



Bruksela, dnia 30.3.2023 r.
COM(2023) 178 final

2023/0090 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie homologacji i nadzoru rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1020

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} - {SWD(2023) 65 final} -
{SWD(2023) 66 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Niniejszy wniosek ma na celu wypełnienie luki w przepisach UE dotyczącej maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego. Maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego to szeroka kategoria maszyn wyposażonych we własny układ napędu. Maszyny te regularnie wykorzystuje się w określonych sektorach lub do określonych celów, na przykład jako sprzęt budowlany, urządzenia rolnicze, ogrodnicze i komunalne lub wyposażenie do obsługi materiałów. Wiele aspektów technicznych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego zharmonizowano na poziomie UE (np. bezpieczeństwo maszyn, kompatybilność elektromagnetyczną, emisję hałasu podczas wykonywania prac przez maszynę, emisję spalin itp.). Ponadto wiele z tych maszyn musi czasami poruszać się po drogach publicznych, głównie aby przemieszczać się z jednego miejsca użytkowania do drugiego, w związku z czym są one wprowadzone na rynek Unii również z takim przeznaczeniem. Ustanawianie wymogów, na przykład w zakresie bezpieczeństwa, dotyczących jedynie poruszania się maszyn mobilnych po drogach publicznych należy jednak do wyłącznych kompetencji państw członkowskich.

Fakt, że istnieją obecnie różne krajowe systemy regulacyjne, powoduje dodatkowe koszty i obciążenia administracyjne dla sektora maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego. Badanie kosztów i korzyści przeprowadzone przez Komisję Europejską w 2019 r. wykazało, że dzięki ustanowieniu jednolitych wymogów na poziomie UE sektor ten mógłby zaoszczędzić od 18 % do 22 % kosztów przestrzegania przepisów. Oczekuje się, że w okresie 10 lat niniejszy wniosek może przynieść do 846 mln EUR oszczędności dla wszystkich zainteresowanych stron. Koszty administracyjne szacuje się na 4 % ogółu kosztów, więc łączne **oszczędności administracyjne szacuje się na 3,38 mln EUR rocznie.** W szczególności konieczność spełnienia różnych krajowych wymogów dotyczących ruchu drogowego podczas projektowania, badania i produkcji tych maszyn stwarza dodatkowe koszty dla producentów. Brak harmonizacji opóźnia wprowadzanie nowych produktów w UE i stanowi barierę wejścia na rynek (szczególnie dla małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP)). Utrudnia on również obrót maszynami mobilnymi w całej UE. Niniejszy wniosek ma na celu zaradzenie tej sytuacji w drodze ustanowienia zharmonizowanych przepisów dotyczących maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego w celu wzmocnienia jednolitego rynku przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

• Spójność z przepisami obowiązującymi w tym obszarze polityki

Od wielu lat na poziomie UE harmonizowane są różne aspekty dotyczące maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, takie jak zasadnicze wymagania w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczące projektowania i wykonywania maszyn (dyrektywa 2006/42/WE)¹, emisje substancji zanieczyszczających z maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego (rozporządzenie (UE) 2016/1628)², emisje hałasu

¹ Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn.

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

z niektórych typów maszyn (dyrektywa 2000/14/WE)³, zaburzenia elektromagnetyczne wytwarzane przez te maszyny (dyrektywa 2014/30/UE)⁴.

Dyrektywa w sprawie maszyn 2006/42/WE stanowi główną podstawę regulacyjną dla swobodnego przepływu maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego na jednolitym rynku. Wymaga się w niej, aby takie maszyny mobilne wprowadzane na jednolity rynek spełniały zasadnicze wymagania w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa określone w załączniku I do tej dyrektywy. Wymagania te obejmują aspekty związane z funkcją jazdy maszyny mobilnej poza drogami, takie jak zwalnianie, zatrzymywanie się, hamowanie, pozycje siedzenia, systemy ograniczające itp. Zasadnicze wymagania w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa ustanowione w dyrektywie w sprawie maszyn dotyczą jednak jedynie bezpieczeństwa pracy (tj. mają zastosowanie podczas pracy maszyny), nie obejmują natomiast aspektów bezpieczeństwa związanych z poruszaniem się tych maszyn po drogach publicznych⁵.

Wiele aspektów technicznego bezpieczeństwa pojazdów, takich jak wymogi dotyczące ruchu drogowego, zharmonizowano na poziomie UE za pomocą ustawodawstwa w zakresie homologacji typu, takiego jak rozporządzenie (UE) 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep lub rozporządzenie (UE) nr 167/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych. Te akty ustawodawcze nie obejmują jednak samobieźnych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.

Wniosek jest w miarę możliwości zgodny ze strukturą ram homologacji typu UE dla pojazdów silnikowych (rozporządzenie (UE) 2018/858)⁶ oraz pojazdów rolniczych i leśnych (rozporządzenie (UE) nr 167/2013)⁷, i podejściem stosowanym w tych ramach, aby zmaksymalizować spójność z obowiązującymi przepisami dotyczącymi pojazdów. Jeśli chodzi o wymagania techniczne i przepisy administracyjne, wniosek jest w znacznym stopniu oparty na rozporządzeniu (UE) nr 167/2013. Z drugiej strony, w odniesieniu do nadzoru rynku, wniosek jest zgodny z podobnymi przepisami zawartymi w rozporządzeniu (UE) 2018/858, które również opierają się na nowych ramach prawnych⁸. Ponadto wprowadza się

³ Dyrektywa 2000/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do emisji hałasu do środowiska przez urządzenia używane na zewnątrz pomieszczeń.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej.

⁵ 21 kwietnia 2021 r. Komisja przyjęła wniosek dotyczący nowego rozporządzenia w sprawie produktów maszynowych, które ma zastąpić obecną dyrektywę w sprawie maszyn. Podobnie jak obecna dyrektywa, proponowane rozporządzenie nie będzie obejmować aspektów bezpieczeństwa związanych z poruszaniem się maszyn mobilnych po drogach publicznych. Trwają międzyinstytucjonalne negocjacje w sprawie proponowanego rozporządzenia. Wniosek dotyczący rozporządzenia można znaleźć pod adresem: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/45508?locale=pl>

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).

⁸ W 2008 r. przyjęto nowe ramy prawne w celu usprawnienia jednolitego rynku towarów i wzmocnienia warunków wprowadzania na rynek UE szerokiej gamy produktów. Ten pakiet środków służy poprawie nadzoru rynku i podniesieniu jakości ocen zgodności. Wyjaśniono w nim również stosowanie oznakowania CE i opracowano w jego ramach zestaw środków do wykorzystania w prawodawstwie

w nim również forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów, aby pomóc organom krajowym w jednolitym stosowaniu i egzekwowaniu wymogów niniejszego rozporządzenia w całej Unii. Zapewnia to równe szanse i pozwala uniknąć stosowania rozbieżnych praktyk w UE.

Wniosek nie wpływa na stosowanie innych przepisów Unii mających zastosowanie do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego i stanowi uzupełnienie m.in. przepisów Unii dotyczących:

- a) zasadniczych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących projektowania i wykonywania maszyn, takich jak dyrektywa 2006/42/WE;
- b) emisji substancji zanieczyszczających przez maszyny nieprzeznaczone do ruchu drogowego, takich jak rozporządzenie (UE) 2016/1628;
- c) emisji hałasu, takich jak dyrektywa 2000/14/WE;
- d) kompatybilności elektromagnetycznej, takich jak dyrektywa 2014/30/UE lub dyrektywa 2014/53/UE.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejsza inicjatywa jest zgodna z obowiązującymi ramami legislacyjnymi prawodawstwa harmonizacyjnego UE i stanowi ich uzupełnienie, zwłaszcza jeśli chodzi o ramy homologacji i nadzoru rynku pojazdów oraz nowe ramy prawne, jak wskazano powyżej.

Przyczynia się również do wdrożenia strategii UE na rzecz prawodawstwa dotyczącego jednolitego rynku i strategii przemysłowej UE. Dzięki niej wymogi regulacyjne dla producentów maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego zgodnie z komunikatem Komisji dotyczącym *aktualizacji i uproszczenia wspólnotowego dorobku prawnego*⁹, w którym uznano system homologacji typu pojazdów silnikowych za obszar priorytetowy w zakresie uproszczenia prawodawstwa wspólnotowego, ulegną uproszczeniu. Niniejsza inicjatywa dotyczy jednej z ostatnich pozostałych kategorii pojazdów przeznaczonych do ruchu drogowego. Stanowi ona również część starań na rzecz przyspieszenia transformacji ekologicznej i cyfrowej przemysłu UE, do czego zachęca się w ramach aktualizacji strategii przemysłowej z maja 2021 r.¹⁰

Ponadto wniosek przyczynia się do osiągnięcia unijnego celu zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, o którym mowa zwłaszcza w dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym *ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – kolejne kroki w kierunku*

dotyczącym produktów (https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework_en).

⁹ Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie aktualizacji i uproszczenia wspólnotowego dorobku prawnego, 11.02.2003 r., COM(2003) 71 final (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0071:FIN:en:PDF>).

¹⁰ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczący aktualizacji nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy, COM(2021) 350 final (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?qid=1676281312057&uri=CELEX%3A52021DC0350>).

realizacji „wizji zero”¹¹. Komisja przyjęła ten dokument roboczy służb Komisji w maju 2018 r. jako część pakietu „Europa w ruchu”. Określono w nim sposób przekładania polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na działania.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

• Pomocniczość

We wniosku ustanowiono zharmonizowane ramy regulacyjne dotyczące maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego w celu zastąpienia, po okresie przejściowym, różnych systemów regulacyjnych obowiązujących obecnie w państwach członkowskich. Służy on poprawie funkcjonowania jednolitego rynku przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zróżnicowane systemy regulacyjne w państwach członkowskich doprowadziły do rozbieżności na jednolitym rynku, stanowią obciążenie gospodarcze i administracyjne oraz powodują bariery w swobodnym obrocie maszynami mobilnymi nieprzeznaczonymi do ruchu drogowego. Harmonizacja zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego i zapewnienie ich swobodnego przemieszczania się z uwzględnieniem powyższych aspektów może odbyć się jedynie na szczeblu UE.

Bez działań na szczeblu UE jednolity rynek pozostanie rozdrobniony, co będzie skutkowało postępującym zróżnicowaniem wymogów dotyczących ruchu drogowego w odniesieniu do maszyn mobilnych.

Ustanowienie ram homologacji typu UE maszyn mobilnych i odpowiadających im ram nadzoru rynku jest jedynym środkiem umożliwiającym osiągnięcie w tym sektorze bardziej sprawiedliwego i pogłębionego jednolitego rynku. Uzyskanie tych rezultatów w porównywalnym stopniu w drodze przepisów krajowych nie byłoby możliwe. Różne podejścia na szczeblu krajowym przyczyniają się bowiem do powstawania barier wejścia dla producentów z siedzibą w jednym państwie członkowskim, którzy chcieliby wywozić swoje produkty do innych państw członkowskich. Oznacza to, że tacy producenci będą musieli dostosowywać swoje produkty do konkretnych wymogów krajowych w każdym państwie członkowskim i ponosić związane z tym koszty regulacyjne.

• Proporcjonalność

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza środki niezbędne do zagwarantowania prawidłowego funkcjonowania jednolitego rynku, a zarazem zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych.

Wniosek jest zgodny, z pewnymi dostosowaniami, z logiką, którą rządzą się wspomniane wyżej dobrze ugruntowane ramy homologacji typu pojazdów silnikowych oraz pojazdów rolniczych i leśnych. Ramy te dowiodły swojej adekwatności, jeżeli chodzi o stymulowanie jednolitego rynku tych pojazdów. Utrzymanie wysokiego stopnia podobieństwa między wnioskiem a ramami homologacji typu UE pojazdów silnikowych posłuży zmniejszeniu obciążenia administracyjnego związanego z wdrażaniem aktu. W miarę możliwości

¹¹ Dokument roboczy służb Komisji SWD(2019) 283 final
(<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>).

i w odpowiednio uzasadnionych przypadkach ramy te uproszczono, aby uwzględnić fakt, że niektóre aspekty bezpieczeństwa tych maszyn uregulowano już w zasadniczych wymaganiach w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa określonych w załączniku I do dyrektywy w sprawie maszyn.

- **Wybór instrumentu**

Uznano, że właściwym i niezbędnym instrumentem będzie w tym przypadku rozporządzenie, ponieważ jest to instrument, który zapewnia bezpośrednio i zharmonizowane stosowanie procedur i wymogów określonych w niniejszym akcie. W przypadku dyrektywy wymagającej transpozycji do prawa krajowego występuje ryzyko wykorzystania znacznych zasobów administracji krajowej bez zapewnienia wartości dodanej w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Techniczny i szczegółowy charakter harmonizacji oraz regularne dostosowywanie do postępu technicznego ograniczają praktyczne możliwości stosowania odstępstw od przepisów niniejszego wniosku przez administracje krajowe.

Wniosek opiera się nadal na podejściu wielostopniowym, które zostało już wprowadzone w ramach homologacji typu UE pojazdów silnikowych. Zgodnie z tym podejściem przewiduje się wprowadzanie prawodawstwa w trzech etapach:

- podstawowe przepisy i zakres określone zostały przez Parlament Europejski i Radę w rozporządzeniu opartym na art. 114 TFUE zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą;
- szczegółowe specyfikacje techniczne oparte na podstawowych przepisach zostaną określone w aktach delegowanych, które Komisja przyjmie zgodnie z art. 290 TFUE; oraz
- akty wykonawcze określające przepisy administracyjne dotyczące między innymi wzoru dokumentu informacyjnego i świadectw homologacji typu, świadectw zgodności itp., które Komisja przyjmie zgodnie z art. 291 TFUE.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Te liczne konsultacje przeprowadzone na temat niniejszego wniosku objęły następujące działania:

W 2016 r. przeprowadzono ankiety skierowane do 35 zainteresowanych stron stanowiące wkład w badanie dotyczące harmonizacji na szczeblu UE wymogów w zakresie ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego¹²;

W 2017 r. otrzymano informacje zwrotne w odniesieniu do wstępnej oceny skutków¹³ oraz zorganizowano warsztaty w celu zebrania opinii organów krajowych (ministerstw transportu) na temat możliwych wariantów strategicznych w przyszłości;

¹² „Study on the EU harmonisation of the requirements for the road circulation of mobile machinery” [„Badanie dotyczące harmonizacji na szczeblu UE wymogów w zakresie ruchu drogowego maszyn mobilnych”]. ECORYS, 2016. Dostępne pod adresem: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery_pl.

¹³ Dostępne pod adresem: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_pl.

W 2018 r. zorganizowano drugą edycję warsztatów służącą pogłębieniu dyskusji na temat preferowanego wariantu strategicznego i zainicjowania debaty dotyczącej wymagań technicznych¹⁴;

W 2019 r. przeprowadzono ankiety z udziałem 90 zainteresowanych stron stanowiące wkład w badanie kosztów i korzyści¹⁵, w okresie od maja do września 2019 r. przeprowadzono za pośrednictwem portalu EU Survey ukierunkowane konsultacje dla państw członkowskich w 23 językach UE¹⁶, a w grudniu 2019 r. zorganizowano warsztaty dla organów państw członkowskich, służb technicznych, jednostek notyfikowanych i organizacji zainteresowanych stron z całej Europy mające na celu podzielenie się wynikami badania kosztów i korzyści oraz ukierunkowanych konsultacji, jak również kontynuowanie dyskusji na temat wariantów strategicznych, zakresu i wymagań technicznych¹⁷;

W 2020 r. rozpoczęto konsultacje publiczne w 23 językach UE za pośrednictwem portalu EU Survey trwające 12 tygodni w okresie od listopada 2020 r. do lutego 2021 r.¹⁸;

W 2021 r. zorganizowano warsztaty z udziałem wszystkich głównych zainteresowanych stron w celu podzielenia się najważniejszymi ustaleniami z konsultacji publicznych oraz poczynienia postępów w pracach nad wariantami strategicznymi, zakresem i wymaganiami technicznymi¹⁹;

¹⁴ Dokumenty robocze są dostępne w sekcji biblioteki dokumentu „New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery” [„Nowa inicjatywa ustawodawcza – wymogi dotyczące homologacji do celów ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego”] sporządzonego przez grupę interesu CIRCABC.

¹⁵ „Cost/benefit analysis study for Impact Assessment on road circulation of Non-road mobile machinery” [„Analiza kosztów i korzyści na potrzeby oceny skutków ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego”], PPMI, 2019. Dostępne pod adresem: <https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/c0d598e2-17d8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1>.

¹⁶ Dokument roboczy „NRMM-2019.03 MS Targeted Consultation Feedback” [„Maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego – Informacja zwrotna w ramach ukierunkowanych konsultacji z państwami członkowskimi z marca 2019 r.”], w którym podsumowano ustalenia z przeprowadzonych przez Komisję ukierunkowanych konsultacji na temat różnic między państwami członkowskimi w zakresie systemów homologacji do celów ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego. Dostępny w sekcji biblioteki dokumentu „New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery” [„Nowa inicjatywa ustawodawcza – wymogi dotyczące homologacji do celów ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego”] sporządzonego przez grupę interesu CIRCABC.

