

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/76/WE****z dnia 13 lipca 2009 r.****w sprawie poziomu hałasu odczuwanego przez kierującego kołowymi ciągnikami rolniczymi lub leśnymi****(wersja ujednolicona)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 77/311/EWG Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 marca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do poziomu hałasu odczuwanego przez kierującego kołowymi ciągnikami rolniczymi lub leśnymi <sup>(3)</sup> została kilkakrotnie znacząco zmieniona <sup>(4)</sup>. Dla zapewnienia jasności i zrozumiałości powinna zostać sporządzona jej wersja ujednolicona.
- (2) Dyrektywa 77/311/EWG jest jedną ze szczegółowych dyrektyw dotyczących systemu homologacji typu WE, o którym mowa w dyrektywie Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych, zastąpionej przez dyrektywę 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi <sup>(5)</sup>, w której określono normy techniczne dotyczące projektowania i budowy ciągników rolniczych i leśnych odnoszące się do poziomu hałasu odczuwanego przez kierowcę. Te normy techniczne dotyczą zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich, mającego na celu umożliwienie stosowania dla wszystkich typów traktorów procedury homologacji typu WE, o której mowa w dyrektywie 2003/37/WE. W związku z tym przepisy dyrektywy 2003/37/WE odnoszące się do ciągników rolniczych i leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami

i oddzielnymi zespołami technicznymi stosuje się do niniejszej dyrektywy.

- (3) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego i stosowania dyrektyw określonych w załączniku IV część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

**Artykuł 1**

1. Na użytek niniejszej dyrektywy „ciągnik” (rolniczy lub leśny) oznacza pojazd silnikowy, wyposażony w koła lub gąsienice, mający co najmniej dwie osie, którego główna funkcja polega na mocy pociągowej i który został specjalnie skonstruowany do holowania, pchania, przewożenia lub napędzania niektórych narzędzi, maszyn lub przyczep przeznaczonych do stosowania w rolnictwie lub leśnictwie. Może on być wyposażony w celu przewożenia rzeczy i osób.

2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie jedynie do ciągników określonych w ust. 1, które są wyposażone w ogumienie pneumatyczne i posiadają maksymalną prędkość konstrukcyjną między 6 a 40 km/godz.

**Artykuł 2**

1. Państwa członkowskie nie mogą odmówić przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu ciągnika ze względu na poziom hałasu odczuwanego przez kierującego, jeżeli poziom ten mieści się w następujących granicach:

— 90 dB(A) przy pomiarze zgodnie z załącznikiem I,

lub

— 86 dB(A) przy pomiarze zgodnie z załącznikiem II.

2. W odniesieniu do pojazdów, które nie spełniają wymogów określonych w niniejszej dyrektywie, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem niniejszej dyrektywy:

— nie udzielają homologacji typu WE;

— mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 120 z 16.5.2008, s. 15.

<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 19 lutego 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 25 czerwca 2009 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 105 z 28.4.1977, s. 1.

<sup>(4)</sup> Zob. załącznik IV część A.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1.

3. W odniesieniu do nowych pojazdów, które nie spełniają wymogów określonych w niniejszej dyrektywie, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem niniejszej dyrektywy:

- uznają świadectwa zgodności, w jakie zaopatrzone są nowe pojazdy zgodnie z dyrektywą 2003/37/WE, za już nieobowiązujące do celów art. 7 ust. 1 tej dyrektywy;
- mogą odmówić rejestracji, zakazać sprzedaży lub odmówić dopuszczenia do eksploatacji tych nowych pojazdów.

4. Państwa członkowskie nie mogą odmówić rejestracji ani zakazać sprzedaży, dopuszczenia do eksploatacji lub stosowania jakiegokolwiek ciągnika ze względu na poziom hałasu odczuwanego przez kierującego, jeżeli poziom ten mieści się w następujących granicach:

- 90 dB(A) przy pomiarze zgodnie z załącznikiem I,

lub

- 86 dB(A) przy pomiarze zgodnie z załącznikiem II.

#### Artykuł 3

Do celów niniejszej dyrektywy „kabina” oznacza każdą strukturę zbudowaną ze sztywnych elementów, przezroczystych lub nie, która całkowicie zamyka kierowcę i izoluje go od otoczenia oraz która może być stale zamknięta podczas pracy.

#### Artykuł 4

Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, iż zarówno w prezentacji handlowej, jak i reklamie nie znajduje się nic, co mogłoby sugerować, że ciągniki mają takie cechy dotyczące poziomu hałasu odczuwanego przez kierującego, których w rzeczywistości nie mają.

