWIAJĄCE SIĘ STRONY UMOWY OMIEDZYNARODOWYCH PRZEWOZACH  
SZYBKO PSUJĄCYCH SIĘ ARTYKUŁÓW ŻYWNOŚCIOWYCH I O SPECJALNYCH  
ŚRODKACH TRANSPORTU PRZEZNACZONYCH DO TYCH PRZEWOZÓW (ATP)

(1 września 1970)

Austria  
Azerbejdżan  
Białoruś  
Belgia  
Bośnia i Hercegowina  
Bułgaria  
Chorwacja  
Czechy  
Dania  
Estonia  
Finlandia  
Francja  
Gruzja  
Niemcy  
Grecja  
Węgry  
Irlandia  
Włochy  
Kazachstan  
Litwa  
Luksemburg  
Monako  
Maroko  
Holandia  
Norwegia  
Polska  
Portugalia  
Rumunia  
Federacja Rosyjska  
Słowacja  
Słowenia  
Hiszpania  
Szwecja  
Była Jugosłowiańska Republika Macedonii  
Wielka Brytania  
Stany Zjednoczone Ameryki  
Uzbekistan  
Jugosławia

**Załącznik 2**

UMAWIAJĄCE SIĘ STRONY UMOWY W SPRAWIE PRZYJĘCIA JEDNOLITYCH  
WARUNKÓW OKRESOWYCH KONTROLI TECHNICZNYCH POJAZDÓW KOŁOWYCH  
ORAZ WZAJEMNEGO UZNAWANIA TEGO RODZAJU KONTROLI

(13 listopada 1997)

Estonia  
Finlandia  
Węgry  
Holandia  
Rumunia  
Federacja Rosyjska