¹⁷ Dokumenty robocze takie jak „NRMM-2019.07 Draft Minutes Workshop NRMM 9 Dec 2019 rev1” [„Maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego – projekt protokołu z warsztatów na temat maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, przeprowadzonych w lipcu 2019 r. sporządzony 9 grudnia 2019 r., wersja 1”], w którym podsumowano dyskusję z zainteresowanymi stronami, są dostępne w sekcji biblioteki dokumentu „New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery” [„Nowa inicjatywa ustawodawcza – wymogi dotyczące homologacji do celów ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego”] sporządzonego przez grupę interesu CIRCABC.

¹⁸ Wyniki konsultacji publicznych dostępne pod adresem: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery/public-consultation_pl

¹⁹ Dokumenty robocze takie jak „NRMM-2021.05 Draft Minutes Workshop NRMM 6 May 2021” [„Maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego – projekt protokołu z warsztatów na temat maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego przeprowadzonych w maju 2021 r. sporządzony 6 maja 2021 r.”], w którym podsumowano dyskusje z zainteresowanymi stronami, są dostępne w sekcji biblioteki dokumentu „New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery” [„Nowa inicjatywa ustawodawcza – wymogi dotyczące

W 2022 r. zorganizowano warsztaty z udziałem wszystkich głównych zainteresowanych stron służące udostępnieniu i zebraniu informacji zwrotnych dotyczących najważniejszych cech przygotowywanego wniosku ustawodawczego w sprawie homologacji do celów ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego²⁰;

Ponadto zorganizowano szereg posiedzeń dwustronnych z zainteresowanymi stronami, które służyły pogłębionej analizie określonych aspektów dokumentu.

Poniżej przedstawiono porównanie opinii zainteresowanych stron na temat wariantów strategicznych (uwzględniono większość opinii):

Wariant strategiczny	Organy państw członkowskich udzielające homologacji do celów ruchu drogowego	Producenci i dystrybutorzy	Przedsiębiorstwa wynajmujące i użytkownicy końcowi	Służby techniczne
Wariant strategiczny 0: scenariusz odniesienia	-	-	-	-
Wariant strategiczny 1a: homologacja typu	-	-	-	preferowany
wariant strategiczny 1b: uproszczona homologacja typu	preferowany	preferowany	preferowany	-
Wariant strategiczny 2: oznakowanie CE	-	-	-	-
Dyrektywa	-	-	-	-
Rozporządzenie	preferowane	preferowane	preferowane	preferowane
Obowiązkowo	Na początku preferowano rozwiązanie fakultatywne, a później obowiązkowe.	-	-	preferowane
Fakultatywnie		preferowane	preferowane	-
Maszyny samobieżne i ciągnięte uwzględnione w zakresie stosowania	-	preferowane	-	-
Tylko maszyny samobieżne uwzględnione w zakresie stosowania	preferowane	-	preferowane	-
Brak ograniczenia maksymalnej prędkości konstrukcyjnej	-	preferowane	-	-
Ograniczenie maksymalnej prędkości konstrukcyjnej	preferowane	-	preferowane	-

homologacji do celów ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego”] sporządzonego przez grupę interesu CIRCABC.

²⁰ Dokument roboczy „NRMM-2022.02 220608_Presentation Workshop NRMM 08.06” [„Maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego – 2022.02 220608_Prezentacja z warsztatów na temat maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego 8.06”] dostępny w sekcji biblioteki dokumentu „New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery” [„Nowa inicjatywa ustawodawcza – wymogi dotyczące homologacji do celów ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego”] sporządzonego przez grupę interesu CIRCABC.

Wariant strategiczny	Organy państw członkowskich udzielające homologacji do celów ruchu drogowego	Producenci i dystrybutorzy	Przedsiębiorstwa wynajmujące i użytkownicy końcowi	Służby techniczne
do 40 km/h				

- **Ocena skutków**

Niniejszemu wnioskowi towarzyszy ocena skutków. Więcej informacji można znaleźć pod adresem: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_pl.

Poniżej przedstawiono rozważane warianty strategiczne.

- Wariant 0 – scenariusz odniesienia. Brak działań.
- Wariant 1 – homologacja typu UE całej maszyny mobilnej udzielana przez organy państwa członkowskiego (stare podejście). Ten wariant strategiczny jest zgodny z zasadami przewidzianymi w przepisach UE dotyczącymi pojazdów, zgodnie z którymi specyfikacje techniczne służące spełnieniu wymogów ogólnych są do tych przepisów włączone.
 - 1.a – homologacja typu. W przypadku większości komponentów, układów i oddzielnych zespołów technicznych homologacja do celów ruchu drogowego wymagałaby udziału strony trzeciej.
 - 1.b – uproszczona homologacja typu. W przypadku komponentów, układów i oddzielnych zespołów technicznych, które mają większe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, w ocenie zgodności uczestniczyłaby strona trzecia (niezależny upoważniony organ). W przypadku komponentów, układów i oddzielnych zespołów technicznych, które mają mniejsze znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, ocena zgodności opierałaby się na sprawozdaniach lub własnym poświadczeniu producenta.
- Wariant 2 – oznakowanie CE całej maszyny mobilnej przyznane przez producenta (nowe podejście). Ten wariant strategiczny jest zgodny z zasadami przewidzianymi w nowych przepisach UE w zakresie użytkowania maszyn mobilnych innego niż w ruchu drogowym (np. przepisach dyrektywy w sprawie maszyn), według których w prawie osadzono jedynie zasadnicze wymogi bezpieczeństwa, a nie szczegółowe specyfikacje techniczne.

Zasadniczo wszystkie warianty mogą zostać zrealizowane w drodze uchwalenia dyrektywy albo rozporządzenia.

Ocenię poddano również następujące aspekty proponowanych przepisów: (i) uczynienie ich obowiązkowymi (zastąpienie obecnych 27 zestawów przepisów krajowych) lub fakultatywnymi (alternatywa dla obecnych 27 zestawów przepisów krajowych); (ii) uwzględnienie (lub pominięcie) urządzeń ciągniętych w zakresie aktu prawnego oraz (iii) ograniczenie (lub brak ograniczenia) zakresu aktu prawnego do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h.

Preferowanym wariantem strategicznym jest wariant 1.b (uproszczona homologacja typu) o charakterze obowiązkowym (po okresie przejściowym), obejmujący wyłącznie maszyny samobieżne (nieciągnięte) o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej 40 km/h, w formie rozporządzenia.

System homologacji typu, za pomocą którego szczegółowo określa się specyfikacje techniczne w przepisach, stanowi powszechnie akceptowane i godne zaufania ramy bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE. Należy go uprościć, aby był proporcjonalny i uwzględniał cechy maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego (niską częstotliwość ruchu). Wydaje się, że odpowiednim rozwiązaniem w przypadku przepisów o charakterze obowiązkowym będzie okres przejściowy, w którym producenci będą mogli wybrać między ubieganiem się o homologację typu UE (i korzystaniem ze swobodnego przepływu) a stosowaniem się do przepisów krajowych (ważnych tylko w danym kraju).

Przepisy obejmowałyby jedynie maszyny samobieżne, ponieważ zdecydowana większość urządzeń ciągniętych może już uzyskać homologację typu w ramach innych kategorii pojazdów. Maksymalna prędkość konstrukcyjna maszyn objętych rozporządzeniem zostałaby ustalona na 40 km/h. Wyższa prędkość nie jest uważana za konieczną ani właściwą dla tego typu maszyn. Producenci szybszych pojazdów mogą zasadniczo wybrać obecnie dostępne procedury homologacji typu dla innych kategorii pojazdów.

Biorąc pod uwagę, że emisja hałasu przez większość maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego jest już objęta dyrektywą 2000/14/WE²¹, jak i że maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego stanowią bardzo małą część pojazdów na drogach UE oraz że maksymalna prędkość konstrukcyjna przewidziana w zakresie aktu prawnego będzie ograniczona do 40 km/h, przewidywanie szczególnych wymogów dotyczących hałasu oprócz już istniejących nie wydaje się konieczne.

Ponadto, ponieważ wymagania techniczne będą bardzo szczegółowe i nie pozostawiają państwom członkowskim praktycznie żadnych uprawnień dyskrecyjnych przy ich transpozycji, preferowana jest forma rozporządzenia.

Zharmonizowane uproszczone przepisy dotyczące homologacji typu do celów ruchu drogowego będą miały następujące skutki dla zainteresowanych stron.

- Producenci i dystrybutorzy: (i) będą mogli łatwiej wejść na rynek; (ii) unikną opóźnień związanych z procesami homologacji w wielu krajach UE; (iii) skorzystają z obniżenia kosztów przestrzegania przepisów o jedną piątą; (iv) zwiększą swoją konkurencyjność w UE i poza nią.
- Przedsiębiorstwa wynajmujące i użytkownicy końcowi: (i) skorzystają z obniżenia kosztów przestrzegania przepisów o jedną piątą; (ii) będą z łatwością wykorzystywać i odsprzedawać maszyny ponad granicami wewnętrznymi UE; (iii) będą mieć większy wybór maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego; (iv) będą mieć dostęp do bardziej innowacyjnych modeli.
- Organy państw członkowskich: będą musiały dostosować się do nowych przepisów, jednak zainteresowane organy nie postrzegają tego jako problemu ani znaczącego obciążenia.
- Służby techniczne: będą musiały dostosować się do nowych przepisów i odnotują wzrost obciążenia pracą i przychodów, chociaż zrównoważyć może to fakt, że liczba homologacji prawdopodobnie się zmniejszy, ponieważ producenci będą musieli poddawać się im tylko w jednym państwie UE.

²¹ Dyrektywa 2000/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do emisji hałasu do środowiska przez urządzenia używane na zewnątrz pomieszczeń.

- Uczestnicy ruchu drogowego: skorzystają ze zharmonizowanych przepisów, które zapewniają wysokie bezpieczeństwo ruchu drogowego w całej UE.

Łączne korzyści dla podmiotów gospodarczych to: szacowane oszczędności netto w wysokości 846 mln EUR w ciągu 10 lat, w tym 502 mln EUR w przypadku producentów i dystrybutorów, a 344 mln EUR w przypadku przedsiębiorstw wynajmujących i użytkowników końcowych. Zwiększone obroty służb technicznych zostaną częściowo zrównoważone spadkiem ogólnej liczby homologacji.

Szacowane koszty dla producentów, dystrybutorów, przedsiębiorstw wynajmujących i użytkowników końcowych zostaną w znacznym stopniu skompensowane przewidywanymi oszczędnościami. Oszczędności netto oszacowano powyżej.

Ze wszystkich przedsiębiorstw działających w sektorze maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego 98 % to MŚP, które odpowiadają za 18 % przychodów i 30 % zatrudnienia. Wiele MŚP to eksporterzy o silnej pozycji, którzy będą czerpać znaczne korzyści z uproszczenia ogólnounijnych przepisów. Inni będą mogli nadal stosować przepisy krajowe. Oszczędności netto dla MSP szacuje się na 152 mln EUR w ciągu 10 lat.

Przewiduje się, że korzyścią społeczną będzie większe bezpieczeństwo ruchu drogowego w całej UE.

Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała opinię 10.12.2021 r., po czym niniejsza ocena skutków została zmieniona w następujący sposób:

Zalecenia Rady ds. Kontroli Regulacyjnej	Wprowadzone zmiany
(B) Podsumowanie ustaleń	
1) W sprawozdaniu nie wyjaśniono w wystarczającym stopniu, dlaczego wzajemne uznawanie nie działa w tym sektorze i dlaczego propagowanie przestrzegania zasady wzajemnego uznawania nie jest jednym z wariantów strategicznych.	W zawierającej opis problemu sekcji 2 omówiono w obecnej wersji bardziej szczegółowo, dlaczego wzajemne uznawanie w sektorze maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego nie działa, mimo że jest to obszar regulacji technicznej bez harmonizacji na poziomie UE. Ponadto w sekcjach 5.1 i 5.3 rozszerzono analizę przyczyn, ze względu na które wzajemne uznawanie nie działa i nie działałoby w przyszłości – wyjaśnia się tam, dlaczego odrzucono wariant strategiczny mający na celu propagowanie praktycznego stosowania zasady wzajemnego uznawania.
2) W sprawozdaniu nie przedstawiono przekonujących dowodów na to, że brak zharmonizowanych przepisów skutkuje większą liczbą wypadków z udziałem maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego. Nie uzasadniono w nim, dlaczego inicjatywa ma na celu wyrównanie wymagań i rozwiązań technicznych w zakresie	W sekcji 7 wyjaśniono dokładniej, dlaczego zharmonizowane wymogi prawdopodobnie zwiększą poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego w całej UE i dlaczego bezpieczeństwo ruchu drogowego wymaga jednakowych wymagań i rozwiązań technicznych, a nie tylko wystarczająco wysokich wymagań. Przemawia to za wyborem preferowanego wariantu, ponieważ głównym czynnikiem decydującym jest jego wyższy wynik w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ocenie wariantów w sekcji 6 wyjaśniono, jak konkretnie niniejsza inicjatywa przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, i omówiono, czy wszystkie warianty mogą

bezpieczeństwa ruchu drogowego.	służyć realizacji wyznaczonych celów. W sekcji 4 dotyczącej celu szczegółowego omówiono ograniczenia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jako celu nowej polityki oraz to, jak mimo tych ograniczeń przyjęcie proponowanego wariantu przyczyniłoby się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3) W sprawozdaniu nie wyjaśniono dokładnie, jaką metodę wykorzystano do oszacowania kosztów i oszczędności kosztów. Nie przedstawiono w nim wiarygodnej i solidnej bazy dowodowej.	Sekcja 2 dotycząca opisu problemu zawiera obecnie klarowny przegląd poszczególnych kategorii kosztów z bardziej szczegółowym omówieniem kosztów ponoszonych przez każdą z dotkniętych nimi grup (producentów, dystrybutorów, przedsiębiorstw wynajmujących, użytkowników końcowych i organów). W sekcji 2 wyjaśniono również sposób oszacowania kosztów pośrednich oraz to, czy jest ono realistyczne, czy też istnieje ryzyko ich zawyżenia, a także określono, do jakich kosztów i oszczędności sekcja ta się odnosi. Dodatkowe wyjaśnienie dotyczące metody wykorzystanej do oszacowania kosztów i oszczędności kosztów, źródła informacji i główne założenia zawarto w sekcjach 2 i 6, jak również w załączniku 1, w którym oceniono wiarygodność szacunków oraz potencjalne niepewne elementy mające wpływ na bazę dowodową.
4) Nie jest jasne, dlaczego sprawozdanie nie zawiera oceny dodatkowych elementów projektowych w ramach głównych wariantów strategicznych. Brakuje wyjaśnienia, w jakim stopniu ocena skutków i wybór preferowanego wariantu uległyby zmianie, gdyby te elementy projektowe uwzględniono w analizie.	W sekcji 6 sprawozdania uzasadniono, dlaczego dodatkowe elementy projektowe mające wpływ na obowiązkowy charakter, jak również zakres zharmonizowanych przepisów oceniono w oddzieleniu od głównych wariantów strategicznych. Sekcja 7 zawiera także obliczenia dotyczące skutków wynikających z decyzji dotyczących tych elementów projektowych. W szczególności w sekcji 7 sprawozdania wyjaśniono, jak zmieniłyby się szacowane skutki w przypadku jednoczesnego obowiązywania przepisów unijnych i krajowych lub zawężenia zakresu stosowania. Podkreślono w niej również, że w świetle tych konkretnych elementów projektowych wybór preferowanego wariantu nie uległby zmianie. Dokonano zmian kosztów i korzyści zawartych w znormalizowanej tabeli w załączniku 3, aby uwzględnić dodatkowe elementy projektowe stanowiące część preferowanego wariantu.
C) Co należy poprawić	
1) Wzajemne uznawanie	W sekcji 2 poświęconej opisowi problemu omówiono bardziej szczegółowo, dlaczego wzajemne uznawanie nie sprawdza się w sektorze maszyn mobilnych, mimo że jest to obszar regulacji technicznej bez harmonizacji na szczeblu UE, oraz dlaczego w konsekwencji nie ma wariantu strategicznego ukierunkowanego na wspieranie praktycznego wdrażania zasady wzajemnego uznawania.
2) Opis problemu powinien zawierać klarowny przegląd poszczególnych kategorii kosztów.	Sekcja 2 z opisem problemu zawiera bardziej szczegółowe omówienie kosztów ponoszonych przez producentów z powodu opóźnień w wejściu na rynek, przy wyraźnym odróżnieniu od kosztów bezpośrednich, oraz omówienie sposobu ich oszacowania w przypadku każdej z ponoszących je grup (producentów, dystrybutorów, użytkowników, przedsiębiorstw wynajmujących i organów). W załącznikach 1 i 4 podano więcej informacji na temat ograniczeń danych i metod obliczania.
3) Powód harmonizacji wymogów	W sekcji 6 wyjaśniono, dlaczego zharmonizowane wymogi prawdopodobnie zwiększą poziom bezpieczeństwa ruchu

	drogowego maszyn mobilnych w całej UE i dlatego bezpieczeństwo ruchu drogowego wymaga jednakowych wymagań i rozwiązań technicznych, a nie tylko wystarczająco wysokich wymagań.
4) Bezpieczeństwo ruchu drogowego jako cel drugorzędny	W sekcji 4 jednoznacznie uznano bezpieczeństwo ruchu drogowego za cel drugorzędny, a nie jeden z głównych celów szczegółowych. W sekcji 6 wyjaśniono, jak niniejsza inicjatywa w szczególności sposób przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz określono, jak i w jakim stopniu każdy z wariantów może służyć realizacji wyznaczonych celów.
5) Nowa polityka a przepisy wykonawcze	W sekcji 8 wyjaśniono, na podstawie niniejszej oceny skutków, co zostanie rozstrzygnięte już teraz, a co znajdzie rozstrzygnięcie w przyszłości w drodze przepisów wykonawczych.
6) Metoda zastosowana do obliczenia kosztów i oszczędności	W sekcji 6 podano źródła informacji i główne założenia (bardziej szczegółowe wyjaśnienia zawarto w załącznikach 1 i 4) oraz dokonano oceny wiarygodności szacunków i ewentualnych niejasności wpływających na bazę dowodową.
7) Ocena dodatkowych elementów projektowych	W sekcji 6 uzasadniono, dlaczego dodatkowe elementy projektowe mające wpływ na zakres i przyjmowanie zharmonizowanych przepisów oceniono w oddzieleniu od głównych wariantów strategicznych, oraz określono, jak zmieniłyby się skutki w wyniku podjęcia decyzji dotyczących tych elementów projektowych. Tabela kosztów i korzyści w załączniku 4 zawiera dodatkowe elementy projektowe stanowiące część preferowanego wariantu.