#### Artykuł 5

Zmiany niezbędne w celu dostosowania wymogów określonych w załącznikach I, II i III do postępu technicznego przyjmowane

są zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 20 ust. 3 dyrektywy 2003/37/WE.

#### Artykuł 6

Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 7

Dyrektywa 77/311/EWG, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku IV część A, traci moc, bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego i stosowania dyrektyw określonych w załączniku IV część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.

#### Artykuł 8

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

Niniejszą dyrektywę stosuje się od dnia 1 stycznia 2010 r.

#### Artykuł 9

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2009 r.

W imieniu Parlamentu  
Europejskiego  
H.-G. PÖTTERING  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
E. ERLANDSSON  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

## APARATURA, WARUNKI I SPOSÓB POMIARU

1. JEDNOSTKA POMIAROWA ORAZ APARATURA POMIAROWA
  - 1.1. Jednostka pomiarowa  
Poziom hałasu  $L_A$  mierzony jest w dB według skali A, oznaczany jako dB(A).
  - 1.2. Aparatura pomiarowa  
Poziom hałasu odczuwanego przez kierującego mierzony jest za pomocą miernika poziomu głośności, określonego w pierwszym wydaniu publikacji 179/1965 Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej.  
  
W przypadku zmiennych odczytów brana jest średnia wartości maksymalnych.
2. WARUNKI POMIARU  
Pomiary przeprowadzane są w następujących warunkach:
  - 2.1. ciągnik musi być nieobciążony, tzn. bez dodatkowego wyposażenia, ale musi posiadać ciecz chłodzącą, środki smarujące, pełen zbiornik paliwa, narzędzia oraz kierowcę. Kierowca nie powinien być ubrany w żadne szczególnie grube ubrania, szalik lub nakrycie głowy. Na ciągniku nie może znajdować się żaden przedmiot, który mógłby zniekształcić poziom hałasu;
  - 2.2. ogumienie musi być napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta, silnik, przekładnia i przednie osie muszą zostać doprowadzone do temperatury roboczej, a przesłony chłodnicy, jeżeli występują, muszą być otwarte podczas dokonywania pomiarów;
  - 2.3. jeżeli dodatkowe urządzenia zasilane silnikiem lub o własnym źródle zasilania, takie jak wycieraczki szyby przedniej, dmuchawa układu ogrzewania lub dodatkowy napęd, mogą wpłynąć na poziom hałasu, muszą być wyłączone podczas dokonywania pomiarów. Natomiast części, które zwykle działają jednocześnie z silnikiem, takie jak np. wentylator silnika, muszą być włączone podczas wykonywania pomiarów;
  - 2.4. obszar, na którym przeprowadzany jest pomiar, powinien znajdować się w otwartym i wystarczająco cichym miejscu; może mieć kształt np. otwartej przestrzeni o promieniu 50 m, ze środkową częścią o promieniu 20 m, która jest praktycznie płaska lub posiada utwardzoną drogę o płaskiej powierzchni z możliwie jak najmniejszą ilością dziur. Droga musi być możliwie jak najczystsza i sucha (tzn. bez żwiru, liści, śniegu itd.). Nachylenia i nierówności są akceptowane tylko wówczas, jeżeli powstałe w ich wyniku zmiany w poziomie hałasu mieszczą się w granicach tolerancji błędów urządzenia pomiarowego;
  - 2.5. powierzchnia drogi musi być taka, aby nie powodowała zbyt dużego hałasu opon;
  - 2.6. pogoda musi być ładna i sucha, bezwietrzna lub z niewielkim wiatrem.  
  
Poziom hałasu otoczenia odczuwany przez kierującego spowodowany wiatrem lub innymi źródłami hałasu musi być co najmniej o 10 dB(A) niższy od poziomu hałasu emitowanego przez ciągnik;
  - 2.7. jeżeli do pomiarów używany jest pojazd, musi być holowany lub kierowany w wystarczającej odległości od ciągnika, aby uniknąć wszelkiego nakładania się hałasu. Podczas pomiarów, w odległości 20 m od każdej strony odcinka testowego drogi ani mniej niż 20 m z przodu lub z tyłu ciągnika, nie może znajdować się żaden przedmiot zniekształcający wynik pomiarów ani powierzchnia odbijająca dźwięk. Warunek ten uznaje się za spełniony, jeżeli zmiany poziomu hałasu przez nie wywołane mieszczą się w granicach tolerancji błędów; jeżeli nie, pomiary muszą zostać przerwane na okres występującego zakłócenia;
  - 2.8. wszystkie pomiary z danej serii muszą być przeprowadzone na tym samym odcinku testowym drogi.
3. SPOSÓB POMIARU
  - 3.1. Mikrofon musi znajdować się w odległości 250 mm od środkowej płaszczyzny siedzenia, po stronie o wyższym poziomie hałasu.  
  