4. WPLYW NA BUDŻET

Państwa członkowskie będą musiały ponieść pewne koszty związane z dostosowaniem do nowego rozporządzenia. Funkcjonuje już w nich jednak szereg ram homologacji typu dotyczących innych pojazdów, a zatem państwa członkowskie dysponują strukturą i służbami technicznymi niezbędnymi do wdrożenia i wykonywania tego dodatkowego rozporządzenia bez znaczącego obciążenia.

Niniejsza inicjatywa nie ma wpływu na budżet UE.

5. INNE ELEMENTY

• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Po wdrożeniu należy monitorować rzeczywiste skutki wybranego wariantu strategicznego oraz zestawiać je z celami i oczekiwanymi skutkami. Grupa ekspertów Komisji będzie regularnie się spotykać i gromadzić wiedzę fachową z sektora maszyn mobilnych w celu przeanalizowania stosowania i wdrożenia tego rozporządzenia we wszystkich państwach UE.

W celu zebrania niezbędnych informacji proponuje się uwzględnienie przynajmniej następujących wskaźników:

- liczba homologacji UE nowych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego udzielonych w każdym z państw członkowskich;
- liczba homologacji krajowych nowych maszyn mobilnych udzielonych w każdym z państw członkowskich w zestawieniu ze średnią liczbą homologacji krajowych

udzielonych w ciągu pięciu ostatnich lat kalendarzowych poprzedzających rozpoczęcie stosowania nowego rozporządzenia;

- dokonywane przez państwa członkowskie zgłoszenia wypadków drogowych z udziałem maszyn mobilnych;
- bezpośrednie koszty przestrzegania przepisów w zakresie homologacji typu UE każdego nowego typu maszyny (wskaźnik ten można oceniać wyłącznie w ramach procesu z wykorzystaniem ankiety, takiego jak ten przeprowadzony w ramach badania oceny skutków;- ponowne przeprowadzenie takiej ankiety po pełnym wdrożeniu nowych przepisów zapewniałoby porównywalną wartość); oraz
- oszczędności kosztów pośrednich wynikających z homologacji UE każdego nowego typu maszyny (opóźnienia rynkowe): w procesie z wykorzystaniem ankiety po pełnym wdrożeniu nowych przepisów.

Oceny nowego rozporządzenia należy dokonać w ciągu pięciu lat od daty rozpoczęcia stosowania go.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Wniosek w najszerszym możliwym zakresie opiera się na strukturze rozporządzenia (UE) nr 167/2013. Akt będący przedmiotem wniosku dotyczy zagadnienia mającego znaczenie dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) i dlatego jego zakres powinien obejmować EOG.

ROZDZIAŁ I

W rozdziale tym określono cel wniosku, którym jest:

- ustanowienie wymagań technicznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego objętych zakresem stosowania wniosku oraz ustanowienie przepisów administracyjnych dotyczących homologacji typu UE takich maszyn; oraz
- ustanowienie przepisów i procedur dotyczących nadzoru rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego objętych zakresem homologacji typu UE zgodnie z niniejszym wnioskiem.

Ponadto w rozdziale tym określono zakres stosowania aktu prawnego będącego przedmiotem wniosku, przewidując, że akt ten ma zastosowanie do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które wprowadza się do obrotu na rynku UE, oraz wymieniając konkretne wyjątki. Zgodnie z tym rozdziałem wniosek nie ma na przykład zastosowania do homologacji indywidualnej, żadnego pojazdu objętego zakresem rozporządzenia (UE) nr 167/2013, rozporządzenia (UE) nr 168/2013 lub rozporządzenia (UE) 2018/858 ani do maszyn nieprzeznaczonych do ruchu drogowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.

Ponadto w art. 3 zdefiniowano terminy stosowane we wniosku.

ROZDZIAŁ II

W rozdziale tym określono obowiązki państw członkowskich, organów udzielających homologacji oraz podmiotów gospodarczych (producentów, ich przedstawicieli, importerów i dystrybutorów).

W szczególności państwa członkowskie zobowiązuje się w nim do:

- udzielania zezwoleń na wprowadzanie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie tylko takich maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które spełniają wymogi określone we wniosku; oraz
- organizacji i prowadzenia działań w zakresie nadzoru rynku oraz kontroli maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego wprowadzanych do obrotu zgodnie z rozdziałami IV, V i VII rozporządzenia (UE) 2019/1020.

Producentów zobowiązuje się do zapewnienia, aby do obrotu wprowadzane były jedynie maszyny nieprzeznaczonych do ruchu drogowego zgodne z przepisami.

W rozdziale tym wymienia się również wymagania techniczne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu skonkretyzowania szczegółowych wymagań technicznych, procedur i badań.

Ponadto rozdział ten zawiera przepis ogólny, zgodnie z którym maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego udostępnia się, dopuszcza lub rejestruje jedynie pod warunkiem, że są one zgodne z przepisami.

ROZDZIAŁY III–VIII

Rozdziały te zawierają przepisy dotyczące procedury homologacji typu UE oraz związanych z nią kwestii takich jak świadectwo homologacji typu UE, świadectwo zgodności i oznakowanie.

Dokładniej rzecz ujmując, przepisy te dotyczą: (i) wniosku i folderu informacyjnego, które należy przedłożyć; (ii) sposobu udzielania homologacji typu przez organ udzielający homologacji oraz sytuacji, w których udziela się takiej homologacji; (iii) świadectwa homologacji typu UE oraz jego zmiany w razie konieczności; (iv) procedur wykazywania zgodności z wymaganiami technicznymi; (v) ważności homologacji typu UE oraz (vi) obowiązku wydania świadectwa zgodności i umieszczenia tabliczki znamionowej z oznakowaniem.

ROZDZIAŁ IX

Rozdział ten zawiera przepisy dotyczące nadzoru rynku UE, kontroli maszyn nieprzeznaczonych do ruchu drogowego wprowadzanych do obrotu na rynku UE oraz procedur ochronnych UE. Włączono do niego przepisy decyzji nr 768/2008/WE oraz odniesienia do ostatniego rozporządzenia w sprawie nadzoru rynku (rozporządzenie (UE) 2019/1020).

ROZDZIAŁ X

Zgodnie z tym rozdziałem producent jest zobowiązany do przekazywania informacji technicznych nieodbiegających od szczegółowych danych zatwierdzonych przez organ udzielający homologacji.

ROZDZIAŁ XI

W rozdziale tym określono wymogi odnoszące się do służb technicznych i procedur ich wyznaczania.

ROZDZIAŁ XII

Rozdział ten zawiera szczegółowe informacje na temat wykonywania przez Komisję uprawnień do przyjmowania aktów wykonawczych i delegowanych na podstawie wniosku.

ROZDZIAŁ XIII

W rozdziale tym ustanowiono forum, zmieniono rozporządzenie (UE) 2019/1020, przewidziano kary, sprawozdawczość oraz określono daty wejścia w życie i rozpoczęcia stosowania rozporządzenia.

Zawarto w nim przepis przejściowy umożliwiający państwom członkowskim, przez okres ośmiu lat od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia, stosowanie wszelkich przepisów krajowych dotyczących krajowej homologacji typu maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego na potrzeby ruchu po drogach publicznych. Jeżeli maszyny nieprzeznaczone do ruchu drogowego są zgodne z tymi przepisami krajowymi, nie będzie w ich przypadku możliwości skorzystania ze swobodnego przepływu.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie homologacji i nadzoru rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1020**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²², stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Samobieżne maszyny mobilne objęte zakresem dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²³, tj. zaprojektowane lub wykonane do prowadzenia prac, („maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego”) mogą okazjonalnie lub często poruszać się po drogach publicznych, głównie w celu przemieszczenia się z jednego miejsca użytkowania do drugiego.
- (2) Niektóre aspekty projektowania i wykonywania maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego objęto już unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, w szczególności rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628²⁴, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/14/WE²⁵,

²² Dz.U. C z , s. .

²³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/42/WE z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).

²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53).

²⁵ Dyrektywa 2000/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do emisji hałasu do środowiska przez urządzenia używane na zewnątrz pomieszczeń.

dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE²⁶ lub dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/53/UE²⁷ oraz dyrektywą 2006/42/WE.

- (3) Jeśli chodzi o bezpieczeństwo maszyn mobilnych, głównym aktem prawnym mającym zastosowanie do tych maszyn w przypadku ich wprowadzania na rynek Unii jest dyrektywa 2006/42/WE. Określono w niej zasadnicze wymagania w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa, obejmujące funkcje jazdy maszyn samojezdnych poza drogami, takie jak zwalnianie, zatrzymywanie się, hamowanie, pozycje siedzenia, systemy ograniczające itp. Zasadnicze wymagania w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa ustanowione w tej dyrektywie mają jednak na celu wyłącznie zapewnienie bezpieczeństwa podczas pracy maszyn, ale nie obejmują aspektów bezpieczeństwa tych maszyn związanych z ich poruszaniem się po drogach publicznych.
- (4) Ze względu na brak zharmonizowanych przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego podmioty gospodarcze, które produkują lub udostępniają na rynku Unii maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego, ponoszą znaczne koszty związane ze zróżnicowanymi wymogami regulacyjnymi w państwach członkowskich. Ponadto, w przypadku tych maszyn, bezpieczeństwo ruchu drogowego nie jest zapewnione w sposób jednolity na całym terytorium Unii. W związku z tym konieczne jest ustanowienie na szczeblu unijnym zharmonizowanych przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.
- (5) Do celów rozwoju i poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego Unii należy ustanowić zharmonizowany system homologacji typu do celów bezpieczeństwa ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych.
- (6) Ponieważ celem niniejszego rozporządzenia jest przeciwdziałanie ryzyku wynikającemu z ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, zaprojektowanych lub wykonanych do prowadzenia prac, a nie do przewozu osób, zwierząt lub towarów (z wyjątkiem przewozu materiałów przyczyniających się do działania maszyny), niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do maszyn, których jedynym celem jest po prostu przewóz osób, zwierząt lub towarów. Wszystkie typy nowych urządzeń transportu osobistego (m.in. hulajnogi elektryczne do jazdy na stojąco oraz te z siedziskiem, rowery ze wspomaganie elektrycznym, w tym te przeznaczone do przewożenia ładunków handlowych, pojazdy samoczynnie utrzymujące równowagę, w tym samoczynnie utrzymujące równowagę pojazdy do transportu osobistego i hoverboardy, elektryczne rowery jednokołowe, elektryczne deskorolki i deski jednokołowe) nie będą zatem objęte przepisami niniejszego rozporządzenia.
- (7) Biorąc pod uwagę, że celem niniejszego rozporządzenia jest zajęcie się kwestią ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego,

²⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 79).

²⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/53/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących udostępniania na rynku urządzeń radiowych i uchylająca dyrektywę 1999/5/WE (Dz.U. L 153 z 22.5.2014, s. 62).

zaprojektowanych i wykonanych do prowadzenia prac, a nie do przewozu pracowników, maszyny mobilne wyposażone w więcej niż trzy miejsca siedzące, w tym miejsce siedzące kierowcy, również powinny zostać wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia.

- (8) Powolne maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego stanowią większość rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego. Ponadto niektóre państwa członkowskie ustanowiły dla maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego ograniczenie prędkości w ruchu drogowym do 40 km/h. Co więcej, ponieważ ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu drogowego jest proporcjonalne do prędkości na drodze, nie byłoby spójnym rozwiązaniem, gdyby ramy dotyczące tego ryzyka tylko w odniesieniu do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, a nie zwykłych pojazdów, obejmowały szybkie maszyny tego rodzaju. Niniejsze rozporządzenie nie powinno zatem mieć zastosowania do maszyn mobilnych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.
- (9) Homologacje indywidualne mogą być użyteczne w przypadku maszyn poruszających się po terytorium tylko jednego państwa członkowskiego i dlatego powinny być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia.
- (10) Biorąc pod uwagę, że małe i średnie przedsiębiorstwa produkują maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego w małych seriach, w których liczba jednostek udostępnionych na rynku, zarejestrowanych lub dopuszczonych nie przekracza w żadnym państwie członkowskim 50 jednostek dla danego typu rocznie, należy zezwolić na krajową homologację typu dla małych serii i wyłączyć je z zakresu niniejszego rozporządzenia. Producent powinien jednak mieć możliwość ubiegania się o homologację typu UE, aby móc korzystać ze swobodnego przepływu.
- (11) Biorąc pod uwagę, że w niektórych przypadkach maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego nie dysponują zwrotnością wystarczającą do poruszania się po drogach publicznych ze względu na ich nadmierne wymiary lub mogłyby uszkodzić nawierzchnię dróg publicznych lub inną infrastrukturę drogową ze względu na nadmierną wagę lub masę, należy pozostawić państwom członkowskim możliwość wprowadzenia zakazu obrotu takimi maszynami, nawet jeśli uzyskały one homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (12) Należy określić wymagania techniczne w celu zminimalizowania ryzyka urazów u osób i uszkodzenia infrastruktury drogowej związanego z przemieszczaniem się maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego po drogach publicznych. Wymagania techniczne powinny obejmować zagadnienia związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, takie jak nienaruszalność konstrukcji pojazdu, maksymalna prędkość konstrukcyjna, regulator obrotów, ograniczniki prędkości i prędkościomierz, układy hamulcowe, układ kierowniczy, pole widzenia oraz masy i wymiary.
- (13) Aby zmniejszyć obciążenia administracyjne dla podmiotów gospodarczych, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwiać stosowanie komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w tych maszynach mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które uzyskały homologację typu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 167/2013 lub rozporządzeniem (UE) 2018/858.
- (14) Wszystkie podmioty gospodarcze uczestniczące w łańcuchu dostaw i dystrybucji powinny wprowadzić właściwe środki w celu zapewnienia, by maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego udostępniane przez nie na rynku były wyłącznie

maszynami zgodnymi z niniejszym rozporządzeniem. Konieczne jest określenie wyraźnego i proporcjonalnego podziału obowiązków stosownie do ról pełnionych przez poszczególne podmioty gospodarcze w łańcuchu dostaw i dystrybucji.

- (15) Aby zapewnić właściwe wykonywanie i prawidłowe funkcjonowanie procedury monitorowania zgodności produkcji, która jest jedną z podstaw systemu homologacji typu UE, producenci powinni być regularnie kontrolowani przez właściwy organ lub odpowiednio wykwalifikowaną służbę techniczną wyznaczoną do tego celu.
- (16) W celu zapewnienia pewności prawa konieczne jest jasne określenie, że przepisy dotyczące nadzoru rynku unijnego i kontroli produktów wprowadzanych na rynek Unii, ustanowione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020²⁸, mają zastosowanie do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego objętych zakresem niniejszego rozporządzenia i w odniesieniu do aspektów uwzględnionych w wymaganiach technicznych zawartych w niniejszym rozporządzeniu lub objętych nimi, a zatem należy zmienić załącznik I do wyżej wspomnianego rozporządzenia w celu wymienienia w tym załączniku odesłań do niniejszego rozporządzenia.
- (17) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania procedury homologacji typu UE i określonych przepisów administracyjnych niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²⁹.
- (18) Ścisła koordynacja między organami krajowymi poprzez wymianę informacji i skoordynowane oceny pod kierunkiem organu koordynującego ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia jednolicie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i zdrowia w ramach rynku wewnętrznego. Powinno to również doprowadzić do efektywniejszego wykorzystania ograniczonych zasobów na poziomie krajowym. W tym celu należy dla państw członkowskich i Komisji stworzyć forum doradcze, tak by promować najlepsze praktyki, umożliwiać wymianę informacji oraz koordynować działania w zakresie egzekwowania przepisów niniejszego rozporządzenia. Ze względu na ustanowienie takiego forum i jego zadania powoływanie oddzielnej grupy ds. współpracy administracyjnej wymaganej na podstawie art. 30 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/1020 nie wydaje się konieczne. Forum należy jednak uznawać za grupę ds. współpracy administracyjnej na potrzeby Unijnej Sieci ds. Zgodności Produktów, o której mowa w art. 29 tego rozporządzenia.
- (19) W celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do harmonizacji wartości progowych, które państwa członkowskie mogą stosować w przypadku nadmiernych wymiarów i mas maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, w odniesieniu do stosowania elementów wymagań technicznych, określania szczegółowych wymagań technicznych, procedur i metod badania, wirtualnej metody badania, ustaleń

²⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniające dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011 (Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 1).

²⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

odnoszących się do zgodności produkcji oraz ustanawiania przepisów dotyczących służb technicznych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa³⁰. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (20) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące kar mających zastosowanie do naruszeń niniejszego rozporządzenia, a także zapewnić ich wdrożenie. Kary te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (21) Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonywania niniejszego rozporządzenia i w oparciu o informacje przekazywane przez państwa członkowskie w razie potrzeby ponownie rozważyć kwestię przedłożenia wniosku ustawodawczego służącego harmonizacji na szczeblu unijnym wyłącznie przepisów dotyczących homologacji indywidualnej lub przedłużyć okres przejściowy krajowej homologacji typu.
- (22) Aby umożliwić państwom członkowskim, organom krajowym i podmiotom gospodarczym przygotowanie się do stosowania nowych przepisów wprowadzonych w niniejszym rozporządzeniu, należy określić datę rozpoczęcia stosowania przypadającą po dacie wejścia w życie. Niezbędne jest także określenie okresu przejściowego pozwalającego producentom, w tym okresie, na spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia i korzystanie ze swobodnego przepływu lub na spełnienie wymogów odpowiednich przepisów krajowych dotyczących homologacji typu.
- (23) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zharmonizowanych wymagań technicznych, wymogów administracyjnych i procedur homologacji typu w odniesieniu do nowych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które poruszają się po drogach publicznych, jak również przepisów i procedur dotyczących nadzoru rynku takich maszyn nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na szczeblu unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

³⁰ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

1. W niniejszym rozporządzeniu określono wymagania techniczne, wymogi administracyjne i procedury dotyczące homologacji typu UE i wprowadzania do obrotu nowych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych.
2. W niniejszym rozporządzeniu określono też przepisy i procedury dotyczące nadzoru rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które są wprowadzane do obrotu i mogą poruszać się po drogach publicznych, z kierowcą lub bez kierowcy.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
 - a) maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h;
 - b) maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego wyposażonych w więcej niż trzy miejsca siedzące, w tym miejsce siedzące kierowcy;
 - c) maszyn, zgodnie z definicją w art. 2 lit. a) dyrektywy 2006/42/WE, pierwotnie przeznaczonych do przewozu co najmniej jednej osoby, co najmniej jednego zwierzęcia lub wszelkich towarów innych niż instrumenty lub elementy wyposażenia niezbędne do prowadzenia prac, materiały będące wynikiem prowadzenia prac lub niezbędne do tego lub przeznaczone do tymczasowego składowania i materiały przewożone na placach budowy;
 - d) pojazdów, w tym pojazdów silnikowych, ciągników, przyczep, pojazdów dwu- lub trójkołowych, czterokołowców i wymiennych urządzeń ciągniętych, do których zastosowanie ma rozporządzenie (UE) nr 167/2013, rozporządzenie (UE) nr 168/2013 lub rozporządzenie (UE) 2018/858;
 - e) maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego wprowadzonych do obrotu, zarejestrowanych lub dopuszczonych przed [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia];
 - f) homologacji indywidualnej maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych, których to homologacji udzielono zgodnie z przepisami krajowymi oraz do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego zgodnych z tymi przepisami krajowymi;

- g) homologacji maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego produkowanych w małych seriach poruszających się po drogach publicznych, których to homologacji udzielono zgodnie z przepisami krajowymi oraz do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego zgodnych z tymi przepisami krajowymi.

Jeżeli chodzi o maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego produkowane w małych seriach, producenci mogą podjąć decyzję o złożeniu wniosku o homologację typu UE albo zachowaniu zgodności z przepisami krajowymi, o których mowa w akapicie pierwszym lit. g).

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego” oznacza każdą samobieżną maszynę mobilną objętą zakresem stosowania dyrektywy 2006/42/WE zaprojektowaną lub wykonaną do prowadzenia prac;
- 2) „homologacja indywidualna” oznacza wydane przez organ udzielający homologacji zaświadczenie potwierdzające, że dana maszyna nieprzeznaczona do ruchu drogowego, niezależnie od tego, czy jest ona jedynym egzemplarzem, czy nie, jest zgodna z odpowiednimi krajowymi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi dotyczącymi krajowej homologacji indywidualnej maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego;
- 3) „maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego produkowana w małych seriach” oznacza krajową homologację typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, której liczba jednostek udostępnionych na rynku, zarejestrowanych lub dopuszczonych nie może przekroczyć 50 jednostek danego typu rocznie w każdym państwie członkowskim;
- 4) „układ” oznacza zbiór urządzeń połączonych w celu pełnienia jednej lub kilku konkretnych funkcji w maszynie mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, który podlega wymaganiom technicznym;
- 5) „komponent” oznacza urządzenie przeznaczone do wykorzystania jako część maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, które może uzyskać homologację typu niezależnie od tej maszyny;
- 6) „oddzielny zespół techniczny” oznacza urządzenie przeznaczone do wykorzystania jako część maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, które może uzyskać homologację typu oddzielnie;
- 7) „homologacja typu UE” oznacza wydane przez organ udzielający homologacji zaświadczenie potwierdzające, że dany typ maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego jest zgodny z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia;
- 8) „organ nadzoru rynku” oznacza organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru rynku na terytorium tego państwa członkowskiego;
- 9) „organ udzielający homologacji” oznacza organ państwa członkowskiego zgłoszony przez to państwo członkowskie Komisji, do którego kompetencji należą wszystkie

aspekty homologacji typu maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, wydawanie i – w stosownych przypadkach – cofanie lub odmowa wydania świadectw homologacji, działanie jako punkt kontaktowy dla organów pozostałych państw członkowskich udzielających homologacji, wyznaczanie służb technicznych oraz zapewnianie, by producent wypełniał obowiązki dotyczące zgodności produkcji;

- 10) „organ krajowy” oznacza organ udzielający homologacji lub każdy inny organ uczestniczący w nadzorze rynku, kontroli granicznej lub rejestracji i odpowiedzialny za te czynności w danym państwie członkowskim w odniesieniu do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego;
- 11) „służba techniczna” oznacza niezależną organizację lub organ wyznaczony przez organ udzielający homologacji jako laboratorium badawcze w celu prowadzenia badań lub jako jednostka oceniająca zgodność w celu przeprowadzenia ocen wstępnych i innych badań lub kontroli w imieniu organu udzielającego homologacji, przy czym funkcję tę może również pełnić sam organ udzielający homologacji;
- 12) „producent” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego lub która zleca zaprojektowanie lub wytworzenie tych maszyn i sprzedaje je pod własną nazwą lub własnym znakiem towarowym;
- 13) „przedstawiciel producenta do spraw nadzoru rynku” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii należycie wyznaczoną przez producenta w celu wykonywania zadań określonych w art. 8;
- 14) „importer” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, która wprowadza do obrotu maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego wyprodukowaną w państwie trzecim;
- 15) „dystrybutor” oznacza punkt sprzedaży lub każdą inną osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw inną niż producent lub importer, która udostępnia na rynku maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego;
- 16) „podmiot gospodarczy” oznacza producenta, przedstawiciela producenta do spraw nadzoru rynku, importera lub dystrybutora;
- 17) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego po raz pierwszy w Unii;
- 18) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego w celu jej dystrybucji lub użytkowania na rynku w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- 19) „dopuszczenie” oznacza pierwsze wykorzystanie w Unii maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego zgodnie z jej przeznaczeniem;
- 20) „rejestracja” oznacza administracyjne zezwolenie na dopuszczenie, w tym dopuszczenie maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego do poruszania się po drogach publicznych, obejmujące jej identyfikację i nadanie jej numeru seryjnego znanego jako numer rejestracyjny, na stałe lub czasowo;
- 21) „świadectwo homologacji typu UE” oznacza dokument, w którym organ udzielający homologacji oficjalnie zaświadcza, że zgodnie z niniejszym rozporządzeniem udzielono homologacji typu w odniesieniu do maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego;

- 22) „świadectwo zgodności” oznacza dokument wydany przez producenta zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w którym zaświadcza się, że wyprodukowana maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego jest zgodna z homologowanym typem maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego;
- 23) „typ maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego” oznacza grupę maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, łącznie z wariantami i wersjami tych maszyn, które nie różnią się od siebie co najmniej pod względem następujących istotnych cech:
- a) kategorii lub klasy,
 - b) producenta,
 - c) oznaczenia typu określonego przez producenta,
 - d) istotnych właściwości konstrukcyjnych i projektowych,
 - e) ramy centralnej/ramy podłużnicowej/podwozia przegubowego (różnice oczywiste i zasadnicze),
 - f) osi (liczba) lub torów (liczba),
 - g) w przypadku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego wykonywanych wieloetapowo – producenta oraz typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego na poprzednim etapie;
- 24) „wariant” oznacza maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego tego samego typu, które nie różnią się od siebie co najmniej pod względem następujących cech:
- a) struktura nadwozia lub typ nadwozia,
 - b) etap kompletowania,
 - c) silnik (spalinowy, hybrydowy, elektryczny, hybrydowy elektryczny),
 - d) zasada działania,
 - e) liczba i układ cylindrów,
 - f) różnica mocy nie większa niż 30 % (największa moc nie może być większa niż 1,3-krotność najmniejszej mocy),
 - g) różnica pojemności skokowej nie większa niż 20 % (najwyższa wartość nie może być większa niż 1,2-krotność najniższej wartości),
 - h) napędzane osie (liczba, położenie, wzajemne połączenie),
 - i) osie kierowane (liczba i położenie),
 - j) różnica maksymalnej całkowitej masy dopuszczalnej nie większa niż 10 %,
 - k) napęd (typ),
 - l) konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu się pojazdu,
 - m) osie hamowane (liczba);
- 25) „wersja w ramach wariantu” oznacza pojazd będący kombinacją elementów określonych w pakiecie informacyjnym;
- 26) „wymagania techniczne” oznaczają wymagania techniczne wymienione w art. 15;
- 27) „pakiet informacyjny” oznacza pakiet informacyjny, o którym mowa w art. 19 ust. 4;

- 28) „posiadacz homologacji typu UE” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która wystąpiła o homologację typu UE i której wydano świadectwo homologacji typu UE;
- 29) „maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego stwarzająca poważne ryzyko” oznacza maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego, która na podstawie właściwej oceny ryzyka uwzględniającej charakter niebezpieczeństwa i prawdopodobieństwo jego wystąpienia stwarza poważne ryzyko w odniesieniu do aspektów objętych niniejszym rozporządzeniem;
- 30) „odzyskanie” oznacza dowolny środek mający na celu doprowadzenie do zwrotu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, która została już udostępniona użytkownikowi końcowemu;
- 31) „wycofanie z obrotu” oznacza dowolny środek, którego celem jest zapobieżenie udostępnieniu na rynku maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego w danym łańcuchu dostaw.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI

Artykuł 4

Obowiązki państw członkowskich

1. Państwa członkowskie powołują lub wyznaczają organy właściwe w sprawach dotyczących homologacji oraz nadzoru rynku zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o powołaniu i wyznaczeniu takich organów.
2. Powiadomienie dotyczące organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku zawiera ich nazwę, adres, w tym adres elektroniczny, oraz zakres odpowiedzialności. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz organów udzielających homologacji i szczegółowe informacje ich dotyczące.
3. Państwa członkowskie zezwalają na udostępnienie na rynku, rejestrację, dopuszczenie lub poruszanie się po drogach publicznych wyłącznie tych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.
4. W aspektach objętych niniejszym rozporządzeniem państwa członkowskie nie zakazują, nie ograniczają ani nie utrudniają udostępnienia na rynku, rejestracji, dopuszczenia ani poruszania się po drogach publicznych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.
5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 państwa członkowskie mogą ograniczyć lub zakazać poruszania się po drogach publicznych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które:
 - a) nie dysponują zwrotnością wystarczającą do poruszania się po drogach publicznych ze względu na nadmierne wymiary; lub
 - b) mogłyby uszkodzić nawierzchnię dróg publicznych lub inną infrastrukturę drogową ze względu na nadmierną wagę lub nadmierne masy.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia zgodnie z art. 47 aktów delegowanych uzupełniających niniejsze rozporządzenie w drodze ustanowienia wartości progowych, w tym w odniesieniu do maksymalnej masy całkowitej maszyny, po przekroczeniu której wymiary, masy i waga maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego są uznawane za nadmierne w rozumieniu akapitu pierwszego lit. a) i b). Te akty delegowane mogą określać kategorie lub klasy odnośnych maszyn nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.

6. Państwa członkowskie organizują i prowadzą działania w zakresie nadzoru rynku i kontrole maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego wprowadzanych do obrotu zgodnie z rozdziałami IV, V i VII rozporządzenia (UE) 2019/1020.

Artykuł 5

Obowiązki organów udzielających homologacji

1. Organy udzielające homologacji zapewniają wypełnianie przez producentów występujących o homologację typu UE obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.
2. Organy udzielające homologacji udzielają homologacji tylko takim maszynom mobilnym nieprzeznaczonym do ruchu drogowego, które spełniają wymogi zawarte w niniejszym rozporządzeniu.
3. Organy udzielające homologacji wykonują swoje obowiązki w ramach niniejszego rozporządzenia w sposób niezależny i bezstronny. Organy te współpracują ze sobą skutecznie i sprawnie oraz dzielą się informacjami istotnymi ze względu na ich rolę i wykonywane przez nie funkcje.

Artykuł 6

Ogólne obowiązki producentów

1. Producenci zapewniają, aby wprowadzane przez nich do obrotu maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego należały do typu, który uzyskał homologację typu UE, oraz aby zaprojektowano i wyprodukowano je zgodnie z tym typem.
2. Producenci zapewniają, aby wprowadzane przez nich do obrotu maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego posiadające homologację typu UE były wyposażone w tabliczkę znamionową i nosiły oznakowanie wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, aby do maszyn tych dołączone było świadectwo zgodności oraz aby dokumenty, informacje i instrukcje dla użytkownika były sporządzone zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia.
3. Do celów nadzoru rynku producenci mający siedzibę poza Unią wyznaczają jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii; przy czym może to być przedstawiciel, o którym mowa w art. 17, lub dodatkowy przedstawiciel. Przedstawiciel producenta do spraw nadzoru rynku wykonuje zadania określone w pełnomocnictwie, zgodnie z art. 8.
4. Producenci umieszczają swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy, adres pocztowy i adres e-mail na maszynie mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego lub – w przypadku gdy nie jest to możliwe –

na opakowaniu maszyny lub w dołączonym do niej dokumencie. W ramach adresu wskazuje się jeden punkt, w którym można skontaktować się z producentem. Dane kontaktowe są podawane w języku łatwo zrozumiałym dla użytkowników końcowych i organów nadzoru rynku.

5. Producenci są odpowiedzialni przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji i za zapewnienie zgodności produkcji, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczą we wszystkich etapach wykonywania maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.
6. Producenci zapewniają stosowanie procedur mających na celu zapewnienie zgodności produkcji seryjnej z homologowanym typem. Zmiany w projekcie lub w charakterystyce maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego oraz zmiany w wymogach, w odniesieniu do których wydano oświadczenie o zgodności tych maszyn, uwzględnia się zgodnie z rozdziałem V.
7. Producenci zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego, które uzyskały homologację typu UE i są przeznaczone do udostępnienia na rynku, warunki przechowywania lub transportu tych maszyn nie wpływały niekorzystnie na ich zgodność z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 7

Szczególne obowiązki producentów

1. Producenci, którzy mają wystarczające powody, aby sądzić, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego udostępniona przez nich na rynku nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, niezwłocznie wprowadzają środki naprawcze konieczne do zapewnienia zgodności tej maszyny, wycofania jej z obrotu lub odzyskania jej, stosownie do okoliczności.

Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podając szczegółowe informacje dotyczące niezgodności oraz wszelkich wprowadzonych środków.

2. Producenci, którzy mają wystarczające powody, aby sądzić, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego udostępniona przez nich na rynku stwarza poważne ryzyko, niezwłocznie informują o tym organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których maszyna ta została udostępniona na rynku, podając szczegółowe informacje na temat niezgodności oraz wszelkich wprowadzonych środków naprawczych.
3. Producenci przez okres 10 lat od daty wprowadzenia do obrotu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego przechowują do wglądu organów udzielających homologacji pakiet informacyjny i kopię świadectwa zgodności.
4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego producenci przekazują temu organowi za pośrednictwem organu udzielającego homologacji przetłumaczoną kopię świadectwa homologacji typu UE w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu.

Producenci współpracują z organem krajowym we wszelkich działaniach podjętych zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) 2019/1020 mających na celu usunięcie ryzyka, jakie stwarzają ich maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego, które zostały wprowadzone do obrotu, zarejestrowane lub dopuszczone.

5. Producenci analizują wszelkie otrzymane skargi dotyczące ryzyka, domniemanych incydentów lub kwestii niezgodności z przepisami maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które wprowadzili do obrotu.

W przypadku uzasadnionej skargi producenci informują o niej dystrybutorów i importerów.

Producenci prowadzą rejestr skarg, o których mowa w akapicie pierwszym, i przy każdej z nich uwzględniają opis problemu i szczegółowe informacje niezbędne do ustalenia typu maszyny nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, której ten opis dotyczy.

Artykuł 8

Obowiązki przedstawicieli producenta w zakresie nadzoru rynku

Przedstawiciel producenta do spraw nadzoru rynku wykonuje zadania określone w pełnomocnictwie udzielonym mu przez producenta. Pełnomocnictwo to umożliwia przedstawicielowi:

- a) dostęp do folderu informacyjnego, o którym mowa w art. 18, oraz do świadectw zgodności;
- b) na uzasadnione żądanie organu udzielającego homologacji – dostarczanie temu organowi wszystkich informacji i dokumentacji niezbędnych do ustalenia zgodności produkcji maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego;
- c) na żądanie organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku – współpracę z tymi organami we wszelkich działaniach podejmowanych w celu usunięcia poważnego ryzyka, jakie stwarzają maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego objęte zakresem udzielonego mu pełnomocnictwa.

Artykuł 9

Ogólne obowiązki importerów

1. Importerzy zapewniają, aby wprowadzane przez nich do obrotu maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego należały do typu, który uzyskał homologację typu UE, oraz aby były zgodne z tym typem.
2. Importerzy zapewniają, aby wprowadzane przez nich do obrotu maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego posiadające homologację typu UE były wyposażone w tabliczkę znamionową i nosiły oznakowanie wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, aby do maszyn dołączone było świadectwo zgodności, aby dokumenty, informacje i instrukcje dla użytkownika sporządzono zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia i aby, w stosownych przypadkach, wypełniano obowiązki określone w art. 6 ust. 3 i 4.
3. Importerzy umieszczają na maszynie mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres pocztowy i adres e-mail, pod którymi można się z nimi kontaktować, a jeżeli umieszczenie tych elementów na maszynie nie jest to możliwe – umieszczają je na opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do tej maszyny. W ramach adresu wskazuje się jeden punkt, w którym można skontaktować się

z producentem. Dane kontaktowe są podawane w języku łatwo zrozumiałym dla użytkowników końcowych i organów nadzoru rynku.

4. Importerzy zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego, które uzyskały homologację typu UE i są przeznaczone do udostępnienia na rynku, warunki przechowywania lub transportu tych maszyn nie wpływały niekorzystnie na ich zgodność z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 10

Szczególne obowiązki importerów

1. Importerzy nie udostępniają na rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego niezgodnych z przepisami niniejszego rozporządzenia do czasu zapewnienia ich zgodności z przepisami.
2. Importerzy mający wystarczające powody, aby sądzić, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego udostępniona przez nich na rynku nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, niezwłocznie wprowadzają środki naprawcze konieczne do zapewnienia takiej zgodności tej maszyny, wycofania jej z obrotu lub odzyskania, stosownie do okoliczności.
3. Importerzy mający wystarczające powody, aby sądzić, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego udostępniona przez nich na rynku stwarza poważne ryzyko, niezwłocznie informują o tym producenta, organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których wprowadzili ją do obrotu lub dopuścili.
Importerzy informują ich również o wszelkich podjętych działaniach oraz podają szczegółowe informacje dotyczące w szczególności poważnego ryzyka i wszelkich środków naprawczych wprowadzonych przez producenta.
4. Przez okres 10 lat od wprowadzenia do obrotu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego importerzy przechowują kopię świadectwa zgodności do wglądu organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku oraz zapewniają możliwość udostępnienia tym organom na ich żądanie pakietu informacyjnego.
5. Na uzasadnione żądanie organu krajowego importerzy dostarczają temu organowi wszystkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Na żądanie tego organu importerzy współpracują z nim we wszelkich działaniach mających na celu wyeliminowanie ryzyka, jakie stwarza maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego, którą wprowadzili do obrotu.
6. Importerzy prowadzą rejestr skarg i przypadków odzyskania w odniesieniu do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które wprowadzili do obrotu, i informują swoich dystrybutorów o tego rodzaju skargach i przypadkach odzyskania.

Artykuł 11

Ogólne obowiązki dystrybutorów

1. Udostępniając na rynku maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego posiadającą homologację typu UE, dystrybutorzy zobowiązani są zachować w swoich działaniach należyta staranność w odniesieniu do odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia.
2. Przed udostępnieniem na rynku maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego posiadającej homologację typu UE dystrybutorzy sprawdzają, czy spełniono następujące warunki:
 - a) maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego posiada tabliczkę znamionową i oznakowanie wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia;
 - b) do maszyny dołączono świadectwo zgodności;
 - c) dokumenty, informacje i instrukcje dla użytkownika sporządzono zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia;
 - d) w stosownych przypadkach – obowiązki określone w art. 6 ust. 3 i 4 oraz art. 9 ust. 3.
3. Dystrybutorzy zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego posiadającą homologację typu UE warunki przechowywania lub przewożenia tej maszyny nie wpływały niekorzystnie na jej zgodność z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 12

Szczególne obowiązki dystrybutorów

1. W przypadku gdy dystrybutorzy mają wystarczające powody, by sądzić, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, informują o tym producenta, importera i organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, oraz nie udostępniają na rynku tej maszyny do czasu zapewnienia jej zgodności z przepisami.
2. W przypadku gdy dystrybutorzy mają wystarczające powody, by sądzić, że udostępniona przez nich na rynku maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, informują o tym producenta, importera oraz organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE.
3. Dystrybutorzy mający wystarczające powody, by sądzić, że udostępniona przez nich na rynku maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego stwarza poważne ryzyko, niezwłocznie informują o tym producenta, importera oraz organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których udostępnili ją na rynku.

Dystrybutor informuje ich również o wszelkich podjętych działaniach oraz podaje szczegółowe informacje dotyczące w szczególności poważnego ryzyka oraz podjętych przez producenta środków naprawczych.
4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego dystrybutorzy zapewniają, aby producent udzielił temu organowi krajowemu informacji określonych w art. 7 ust. 4 lub aby importer udzielił temu organowi krajowemu informacji określonych w art. 10 ust. 4. Na żądanie tego organu dystrybutorzy współpracują z nim we wszelkich działaniach podjętych zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) 2019/1020 mających na celu

wyeliminowanie ryzyka, jakie stwarza udostępniona przez nich na rynku maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego.

5. Dystrybutorzy niezwłocznie informują odpowiedniego producenta o otrzymanych przez siebie skargach dotyczących ryzyka, domniemanych incydentach lub problemach związanych z brakiem zgodności maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, którą udostępnili na rynku.

Artykuł 13

Przypadki, w których obowiązki producentów mają zastosowanie do importerów i dystrybutorów

Importer lub dystrybutor uważany jest do celów niniejszego rozporządzenia za producenta i podlega obowiązkom producenta w każdym z następujących przypadków:

- a) gdy importer lub dystrybutor udostępnia na rynku lub rejestruje maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego lub jest odpowiedzialny za jej dopuszczenie pod swoją własną nazwą lub znakiem towarowym;
- b) gdy importer lub dystrybutor modyfikuje tę maszynę w sposób, który może mieć wpływ na zgodność z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 14

Identyfikacja podmiotów gospodarczych

Na żądanie organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku przez okres 10 lat od wprowadzenia do obrotu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego podmioty gospodarcze identyfikują:

- a) każdy podmiot gospodarczy, który dostarczył im maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego;
- b) każdy podmiot gospodarczy, któremu dostarczyły one maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego.

Artykuł 15

Wymagania techniczne w zakresie maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego

1. Maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego są projektowane, wykonywane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u osób znajdujących się w maszynie i u innych osób oraz uszkodzeń infrastruktury drogowej w otoczeniu maszyny podczas jej poruszania się po drogach publicznych.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 47 aktów delegowanych w sprawie szczegółowych przepisów dotyczących wymagań, o których mowa w ust. 1, w zakresie następujących elementów:
 - a) nienaruszalności konstrukcji pojazdu;
 - b) maksymalnej prędkości konstrukcyjnej, regulatora obrotów, ograniczników prędkości i prędkościomierza;

- c) układów hamulcowych;
- d) układu kierowniczego;
- e) pola widzenia;
- f) wycieraczek szyby przedniej;
- g) szyb i ich instalacji;
- h) urządzeń widzenia pośredniego;
- i) urządzeń oświetleniowych i ich instalacji;
- j) elementów zewnętrznych pojazdu i jego akcesoriów wykorzystywanych podczas poruszania się pojazdu po drodze, w tym wyposażenia roboczego i zespołu wychylającego;
- k) dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych i ich instalacji;
- l) układów ogrzewania, odszraniania i odmgławiania;
- m) miejsc na tablicę rejestracyjną;
- n) tabliczki znamionowej i oznakowania;
- o) wymiarów;
- p) mas, w tym maksymalnej masy całkowitej na drodze;
- q) zbiorników paliwa;
- r) opon;
- s) biegu wstecznego;
- t) torów;
- u) sprzęgów mechanicznych;
- v) miejsca siedzącego kierowcy i innych miejsc siedzących oraz systemów ograniczających;
- w) instrukcji użytkowania maszyny na drodze;
- x) urządzeń sterowniczych i kontrolnych do użytkowania pojazdu na drodze;
- y) informacji, ostrzeżeń i oznakowań drogowych;

W razie konieczności – ze względu na postęp techniczny i naukowy oraz w celu zapewnienia zgodności z ust. 1 – w aktach delegowanych, o których mowa w akapicie pierwszym, można ustanowić szczegółowe przepisy dotyczące wszelkich innych elementów.

Akty delegowane, o których mowa w akapicie pierwszym, zawierają też, w stosownych przypadkach, szczegółowe przepisy dotyczące:

- a) procedur badania wybranych z wykazu zawartego w art. 21 ust. 3;
- b) metod badania;
- c) dopuszczalnych wartości lub parametrów w odniesieniu do dowolnego z elementów wymienionych w akapicie pierwszym;
- d) opisu wyposażenia lub części, w które należy wyposażyć maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego;

- e) szczególnych cech maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.

Akty delegowane, o których mowa w akapicie pierwszym, określają klasy lub kategorie objęte szczegółowymi przepisami i mogą zawierać różne szczegółowe przepisy dotyczące poszczególnych klas lub kategorii maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.

Artykuł 16

Udostępnienie na rynku, rejestracja lub dopuszczenie maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego

1. Maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego nie są udostępniane na rynku, rejestrowane ani dopuszczane, jeżeli nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.
2. Maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem tylko wtedy, gdy wypełnione zostały określone w niniejszym rozporządzeniu zobowiązania odpowiadające tej maszynie.

ROZDZIAŁ III

PROCEDURA HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 17

Wniosek o homologację typu UE

1. Osoba fizyczna lub prawna może złożyć wniosek o homologację typu UE w każdym państwie członkowskim.
Wniosek o homologację typu UE składa się do organu udzielającego homologacji.
W przypadku gdy wnioskodawca ubiegający się o homologację typu UE ma siedzibę poza Unią wyznacza on jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii do celów reprezentowania go przed organem udzielającym homologacji.
2. Homologacja typu UE polega na homologowaniu całej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego w jednym etapie.
3. W odniesieniu do konkretnego typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego przedkłada się tylko jeden wniosek o homologację typu UE, tylko w jednym państwie członkowskim i tylko jednemu organowi udzielającemu homologacji.
4. Dla każdego typu podlegającego homologacji składany jest odrębny wniosek o homologację typu UE.

Artykuł 18

Folder informacyjny

1. Składając wniosek zgodnie z art. 17 ust. 1, wnioskodawca ubiegający się o homologację typu UE przedstawia organowi udzielającemu homologacji folder informacyjny.
2. Folder informacyjny zawiera:
 - a) dokument informacyjny;
 - b) wszystkie dane, rysunki, fotografie i inne istotne informacje;
 - c) deklarację zgodności UE przewidzianą w mających zastosowanie przepisach Unii harmonizujących warunki wprowadzania produktów do obrotu.
 - d) wszelkie informacje wymagane przez organ udzielający homologacji w ramach procedury składania wniosku.
3. Folder informacyjny przekazuje się w formie papierowej lub elektronicznej, która jest akceptowana przez służby techniczne i przez organ udzielający homologacji.
4. Komisja określa wzory dokumentu informacyjnego i folderu informacyjnego w drodze aktów wykonawczych. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2.

ROZDZIAŁ IV

PRZEBIEG PROCEDUR HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 19

Przepisy ogólne dotyczące przebiegu procedur homologacji typu UE

1. Organy udzielające homologacji udzielają tylko jednej homologacji typu UE dla każdego typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego.
2. Organy udzielające homologacji sprawdzają wszystkie następujące kryteria:
 - a) działania dotyczące zgodności produkcji, o których mowa w art. 22; oraz
 - b) zgodność typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi;

Organ udzielający homologacji może odmówić udzielenia homologacji typu UE, jeśli stwierdzi, że typ maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, mimo że jest zgodny z odpowiednimi wymaganiami technicznymi, stwarza poważne ryzyko. W takim przypadku niezwłocznie przesyła on organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich oraz Komisji szczegółową dokumentację wyjaśniającą powody jego decyzji i zawierającą dowody potwierdzające jego ustalenia.
3. Organ udzielający homologacji informuje organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich o każdej odmowie udzielenia lub cofnięciu homologacji typu UE, którym towarzyszy uzasadnienie tych decyzji, za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych.

4. Organ udzielający homologacji kompletuje pakiet informacyjny składający się ze wszystkich poniższych elementów:
 - a) folder informacyjny wraz ze sprawozdaniami z badań i wszystkimi innymi dokumentami dodanymi przez służbę techniczną lub organ udzielający homologacji do folderu informacyjnego w ramach wykonywania swoich funkcji;
 - b) spis treści pakietu informacyjnego, odpowiednio ponumerowany lub w inny sposób oznakowany w celu jednoznacznej identyfikacji wszystkich stron, a format każdego z dokumentów umożliwia zapis kolejnych etapów przeprowadzania homologacji typu UE, w szczególności dat poprawek i aktualizacji. Organ udzielający homologacji przechowuje informacje zawarte w pakiecie informacyjnym do wglądu przez okres 10 lat po upływie ważności danej homologacji.
5. Komisja może mieć dostęp do wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych, o którym mowa w ust. 3 oraz w art. 20 ust. 3, art. 25 ust. 3 i art. 26 ust. 5. Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające format udostępnianych za pośrednictwem tego systemu dokumentów elektronicznych, mechanizm wymiany, procedury informowania organów udzielaniu homologacji typu UE, zmianach, odmowach udzielenia i cofaniu homologacji oraz o stosownych środki bezpieczeństwa. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2.

Artykuł 20

Świadectwo homologacji typu UE

1. W przypadku udzielenia homologacji typu UE organ udzielający homologacji wydaje wnioskodawcy ubiegającemu się o homologację typu UE świadectwo homologacji typu UE.

Świadectwo homologacji typu UE zachowują ważność dopóki homologacja typu UE zachowuje ważność.

Organ udzielający homologacji zmienia świadectwo homologacji typu UE w przypadku zmiany odpowiedniej homologacji typu UE.
2. Świadectwo homologacji typu UE zawiera wszystkie następujące załączniki:
 - a) pakiet informacyjny;
 - b) arkusz wyników badań;
 - c) nazwisko i wzór podpisu osoby upoważnionej do podpisywania świadectw zgodności oraz oświadczenie o zajmowanym przez nią stanowisku w przedsiębiorstwie;
 - d) wypełniony wzór świadectwa zgodności.
3. Świadectwa homologacji typu UE otrzymują numerację zgodnie ze zharmonizowanym systemem określonym przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2. Organ udzielający homologacji w terminie jednego miesiąca od wydania świadectwa homologacji typu UE wysyła organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich kopię świadectwa homologacji typu

UE maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego wraz z załącznikami, za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych.

4. Świadectwo homologacji typu UE wydawane jest zgodnie ze wzorem określonym przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2. W odniesieniu do każdego typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego organ udzielający homologacji:
 - a) uzupełnia wszystkie odpowiednie sekcje świadectwa homologacji typu UE, w tym dołączony do niego arkusz wyników badań;
 - b) sporządza spis treści pakietu informacyjnego;
 - c) niezwłocznie wydaje wnioskodawcy ubiegającemu się o homologację typu UE kompletne świadectwo wraz z załącznikami.
5. Komisja określa wzór arkusza wyników badań, o którym mowa w ust. 2 lit. b), w drodze aktów wykonawczych. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2.
6. W przypadku ograniczenia ważności świadectwa homologacji typu UE, zgodnie z art. 29, w świadectwie homologacji typu UE wskazuje się te ograniczenia.
7. Organ udzielający homologacji sporządza wykaz mających zastosowanie wymogów lub aktów i załącza go do świadectwa homologacji typu UE. Komisja przyjmuje wzór takiego wykazu w drodze aktów wykonawczych. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2.

Artykuł 21

Wykazanie zgodności dla homologacji typu UE

1. Do celu przyznania homologacji typu UE należy wykazać zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia, w szczególności z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi.
2. Wnioskodawca ubiegający się o homologację typu UE wykazuje zgodność z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi, sporządzając dokumentację techniczną.
3. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 2, obejmuje, o ile w aktach delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia wymaga się badań, odpowiednie sprawozdania z badań wynikające z następujących procedur badawczych:
 - a) badań przeprowadzonych przez producenta;
 - b) badań przeprowadzonych przez służbę techniczną wyznaczoną do wykonywania takich czynności lub akredytowaną wewnętrzną służbę techniczną, o której mowa w art. 40, tego producenta;
 - c) badań przeprowadzonych przez producenta pod nadzorem służby technicznej – innej niż akredytowana wewnętrzna służba techniczna, o której mowa w art. 40 – wyznaczonej do wykonywania takich czynności.

4. Homologacji typu UE maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego udziela się w odniesieniu do komponentów lub oddzielnego zespołu technicznego, które uzyskały homologację typu zgodnie z procedurami i wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 167/2013 lub rozporządzeniu (UE) 2018/858, jeżeli są prawidłowo zamontowane i zintegrowane z maszyną mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego oraz jeżeli nie wpływają na zgodność tej maszyny z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi.
5. Forma sprawozdania z badań, o których mowa w ust. 3, musi spełniać ogólne wymogi określone przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2.
6. Wnioskodawca ubiegający się o homologację typu UE udostępnia organowi udzielającemu homologacji tyle maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, ile zgodnie z odpowiednimi aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia jest koniecznych do przeprowadzenia badań wymaganych na mocy tych aktów delegowanych.

Wymagane badania przeprowadza się na maszynach mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego reprezentatywnych dla typu poddawanego procedurze homologacji.

Z zastrzeżeniem uzyskania zgody organu udzielającego homologacji wnioskodawca ubiegający się o homologację typu UE może jednak wybrać maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego, która nie jest reprezentatywna dla tego typu, ale ma szereg najbardziej niekorzystnych cech w odniesieniu do wymaganego poziomu osiągnięć. Podjęcie decyzji podczas procesu selekcji można wspomóc wirtualnymi metodami badania.

7. Z zastrzeżeniem uzyskania zgody organu udzielającego homologacji, na wniosek wnioskodawcy w odniesieniu do wymogów określonych w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 9 można stosować wirtualne metody badania jako alternatywę dla procedur badań, o których mowa w ust. 3.
8. Wirtualne metody badania muszą spełniać warunki określone w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 9.
9. W celu zapewnienia takiej samej miarodajności wyników uzyskanych w drodze zastosowania wirtualnej metody badania jak w przypadku badań fizycznych, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych określających wymogi, które mogą być przedmiotem badań prowadzonych z wykorzystaniem wirtualnej metody badania, oraz warunki wykonywania takich badań, zgodnie z art. 47.

Artykuł 22

Ustalenia dotyczące zgodności produkcji

1. Organ udzielający homologacji udzielający homologacji typu UE wdraża środki niezbędne do sprawdzenia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy podjęto odpowiednie działania dotyczące produkcji w celu zapewnienia, aby znajdująca się w produkcji maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego była zgodna z homologowanym typem i udokumentowanymi planami kontroli, które należy uzgodnić z posiadaczem homologacji typu UE w przypadku każdej homologacji.

2. Organ udzielający homologacji weryfikuje, czy posiadacz homologacji typu UE wydał wystarczającą liczbę świadectw zgodności zgodnie z art. 27 oraz czy podjął odpowiednie działania w celu zapewnienia prawidłowości danych w świadectwach zgodności.
3. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, wdraża środki w odniesieniu do tej homologacji w celu sprawdzenia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy ustalenia, o których mowa w ust. 1 i 2, są wciąż odpowiednie, tak aby maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego znajdujące się w produkcji nadal odpowiadały homologowanemu typowi, a świadectwa zgodności były nadal zgodne z art. 27.
4. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, może przeprowadzać wszelkie kontrole lub badania wymagane na potrzeby homologacji typu UE na próbkach pobranych u posiadacza homologacji typu UE, w tym w zakładzie produkcyjnym.
5. Gdy organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, stwierdzi, że działania, o których mowa w ust. 1 i 2, nie są wykonywane, odbiegają znacząco od ustalonych działań i planów kontroli lub nie są już uważane za adekwatne, chociaż produkcja jest kontynuowana, wówczas albo podejmuje środki niezbędne do zapewnienia właściwego stosowania procedury zgodności produkcji, albo cofa homologację typu UE.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 47 aktów delegowanych dotyczących szczegółowych ustaleń w odniesieniu do zgodności produkcji.

ROZDZIAŁ V

ZMIANY HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 23

Przepisy ogólne

1. Posiadacz homologacji typu UE niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, o każdej zmianie szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym.
2. Organ udzielający homologacji decyduje, którą z procedur określonych w art. 24 należy zastosować.
3. W razie potrzeby i po konsultacji z posiadaczem homologacji typu UE organ udzielający homologacji może zdecydować o konieczności zmiany homologacji typu UE.
4. Posiadacz homologacji typu UE, którą należy zmienić, składa wnioski o dokonanie zmiany homologacji typu UE do organu udzielającego homologacji, który udzielił wymagającej zmiany homologacji typu UE.
5. Jeśli organ udzielający homologacji stwierdzi, że do celów dokonania zmiany homologacji typu UE należy powtórzyć kontrole lub badania, odpowiednio informuje o tym posiadacza homologacji typu UE wymagającej zmiany.

Procedury określone w art. 24 stosuje się tylko w przypadku, gdy na podstawie tych kontroli lub badań organ udzielający homologacji stwierdzi, że wymogi w zakresie homologacji typu UE nadal są spełniane.

Artykuł 24

Zmiany homologacji typu UE

1. Jeśli organ udzielający homologacji stwierdzi, że szczegółowe dane zawarte w pakiecie informacyjnym zostały zmienione, dokonuje zmiany homologacji typu UE, o którą wnioskowano zgodnie z art. 23.
2. Organ udzielający homologacji określa zmianę jako „poprawkę”, jeżeli nie powtórzenie inspekcji lub badań nie jest wymagane.

W takim przypadku organ udzielający homologacji stosownie do potrzeb wydaje poprawione strony pakietu informacyjnego, oznaczając każdą poprawioną stronę w celu wyraźnego pokazania charakteru zmiany i daty ponownego wydania. Uznaje się, że wymóg ten spełnia skonsolidowana, zaktualizowana wersja pakietu informacyjnego, do której dołączony jest szczegółowy opis zmian.

3. Organ udzielający homologacji określa zmianę jako „rozszerzenie”, jeżeli zaistniała którakolwiek z następujących okoliczności:
 - a) wymagane są dalsze kontrole lub badania;
 - b) uległa zmianie jakakolwiek informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu UE z wyjątkiem załączników;
 - c) na mocy któregośkolwiek z aktów delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia wobec maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, która posiada homologację, zaczęły mieć zastosowanie nowe wymogi.
4. W przypadku wydania poprawionych stron pakietu informacyjnego lub jego skonsolidowanej, zaktualizowanej wersji zmieniany jest odpowiednio spis treści pakietu informacyjnego dołączony do świadectwa homologacji typu w celu wskazania daty ostatniego rozszerzenia, ostatniej poprawki albo daty ostatniej konsolidacji zaktualizowanej wersji.
5. Zmiany homologacji typu UE maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego nie są wymagane, jeżeli nowe wymogi, o których mowa w ust. 3 lit. c), są z technicznego punktu widzenia nieistotne dla tego typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego.

Artykuł 25

Wydawanie i notyfikowanie zmian

1. W przypadku poprawki organ udzielający homologacji wydaje posiadaczowi homologacji typu UE poprawione dokumenty lub skonsolidowaną, zaktualizowaną wersję, stosownie do okoliczności, w tym poprawiony spis treści pakietu informacyjnego.
2. W przypadku rozszerzenia organ udzielający homologacji wydaje zaktualizowane świadectwo homologacji typu UE opatrzone numerem rozszerzenia zgodnym

z liczbą kolejnych już udzielonych rozszerzeń. Świadczenie to wyraźnie wskazuje powód rozszerzenia oraz datę ponownego wydania zaktualizowanego świadectwa homologacji typu UE. Aktualizuje się wszystkie odpowiednie sekcje tego świadectwa, załączniki do niego oraz spis treści pakietu informacyjnego.

Organ udzielający homologacji wydaje posiadaczowi homologacji typu UE zaktualizowane świadectwo i załączniki do niego.

3. Organ udzielający homologacji powiadamia organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich o każdej zmianie wprowadzonej do homologacji typu UE za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych.

ROZDZIAŁ VI

WAŻNOŚĆ HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 26

Utrata ważności

1. Homologacje typu UE wydaje się na czas nieokreślony.
2. Homologacja typu UE traci ważność w każdym z następujących przypadków:
 - a) jeżeli nastąpiło definitywne, dobrowolne zaniechanie produkcji maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego posiadającej homologację typu UE;
 - b) jeżeli nowe wymogi mające zastosowanie do maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego posiadającej homologację typu UE stają się obowiązkowe do celów udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczenia tej maszyny, przy czym nie ma możliwości odpowiedniej aktualizacji homologacji typu zgodnie z rozdziałem V;
 - c) jeżeli okres ważności homologacji typu UE upłynął ze względu na ograniczenie zgodnie z art. 29 ust. 3;
 - d) jeżeli homologacja typu UE została cofnięta zgodnie z art. 22 ust. 5.

W przypadku określonym w akapicie pierwszym lit. b) homologacja typu UE i odpowiednie świadectwo homologacji typu UE tracą jednak ważność po upływie 18 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania nowych wymogów, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b).

3. W przypadku gdy ważność traci tylko jeden z wariantów w ramach danego typu lub jedna z wersji w ramach danego wariantu, homologacja typu UE danej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego traci ważność wyłącznie w takim zakresie, w jakim dotyczy danego wariantu lub danej wersji.
4. W przypadku definitywnego zaniechania produkcji określonego typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego posiadacz homologacji typu UE powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE dla tej maszyny.

5. W terminie jednego miesiąca po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 4, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE dla maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, odpowiednio informuje o tym organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych.
6. Bez uszczerbku dla ust. 4 i 5, w przypadku gdy zbliża się termin wygaśnięcia ważności homologacji typu UE maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, posiadacz homologacji typu UE powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE.

Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, niezwłocznie przekazuje wszystkie istotne informacje organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych.
7. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 6, zawiera w szczególności datę produkcji oraz numer identyfikacyjny ostatniej wyprodukowanej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego.

ROZDZIAŁ VII

ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI I TABLICZKA ZNAMIONOWA Z OZNAKOWANIEM

Artykuł 27

Świadectwo zgodności

1. Producent wydaje świadectwo zgodności dołączane do każdej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego wyprodukowanej zgodnie z typem maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego posiadającym homologację typu UE.
2. Świadectwo zgodności wydaje się użytkownikowi końcowemu nieodpłatnie wraz z maszyną mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego. Wydanie świadectwa nie może być uzależnione od wyraźnego wniosku ani od przedstawienia posiadaczowi homologacji typu UE dodatkowych informacji.
3. Świadectwo zgodności może zostać wydane w formie papierowym albo elektronicznym.

Jeśli w chwili zakupu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego nabywca poprosi jednak o wydanie tego świadectwa w formie papierowym, zostaje mu ono przekazane bezpłatnie w takiej formie.
4. Przez okres 10 lat od daty produkcji maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego jej producent, na wniosek właściciela tej maszyny, wydaje duplikat świadectwa zgodności za opłatą nieprzekraczającą kosztów wydania. Słowo „duplikat” musi być wyraźnie widoczne – w języku, w którym sporządzono świadectwo zgodności – na pierwszej stronie każdego duplikatu świadectwa.

5. Producent korzysta ze wzoru świadectwa zgodności określonego przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2. Świadectwo zgodności zostaje zaprojektowane w sposób, który zabezpiecza je przed sfałszowaniem. W tym celu w aktach wykonawczych przewiduje się, że format stosowany do wydania świadectwa zgodności jest chroniony szeregiem zabezpieczeń. Świadectwo zgodności sporządza się w języku urzędowym państwa członkowskiego. Każdy organ udzielający homologacji może zażądać od producenta tłumaczenia świadectwa zgodności na swój język urzędowy lub swoje języki urzędowe.
6. Osoba upoważniona do podpisywania świadectw zgodności należy do organizacji producenta i jest należycie upoważniona przez kierownictwo do przyjmowania w imieniu producenta pełnej odpowiedzialności prawnej w odniesieniu do projektu i wykonania lub zgodności produkcji maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.
7. Świadectwo zgodności wypełnia się w całości i nie zawiera ono ograniczeń w zakresie wykorzystania maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego innych niż te przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.
8. W przypadku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, którym udzielono homologacji zgodnie z art. 29 ust. 2, świadectwo zgodności zawiera w tytule sformułowanie „Dla maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, którym udzielono homologacji typu zgodnie z art. 29 ust. 2 [Urząd Publikacji: proszę wstawić pełną nazwę i datę niniejszego rozporządzenia – przyjętego aktu] (homologacja tymczasowa)”.
9. Bez uszczerbku dla ust. 1 producent może przekazać organowi rejestrującemu któregośkolwiek państwa członkowskiego świadectwo zgodności drogą elektroniczną.

Artykuł 28

Tabliczka znamionowa z oznakowaniem maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego

1. Producent maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego umieszcza na każdej takiej maszynie wyprodukowanej zgodnie z homologowanym typem tabliczkę znamionową z oznakowaniem.
2. Tabliczka znamionowa z oznakowaniem musi być zgodna ze wzorem określonym przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2. Pierwsze takie akty wykonawcze przyjmuje się do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę – 30 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

ROZDZIAŁ VIII

NOWE TECHNOLOGIE LUB NOWE KONCEPCJE

Artykuł 29

Wyłączenia dla nowych technologii lub nowych koncepcji

1. Wniosek, o którym mowa w art. 17, może zostać przedłożony w odniesieniu do typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, w ramach którego zastosowano nowe technologie lub koncepcje niezgodne z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi.
2. Organ udzielający homologacji udziela homologacji typu UE dla maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, o której mowa w ust. 1, w przypadku gdy spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - a) we wniosku wymieniono przyczyny, dla których zastosowanie danych technologii lub koncepcji jest niezgodne z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi;
 - b) we wniosku opisano wpływ nowych technologii na objęte nimi aspekty oraz środki wprowadzone, aby zapewnić poziom ochrony w odniesieniu do tych aspektów co najmniej równoważny z wymogami, w odniesieniu do których wystąpiono o wyłączenie;
 - c) z opisów i wyników badań przeprowadzonych przez służby techniczne wyznaczone do wykonywania takich czynności lub akredytowaną wewnętrzną służbę techniczną tego producenta, o której mowa w art. 38, wynika, że warunek określony w lit. b) został spełniony;
3. Przyznanie takiej homologacji typu UE stanowiącej wyłączenie dla nowych technologii lub nowych koncepcji wymaga zezwolenia Komisji. Zezwolenia tego udziela się lub odmawia się jego udzielenia się w drodze aktu wykonawczego. Akt ten przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2.

W stosownych przypadkach w takim akcie wykonawczym określa się, czy udzielone w nim zezwolenie podlega jakimkolwiek ograniczeniom, w tym okresowi ważności.

W każdym przypadku homologacja typu UE jest ważna przez co najmniej 36 miesięcy.
4. W oczekiwaniu na decyzję Komisji w sprawie udzielenia zezwolenia organ udzielający homologacji może udzielić tymczasowej homologacji typu UE.

Taka homologacja typu UE jest jednak ważna wyłącznie na terytorium tego państwa członkowskiego, w odniesieniu do typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego objętego wnioskowanym wyłączeniem, oraz państw członkowskich, których organ udzielający homologacji przyjął tę homologację zgodnie z ust. 5.

Organ udzielający homologacji, który udzielił tymczasowej homologacji typu UE, niezwłocznie informuje o tym Komisję oraz pozostałe organy udzielające homologacji, przekazując im dokumentację zawierającą informacje, o których mowa

w ust. 2, z których wynika, że spełniono wszystkie warunki, o których mowa w tym ustępie.

Na tymczasowy charakter i ograniczoną ważność terytorialną musi wyraźnie wskazywać nagłówek świadectwa homologacji typu i nagłówek świadectwa zgodności. Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu określenia wzorów świadectwa homologacji typu i świadectwa zgodności do celów niniejszego ustępu. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2.

5. Organ udzielający homologacji inny niż organ, o którym mowa w ust. 4, może uznać na piśmie tymczasową homologację typu UE, o której mowa w ust. 4, aby ważność tej tymczasowej homologacji została przedłużona na terytorium tego państwa członkowskiego.
6. W przypadku gdy Komisja odmawia wydania zezwolenia, organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje posiadacza tymczasowej homologacji typu, o której mowa w ust. 3, że homologacja tymczasowa zostanie cofnięta po upływie sześciu miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 3.

Maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego może jednak zostać wprowadzona do obrotu, zarejestrowana lub dopuszczona w państwie członkowskim, którego organ udzielający homologacji udzielił tej homologacji, oraz w każdym państwie członkowskim, którego organ udzielający homologacji zaakceptował tę homologację, jeżeli:

- a) maszynę wyprodukowano zgodnie z tymczasową homologacją typu UE, zanim straciła ona ważność;
- b) maszyna posiada tabliczkę znamionową i oznakowanie wymagane niniejszym rozporządzeniem;
- c) do maszyny dołączono tymczasowe świadectwo zgodności oraz
- d) dokumenty, informacje i instrukcje dla użytkownika sporządzono zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 30

Późniejsze zmiany aktów delegowanych i wykonawczych

7. W przypadku gdy Komisja zezwoliła na przyznanie wyłączenia na podstawie art. 29, niezwłocznie podejmuje ona działania niezbędne do zmiany odpowiednich aktów delegowanych lub wykonawczych z uwzględnieniem zmian technologicznych.
8. Niezwłocznie po wprowadzeniu zmian w odpowiednich aktach uchyla się wszelkie ograniczenia określone w decyzji Komisji zezwalającej na wyłączenie.
9. Jeżeli nie podjęto działań niezbędnych do zmiany aktów delegowanych lub wykonawczych, Komisja może, na wniosek państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji, w drodze decyzji wykonawczej przyjętej zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2, zezwolić państwu członkowskiemu na rozszerzenie homologacji typu UE.

ROZDZIAŁ IX

KLAUZULE OCHRONNE

Artykuł 31

Krajowa ocena dotycząca maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, w odniesieniu do których istnieje podejrzenie, że stwarzają poważne ryzyko lub wykazują brak zgodności

1. W przypadku gdy, na podstawie własnych działań w zakresie nadzoru rynku lub na podstawie informacji przekazanych przez organ udzielający homologacji, lub producenta, lub na podstawie złożonych skarg, organ nadzoru rynku państwa członkowskiego ma wystarczające powody, aby sądzić, że dana maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego stwarza poważne ryzyko lub nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, przeprowadza on ocenę danej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego w odniesieniu do odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia.
2. Odpowiednie podmioty gospodarcze i odpowiednie organy udzielające homologacji w pełni współpracują z organami nadzoru rynku.

Artykuł 32

Krajowa procedura postępowania z maszynami mobilnymi nieprzeznaczonymi do ruchu drogowego stwarzającymi poważne ryzyko lub wykazującymi brak zgodności

1. W przypadku gdy po przeprowadzeniu oceny, o której mowa w art. 31, organ nadzoru rynku uznaje, że dana maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego stwarza poważne ryzyko, niezwłocznie żąda od odnośnego podmiotu gospodarczego wprowadzenia wszelkich odpowiednich środków naprawczych w celu zapewnienia, aby ta maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego nie stwarzała już takiego ryzyka.
2. W przypadku gdy po przeprowadzeniu oceny, o której mowa w art. 31, organ nadzoru rynku uznaje, że dana maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem i że nie stwarza ona poważnego ryzyka, o którym mowa w ust. 1, organ ten niezwłocznie żąda od odnośnego podmiotu gospodarczego wprowadzenia w rozsądnym terminie wszelkich odpowiednich środków naprawczych w celu zapewnienia w zgodności tej maszyny. Termin ten odpowiednio uwzględnia wagę niezgodności.
3. Podmioty gospodarcze, zgodnie z obowiązkami ustanowionymi w art. 6–13, zapewniają wprowadzenie wszystkich odpowiednich środków naprawczych w odniesieniu do wszystkich odnośnych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które podmioty te wprowadziły do obrotu, zarejestrowały je lub dopuściły.
4. W przypadku gdy podmioty gospodarcze nie przyjmą odpowiednich środków naprawczych w odpowiednim terminie, o którym mowa w ust. 1 lub 2, lub w przypadku gdy ryzyko wymaga pilnego podjęcia działań, organy krajowe przyjmują wszystkie odpowiednie tymczasowe środki ograniczające w celu

zakazania lub ograniczenia udostępnienia na rynku, rejestracji, w tym zakazu poruszania się po drogach publicznych, lub dopuszczania odnośnych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego na swoim rynku krajowym lub ich wycofania z obrotu lub odzyskania ich.

5. Do środków ograniczających, o których mowa w ust.4, stosuje się art. 18 rozporządzenia (UE) 2019/1020.

Artykuł 33

Środki naprawcze i ograniczające na szczeblu unijnym

1. Organ nadzoru rynku, który przyjmuje środki naprawcze albo ograniczające zgodnie z art. 32, niezwłocznie powiadamia Komisję i organy krajowe innych państw członkowskich za pośrednictwem systemu informacyjnego i komunikacyjnego, o którym mowa w art. 34 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1020.

O swoich ustaleniach niezwłocznie informuje on także organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji. W przypadku maszyn nieprzeznaczonych do ruchu drogowego stwarzających poważne ryzyko o środkach naprawczych lub ograniczających informuje się również za pośrednictwem systemu szybkiej wymiany informacji (RAPEX), o którym mowa w art. 12 dyrektywy 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³¹.

Informacje przekazywane zgodnie z akapitem pierwszym i drugim obejmują wszystkie dostępne szczegóły, w tym dane niezbędne do identyfikacji odnośnych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, pochodzenia tych maszyn mobilnych, charakteru rzekomej niezgodności lub ryzyka przez nie stwarzanego, rodzaju i okresu obowiązywania podjętych krajowych środków naprawczych i ograniczających, a także argumentów przedstawionych przez odpowiedni podmiot gospodarczy, o ile takie przedłożono.

2. Państwo członkowskie, które podejmuje środki naprawcze lub ograniczające wskazuje, czy ryzyko lub niezgodność wynikają z:
 - a) niezgodności maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego z niniejszym rozporządzeniem; lub
 - b) niedociągnięć w odpowiednich aktach prawnych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.
3. Państwa członkowskie inne niż państwo członkowskie, które podejmuje środki naprawcze lub ograniczające, w terminie jednego miesiąca od powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszystkich przyjętych środkach naprawczych lub ograniczających i przekazują wszelkie informacje, którymi dysponują, dotyczące niezgodności danej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego lub ryzyka przez nią stwarzanego, a także, w przypadku sprzeciwu wobec zgłoszonego środka krajowego, przedstawiają swoje zastrzeżenia.

³¹ Dyrektywa 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 grudnia 2001 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów (Dz.U. L 11 z 15.1.2002, s. 4).

4. W przypadku gdy w terminie trzech miesięcy od powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, inne państwo członkowskie ani Komisja nie zgłoszą sprzeciwu wobec zgłoszonego środka krajowego, pozostałe państwa członkowskie zapewniają bezwzględne przyjęcie na swoim terytorium podobnych środków naprawczych lub ograniczających w odniesieniu do danych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.
5. W przypadku gdy w terminie trzech miesięcy od powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, jedno spośród pozostałych państw członkowskich lub Komisja zgłosi sprzeciw wobec zgłoszonego środka krajowego lub w przypadku gdy Komisja uzna zgłoszony środek krajowy za sprzeczny z prawem Unii, Komisja niezwłocznie konsultuje się z odnośnymi państwami członkowskimi oraz z odpowiednim podmiotem gospodarczym lub odpowiednimi podmiotami gospodarczymi.
6. Na podstawie konsultacji, o których mowa w ust. 5, Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu podjęcia decyzji w sprawie zharmonizowanych środków naprawczych lub ograniczających na szczeblu unijnym. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2.
7. Komisja niezwłocznie informuje odpowiedni podmiot gospodarczy lub odpowiednie podmioty gospodarcze o podjętej decyzji, o której mowa w ust. 6. Państwa członkowskie niezwłocznie przystępują do egzekwowania środków określonych w aktach, o których mowa w ust. 6, i odpowiednio informują o tym Komisję.
8. Jeżeli Komisja uzna zgłoszony środek krajowy za niewystarczający lub sprzeczny z prawem Unii, zainteresowane państwo członkowskie wycofuje lub dostosowuje środek zgodnie z decyzją Komisji, o której mowa w ust. 6.
9. W przypadku gdy ryzyko lub niezgodność wynikają z niedociągnięć w aktach prawnych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia, Komisja przedstawia wniosek ustawodawczy zawierający niezbędne zmiany danego aktu.
10. W przypadku gdy środek naprawczy uważa się za uzasadniony zgodnie z niniejszym artykułem lub na podstawie aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 6, środek ten jest dostępny nieodpłatnie posiadaczom dowodu rejestracyjnego odnośnych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego. W przypadku gdy naprawy dokonano na koszt posiadacza dowodu rejestracyjnego przed przyjęciem środków naprawczych, producent zwraca koszty takiej naprawy w zakresie, w jakim wymagał jej środek naprawczy.

ROZDZIAŁ X

DOSTARCZANIE INFORMACJI TECHNICZNYCH

Artykuł 34

Informacje przeznaczone dla użytkowników

1. Producent nie dostarcza żadnych informacji technicznych dotyczących szczegółowych danych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, które są niezgodne ze szczegółowymi danymi zatwierdzonymi przez organ udzielający homologacji.

2. Producent udostępnia użytkownikom wszystkie istotne informacje oraz niezbędne instrukcje opisujące wszelkie warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego.
3. Informacje, o których mowa w ust. 2, podaje się w instrukcji użytkowania maszyny na drodze.
4. Instrukcję użytkowania maszyny na drodze, z uwzględnieniem informacji, o których mowa w ust. 2, udostępnia się wraz z maszyną mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego i dostarcza się ją:
 - a) w języku urzędowym lub językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego ma zostać wprowadzona do obrotu, zarejestrowana lub dopuszczona; oraz
 - b) w formacie papierowym lub elektronicznym.

W przypadku dostarczenia instrukcji użytkowania w formacie elektronicznym producent przekazuje w formie drukowanej lub w formacie papierowym informacje na temat sposobu uzyskania dostępu do tej instrukcji lub jej znalezienia w języku urzędowym lub językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego ma zostać wprowadzona do obrotu, zarejestrowana lub dopuszczona.

ROZDZIAŁ XI

WYZNACZANIE I ZGŁASZANIE SŁUŻB TECHNICZNYCH

Artykuł 35

Wymogi dotyczące służb technicznych

1. Wyznaczające organy udzielające homologacji zapewniają zgodność służby technicznej z wymogami określonymi w ust. 2–10 niniejszego artykułu przed wyznaczeniem takiej służby technicznej na podstawie art. 37.
2. Służba techniczna jest powoływana na mocy przepisów krajowych i ma osobowość prawną, z wyjątkiem służby technicznej należącej do organu udzielającego homologacji typu i z wyjątkiem akredytowanej wewnętrznej służby technicznej producenta, o której mowa w art. 38.
3. Służba techniczna jest organem zewnętrznym niezależnym od procesu projektowania, produkcji, dostarczania lub konserwacji maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, którą ocenia.

Podmiot należący do stowarzyszenia przedsiębiorców lub federacji branżowej reprezentujących przedsiębiorstwa zajmujące się projektowaniem, produkcją, dostarczaniem, montażem, użytkowaniem lub konserwacją maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które ocenia, bada lub kontroluje, może być uważany za spełniający wymogi akapitu pierwszego, pod warunkiem wykazania jego niezależności i braku jakiegokolwiek konfliktu interesów.
4. Służba techniczna, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za wykonywanie kategorii działań, do których zostali wyznaczeni

zgodnie z art. 37 ust. 1, nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami ani konserwatorami maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które oceniają, ani nie mogą reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Nie wyklucza to korzystania z ocenianych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, o których mowa w ust. 3, niezbędnych do funkcjonowania służby technicznej, ani korzystania z takich maszyn do celów prywatnych.

5. Służba techniczna zapewnia, aby działalność jej jednostek zależnych lub podwykonawców nie miała wpływu na poufność, obiektywizm lub bezstronność kategorii działań, do których została wyznaczona.
6. Służba techniczna i jej pracownicy muszą wykonywać kategorie działań, do których została ona wyznaczona, z najwyższą uczciwością zawodową i wymaganymi kwalifikacjami technicznymi w danej dziedzinie oraz muszą być wolni od wszelkich nacisków i zachęt, zwłaszcza finansowych, które mogłyby wpływać na ich osąd lub wyniki prowadzonych przez nich czynności oceniających, szczególnie ze strony osób lub grup osób mających interes w wynikach tych działań.
7. Służba techniczna musi być w stanie wykonywać wszystkie kategorie działań, do których została wyznaczona zgodnie z art. 37 ust. 1; w tym celu w przekonujący sposób wykazuje organowi udzielającemu homologacji, który ją wyznaczył, że dysponuje:
 - a) personelem o odpowiednich umiejętnościach, specjalistycznej wiedzy technicznej i przeszkoleniu zawodowym oraz wystarczającym i odpowiednim doświadczeniem w wykonywaniu określonych zadań;
 - b) opisami procedur odpowiednio do kategorii działań, w których ubiega się o wyznaczenie, zapewniającymi przejrzystość i powtarzalność tych procedur;
 - c) procedurami wykonywania kategorii działań, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, należycie uwzględniającymi stopień złożoności technologii danej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego oraz masowego lub seryjnego charakteru procesu produkcyjnego; oraz
 - d) środkami niezbędnymi do właściwego wykonywania zadań związanych z kategoriami działań, w których ubiega się o wyznaczenie, oraz dostępem do całego niezbędnego wyposażenia lub obiektów.

Ponadto służba techniczna wykazuje wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji, że czyni zadość przepisom ustanowionym w aktach delegowanych, o których mowa w art. 41, dotyczącym kategorii działań, do których wykonywania została wyznaczona.

8. Służba techniczna, jej kierownictwo najwyższego szczebla i pracownicy dokonujący oceny muszą być bezstronni. Nie mogą podejmować żadnej działalności mogącej stać w sprzeczności z niezależnością ich osądów lub z ich uczciwością w odniesieniu do kategorii działań, do których wykonywania zostali wyznaczeni.
9. Służba techniczna musi posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności dotyczące jej działalności, chyba że na mocy przepisów krajowych odpowiedzialność ponosi państwo członkowskie lub za ocenę zgodności bezpośrednio odpowiada samo państwo członkowskie.
10. Pracownicy służby technicznej dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań na mocy niniejszego rozporządzenia lub przepisów krajowych wykonujących niniejsze

rozporządzenie, z wyjątkiem w odniesieniu do wyznaczającego organu udzielającego homologacji lub w przypadkach wymaganych na mocy prawa Unii lub przepisów krajowych. Prawa własności podlegają ochronie.

Artykuł 36

Jednostki zależne i podwykonawcy służb technicznych

1. Służby techniczne mogą zlecać podwykonawstwo niektórych działań, do których wykonywania zostały wyznaczone zgodnie z art. 37 ust. 1, lub powierzać ich wykonanie jednostce zależnej jedynie za zgodą wyznaczającego organu udzielającego homologacji.
2. W przypadku gdy służba techniczna zleca podwykonawcom określone zadania związane z kategoriami działań, do których wykonania została wyznaczona, lub korzysta w tym celu z usług jednostki zależnej, zapewnia ona, aby podwykonawca lub jednostka zależna spełniały wymogi określone w art. 35, oraz informuje o tym wyznaczający organ udzielający homologacji.
3. Służby techniczne ponoszą pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub jednostki zależne, niezależnie od miejsca ich siedziby.
4. Służby techniczne przechowują do wglądu wyznaczającego organu udzielającego homologacji odpowiednie dokumenty dotyczące oceny kompetencji podwykonawcy lub jednostki zależnej oraz wykonywanych przez nich zadań.

Artykuł 37

Wyznaczanie służb technicznych

1. Służby techniczne są wyznaczane do jednej lub większej liczby następujących kategorii działań, stosownie do zakresu ich kompetencji:
 - a) kategoria A: służby techniczne, które prowadzą badania, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, we własnych obiektach;
 - b) kategoria B: służby techniczne, które nadzorują badania, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, w przypadku gdy badania te są prowadzone w obiektach producenta lub strony trzeciej;
 - c) kategoria C: służby techniczne, które regularnie oceniają i monitorują procedury stosowane przez producenta do kontroli zgodności produkcji;
 - d) kategoria D: służby techniczne, które nadzorują lub prowadzą badania lub inspekcje w ramach nadzoru zgodności produkcji.
2. Organ udzielający homologacji może zostać wyznaczony jako służba techniczna w odniesieniu do jednej lub większej liczby kategorii działań, o których mowa w ust. 1.
3. Służby techniczne państwa trzeciego inne niż służby techniczne wyznaczone zgodnie z art. 38 można zgłaszać do celów art. 41, ale tylko wtedy, gdy tego rodzaju uznanie służb technicznych przewiduje dwustronna umowa między Unią a zainteresowanym państwem trzecim. Nie uniemożliwia to służbie technicznej ustanowionej na mocy przepisów krajowych zgodnie z art. 35 ust. 2 tworzenia jednostek zależnych

w państwach trzecich, pod warunkiem że wyznaczona służba techniczna bezpośrednio zarządza jednostkami zależnymi i kontroluje je.

Artykuł 38

Akredytowane wewnętrzne służby techniczne producenta

1. Akredytowana wewnętrzna służba techniczna producenta może zostać wyznaczona jedynie do wykonywania działań należących do kategorii A, o której mowa w art. 37 ust. 1 lit. a). Taka służba techniczna musi stanowić oddzielną i wyraźnie wyodrębnioną część przedsiębiorstwa i nie może być zaangażowana w projektowanie, produkcję, dostarczanie ani konserwację ocenianych przez nią maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.
2. Akredytowaną wewnętrzną służbę techniczną wyznacza organ udzielający homologacji państwa członkowskiego i musi ona spełniać następujące wymogi:
 - a) akredytowana wewnętrzna służba techniczna musi być akredytowana przez krajową jednostkę akredytującą w rozumieniu art. 2 pkt 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008³² oraz zgodnie z przepisami, o których mowa w art. 39;
 - b) akredytowana wewnętrzna służba techniczna i jej pracownicy muszą mieć określone miejsce w strukturze organizacyjnej oraz posługiwać się takimi metodami sprawozdawczości w ramach przedsiębiorstwa, do którego należą, które zapewniają im bezstronność i wykazują tę bezstronność wobec odpowiedniej krajowej jednostki akredytującej;
 - c) ani akredytowana wewnętrzna służba techniczna, ani jej pracownicy nie mogą angażować się w żadną działalność, która mogłaby stać w sprzeczności z niezależnością ich osądów lub z ich uczciwością w odniesieniu do kategorii działań, do których wykonywania zostali wyznaczeni;
 - d) akredytowana wewnętrzna służba techniczna świadczy usługi wyłącznie na rzecz przedsiębiorstwa, którego jest częścią.
3. Komisja nie musi być powiadamiana o akredytowanej wewnętrznej służbie technicznej do celów art. 41, ale przedsiębiorstwo, którego ta służba techniczna jest częścią, lub krajowa jednostka akredytująca przekazuje informację o jej akredytacji wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji na jego wniosek.

³² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

Artykuł 39

Przepisy dotyczące oceny służb technicznych i akredytowanych wewnętrznych służb technicznych

Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 47 aktów delegowanych zawierających przepisy, których służby techniczne muszą przestrzegać w odniesieniu do oceny zgodnie z art. 40 oraz akredytacji wewnętrznych służb technicznych zgodnie z art. 38.

Artykuł 40

Ocena umiejętności służb technicznych

1. Wyznaczający organ udzielający homologacji sporządza sprawozdanie oceniające, w którym wykazuje, że kandydująca służba techniczna została oceniona pod względem zgodności z wymogami zawartymi w niniejszym rozporządzeniu i aktach delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie to może obejmować świadectwo akredytacji wydane przez jednostkę akredytującą.
2. Ocena, w oparciu o którą sporządzane jest sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, jest prowadzona zgodnie z przepisami określonymi w akcie delegowanym, o którym mowa w art. 39. Sprawozdanie oceniające jest poddawane przeglądowi co najmniej raz na trzy lata.
3. Sprawozdanie oceniające przedstawiane jest Komisji na jej wniosek. W takich przypadkach oraz jeżeli podstawą oceny nie jest certyfikat akredytacji wydany przez krajową jednostkę akredytującą, poświadczający, że służba techniczna spełnia wymogi zawarte w niniejszym rozporządzeniu, wyznaczający organ udzielający homologacji przedkłada Komisji dokumenty potwierdzające kompetencje służby technicznej oraz wprowadzone ustalenia mające zapewnić regularne monitorowanie służby technicznej przez wyznaczający organ udzielający homologacji i spełnianie przez nią wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu i aktach delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.
4. Organ udzielający homologacji, który chce być wyznaczony jako służba techniczna zgodnie z art. 37 ust. 2, dokumentuje zgodność na podstawie oceny przeprowadzonej przez niezależnych audytorów, niezwiązanych z działalnością podlegającą ocenie. Audytorzy tacy mogą pochodzić z tej samej organizacji, pod warunkiem że podlegają kierownictwu odrębnemu od kierownictwa personelu prowadzącego działalność podlegającą ocenie.
5. Akredytowana wewnętrzna służba techniczna przestrzega odpowiednich przepisów niniejszego artykułu.

Artykuł 41

Procedury zgłaszania

1. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji nazwę, adres, w tym adres elektroniczny, osoby odpowiedzialne oraz kategorie działań, do których wyznaczyły każdą ze służb technicznych, a także wszelkie późniejsze zmiany dotyczące tych wyznaczeń. Zgłoszenie określa dziedziny wymienione w załączniku do niniejszego rozporządzenia, do których wyznaczono służbę techniczną.

2. Służba techniczna może prowadzić działania, o których mowa w art. 37 ust. 1, w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji odpowiedzialnego za homologację typu jedynie wtedy, gdy została wcześniej zgłoszona Komisji zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.
3. Służba techniczna, o której mowa w ust. 2, może wyznaczyć kilka wyznaczających organów udzielających homologacji i mogą ją zgłosić państwa członkowskie tych wyznaczających organów udzielających homologacji niezależnie od kategorii działań, które będzie ona wykonywać zgodnie z art. 37 ust. 1.
4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych istotnych zmianach dotyczących wyznaczenia.
5. W przypadku gdy przy zastosowaniu aktów delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia należy wyznaczyć konkretną organizację lub właściwy organ prowadzący działania niewymienione wśród działań, o których mowa w art. 37 ust. 1, zgłoszenia dokonuje się zgodnie z niniejszym artykułem.
6. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz i szczegółowe dane służb technicznych zgłoszonych zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 42

Zmiany dotyczące wyznaczenia

1. W przypadku gdy wyznaczający organ udzielający homologacji stwierdza lub otrzymuje informację, że wyznaczona służba techniczna przestała spełniać wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu lub nie wypełnia swoich obowiązków, wyznaczający organ udzielający homologacji ogranicza, zawiesza lub cofa wyznaczenie, stosownie do wagi niespełnienia wymogów lub niewypełnienia obowiązków. Państwo członkowskie, które zgłosiło tę służbę techniczną, niezwłocznie informuje o tym Komisję. Komisja odpowiednio zmienia opublikowane informacje, o których mowa w art. 41 ust. 6.
2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wyznaczenia lub w razie zaprzestania działalności przez służbę techniczną wyznaczający organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie kroki w celu zapewnienia przetwarzania dokumentów tej służby technicznej przez inną służbę techniczną albo zachowania ich do wglądu na żądanie wyznaczającego organu udzielającego homologacji lub organów nadzoru rynku.

Artykuł 43

Kwestionowanie kompetencji służb technicznych

1. Komisja bada wszystkie przypadki, w których ma wątpliwości lub otrzymuje informacje o wątpliwościach co do kompetencji służby technicznej lub dalszego wypełniania przez tę służbę techniczną nałożonych na nią wymogów i obowiązków.
2. Na wniosek Komisji państwo członkowskie wyznaczającego organu udzielającego homologacji udziela jej wszystkich informacji dotyczących podstawy wyznaczenia lub utrzymania wyznaczenia danej służby technicznej.

3. Komisja zapewnia poufne traktowanie wszystkich szczególnie chronionych informacji uzyskanych w trakcie dochodzenia.
4. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że służba techniczna nie spełnia wymogów wyznaczenia lub przestała je spełniać, informuje o tym państwo członkowskie wyznaczającego organu udzielającego homologacji.

W razie potrzeby Komisja zwraca się do tego państwa członkowskiego o zawieszenie, ograniczenie lub cofnięcie wyznaczenia.

Jeżeli państwo członkowskie nie wprowadzi niezbędnych środków naprawczych, Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wyznaczenia danej służby technicznej. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 46 ust. 2. Komisja powiadamia dane państwo członkowskie o tych aktach wykonawczych i odpowiednio aktualizuje opublikowane informacje, o których mowa w art. 41 ust. 6.

Artykuł 44

Obowiązki operacyjne służb technicznych

1. Służby techniczne wykonują kategorie działań, do których zostały wyznaczone, w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji, zgodnie z procedurami ocen i badań określonymi w niniejszym rozporządzeniu. .
2. Służby techniczne nadzorują lub same prowadzą badania wymagane do homologacji lub inspekcje określone w niniejszym rozporządzeniu. Służby techniczne nie mogą prowadzić badań, ocen ani inspekcji, do których nie zostały należycie wyznaczone przez organ udzielający homologacji.
3. Służby techniczne w każdej chwili:
 - a) w stosownych przypadkach umożliwiają wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji obserwowanie służby technicznej podczas oceny zgodności; oraz
 - b) bez uszczerbku dla art. 35 ust. 10 i art. 45 przekazują wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji informacje dotyczące swoich kategorii działań objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, których może on od nich zażądać.
4. W przypadku gdy służba techniczna stwierdzi, że producent nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym wyznaczający organ udzielający homologacji, aby zażądał on od producenta podjęcia odpowiednich środków naprawczych oraz nie wydawał producentowi świadectwa homologacji typu, o ile nie zostaną podjęte odpowiednie środki naprawcze zadowalające organ udzielający homologacji.
5. W przypadku gdy w trakcie monitorowania zgodności produkcji w następstwie wydania świadectwa homologacji typu służba techniczna działająca w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji stwierdzi, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego przestała spełniać wymogi zawarte w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym wyznaczający organ udzielający homologacji. Organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie środki przewidziane w art. 22.

Artykuł 45

Obowiązki informacyjne służb technicznych

1. Służby techniczne informują wyznaczający organ udzielający homologacji o:
 - a) wszelkich stwierdzonych przypadkach niezgodności, które mogą wymagać odmowy, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia świadectwa homologacji typu;
 - b) wszelkich okolicznościach mających wpływ na zakres i warunki ich wyznaczenia;
 - c) wszelkich otrzymanych od organów nadzoru rynku wnioskach o informacje dotyczące ich działalności.
2. Na żądanie wyznaczającego organu udzielającego homologacji służby techniczne dostarczają informacji o działaniach należących do zakresu jej wyznaczenia oraz o wszelkich innych prowadzonych działaniach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie.

ROZDZIAŁ XII

AKTY WYKONAWCZE I AKTY DELEGOWANE

Artykuł 46

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Rolniczych (TC-AV), ustanowiony na mocy art. 69 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, który jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 47

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 5, art. 15 ust. 2, art. 21 ust. 9, art. 22 ust. 6 i art. 39, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [*Urząd Publikacji: – proszę wstawić datę wejścia w życie*]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament

Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 5, art. 15 ust. 2, art. 21 ust. 9, art. 22 ust. 6 i art. 39, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego, w tym zmieniającego lub uchylającego aktu delegowanego, Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 5, art. 15 ust. 2, art. 21 ust. 9, art. 22 ust. 6 i art. 39 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

ROZDZIAŁ XIII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 48

Zmiana rozporządzenia (UE) 2019/1020

W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/1020 dodaje się punkt w brzmieniu:

„71. [Rozporządzenie XXX] w sprawie homologacji i nadzoru rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1020”.

Artykuł 49

Forum

1. Komisja ustanawia forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów (zwane dalej „forum”), przewodniczy mu i nim zarządza.

Forum składa się z wyznaczonych przez każde państwo członkowskie przedstawicieli reprezentujących ich organy udzielające homologacji oraz organy nadzoru rynku.

We wszystkich stosownych przypadkach do udziału w działalności forum w charakterze obserwatorów – zgodnie z regulaminem, o którym mowa w ust. 6 niniejszego artykułu – można zapraszać służby techniczne, przedstawiciele

Parlamentu Europejskiego, branży lub inne istotne podmioty gospodarcze, a także zainteresowane strony związane z kwestiami bezpieczeństwa.

2. Doradcze zadania forum mają za cel promowanie dobrych praktyk – aby ułatwiać jednakową interpretację i jednakowe wdrażanie niniejszego rozporządzenia.

Na forum analizowane są:

- a) kwestie związane z jednolitym interpretowaniem wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu;
 - b) wyniki działań w zakresie udzielania homologacji typu i nadzoru rynku;
 - c) kwestie o znaczeniu ogólnym dotyczące wdrażania wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych;
 - d) przypadki naruszenia przepisów przez podmioty gospodarcze;
 - e) wdrażanie środków naprawczych lub ograniczających określonych w rozdziale IX;
 - f) planowanie, koordynacja i wyniki działań w zakresie nadzoru rynku.
3. W ramach swych zadań doradczych i z uwzględnieniem wyników analiz zgodnie z ust. 2 forum może wyrazić swoją opinię lub wydać zalecenie.
 4. Przy wyrażaniu opinii lub wydawaniu zaleceń forum dąży do osiągnięcia konsensusu. Jeżeli osiągnięcie konsensusu jest niemożliwe, forum wyraża swoją opinię lub wydaje swoje zalecenia zwykłą większością głosów państw członkowskich. Każde państwo członkowskie ma jeden głos. Państwa członkowskie reprezentujące odrębne stanowiska mogą wnioskować o to, by ich stanowiska, wraz z uzasadnieniem, zostały odnotowane w opinii lub zaleceniach forum.
 5. Przyjmując akty wykonawcze, Komisja należycie uwzględni opinie wyrażone przez forum zgodnie z ust. 2.
 6. Forum przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.
 7. Do celów niniejszego rozporządzenia:
 - a) nie stosuje się art. 30 ust. 2 oraz art. 32 rozporządzenia (UE) 2019/1020;
 - b) odniesienia do „grup ADCO” w art. 11 ust. 8, art. 30 ust. 1 i 3, art. 31 ust. 2 i art. 33 rozporządzenia (UE) 2019/1020 odczytuje się jako odniesienia do forum.

Artykuł 50

Kary

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i wprowadzają wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia stosowania tych kar. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie do *[Urząd Publikacji: proszę wstawić dokładną datę poprzedzającą datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]* powiadamiają Komisję o tych przepisach oraz niezwłocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach ich dotyczących.

2. Karom podlegają następujące typy naruszeń przepisów:
- a) składanie fałszywych oświadczeń w trakcie procedur homologacyjnych lub procedur prowadzących do odzyskania;
 - b) fałszowanie wyników badań w zakresie homologacji typu lub zgodności eksploatacji;
 - c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby prowadzić do odzyskania, odmowy lub cofnięcia homologacji typu;
 - d) odmowa udzielenia dostępu do informacji;
 - e) udostępnianie na rynku lub dopuszczanie przez podmioty gospodarcze maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego podlegających homologacji bez uzyskania takiej homologacji lub fałszowanie w tym celu dokumentów lub oznakowań;
 - f) niewypełnianie obowiązków przez podmioty gospodarcze;
 - g) niespełnianie przez służby techniczne wymogów w zakresie ich wyznaczenia.

Artykuł 51

Przegląd

1. Do [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę – 60 miesięcy po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia] Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wdrażania niniejszego rozporządzenia, w razie potrzeby wraz z odpowiednimi wnioskami ustawodawczymi.
2. Sprawozdanie opiera się na konsultacjach z właściwymi zainteresowanymi stronami oraz uwzględnia wszystkie powiązane normy europejskie lub międzynarodowe, a także informacje, o których mowa w ust. 3.
3. Do [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę – 48 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie poinformują Komisję o:
 - a) stosowaniu procedur dotyczących homologacji typu i nadzoru rynku określonych w niniejszym rozporządzeniu;
 - b) liczbie homologacji typu UE udzielonych na podstawie niniejszego rozporządzenia od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia];
 - c) krajowych wymogach dotyczących krajowej homologacji typu udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach, krajowej homologacji indywidualnej i krajowej homologacji typu oraz tego, ile takich homologacji udzielono od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia].

Artykuł 52

Przepisy przejściowe

Na zasadzie odstępstwa od niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie do ... [proszę wstawić datę – osiem lat od daty rozpoczęcia stosowania] mogą stosować dowolne przepisy krajowe dotyczące krajowej homologacji typu maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych *w odniesieniu do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które wprowadzono do obrotu w okresie od [proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania] do ...*[proszę wstawić datę – osiem lat od daty rozpoczęcia stosowania]. W okresie tym producenci mogą podjąć decyzję o stosowaniu homologacji typu UE albo zachowaniu zgodności z odpowiednimi przepisami krajowymi.

Artykuł 53

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę – 36 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

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