Membrana mikrofonu musi być skierowana przodem do punktu odniesienia siedzenia określonego w załączniku III oraz w odległości 790 mm nad i 150 mm od wymienionego punktu. Należy unikać nadmiernych drgań mikrofonu.

- 3.2. Maksymalny poziom hałasu w dB(A) mierzony jest w następujący sposób:
- 3.2.1. wszystkie elementy otwierane (tzn. drzwi, okna) w ciągniku wyposażonym w seryjnie produkowaną kabinę muszą pozostawać zamknięte podczas początkowej serii pomiarów;
- 3.2.1.1. Podczas drugiej serii pomiarów elementy te muszą być otwarte, pod warunkiem że gdy są otwarte, nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa na drodze, lecz składana szyba przednia musi pozostać zamknięta;
- 3.2.2. hałas musi być mierzony za pomocą miernika poziomu głośności przy obciążeniu odpowiadającym maksymalnemu poziomowi hałasu emitowanego na biegu dającym prędkość najbardziej zbliżoną do 7,5 km/h;
- Regulator dźwigni nastawczej musi być całkowicie otwarty. Początkowo bez obciążenia, stosowane obciążenie musi być stopniowo zwiększane, aż do osiągnięcia maksymalnego poziomu hałasu. Po każdym zwiększeniu obciążenia przed przeprowadzeniem pomiaru należy odczekać aż do pełnej stabilizacji dźwięku;
- 3.2.3. hałas musi być mierzony za pomocą miernika poziomu głośności przy obciążeniu odpowiadającym maksymalnemu poziomowi hałasu na każdym innym biegu niż ten określony w ppkt 3.2.2, na którym poziom zmierzzonego hałasu wynosi co najmniej 1 dB(A) powyżej hałasu na biegu określonym w ppkt 3.2.2.
- Regulator dźwigni nastawczej musi być w pełni otwarty. Początkowo bez obciążenia, stosowane obciążenie musi być stopniowo zwiększane, aż do osiągnięcia maksymalnego poziomu hałasu. Po każdym zwiększeniu obciążenia przed przeprowadzeniem pomiaru należy odczekać aż do pełnej stabilizacji dźwięku;
- 3.2.4. hałas musi być mierzony przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieobciążonego ciągnika.
- 3.3. Sprawozdanie z przeprowadzonej próby zawiera wyniki pomiarów poziomu hałasu przeprowadzonych w następujących warunkach:
- 3.3.1. na biegu pozwalającym osiągnąć prędkość najbardziej zbliżoną do 7,5 km/h;
- 3.3.2. na każdym biegu, w przypadku gdy warunki określone w ppkt 3.2.3. są spełnione;
- 3.3.3. przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej.
4. KRYTERIA OCENY
- Wyniki pomiarów określonych w ppkt 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3 i 3.2.4 nie mogą przekroczyć wartości ustanowionych w art. 2.
-

## ZAŁĄCZNIK II

## APARATURA, WARUNKI I SPOSÓB POMIARU

1. JEDNOSTKA POMIAROWA ORAZ APARATURA POMIAROWA
  - 1.1. Jednostka pomiarowa  
Poziom hałasu  $L_A$  mierzony jest w dB według skali A, oznaczany jako dB(A)
  - 1.2. Aparatura pomiarowa  
Poziom hałasu odczuwanego przez kierującego mierzony jest za pomocą miernika poziomu głośności, określonego w pierwszym wydaniu publikacji 179/1965 Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej.  
  
W przypadku zmiennych odczytów brana jest średnia wartości maksymalnych.
2. WARUNKI POMIARU  
Pomiary przeprowadzane są w następujących warunkach:
  - 2.1. ciągnik musi być nieobciążony, tzn. bez dodatkowego wyposażenia, ale musi posiadać ciecz chłodzącą, środki smarujące, pełen zbiornik paliwa, narzędzia oraz kierowcę. Kierowca nie powinien być ubrany w żadne szczególnie grube ubrania, szalik lub nakrycie głowy. Na ciągniku nie może znajdować się żaden przedmiot, który mógłby zniekształcić poziom hałasu;
  - 2.2. ogumienie musi być napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta, silnik, przekładnia i przednie osie muszą zostać doprowadzone do temperatury roboczej, a przesłony chłodnicy, jeżeli występują, muszą być otwarte podczas dokonywania pomiarów;
  - 2.3. jeżeli dodatkowe urządzenia zasilane silnikiem lub o własnym źródle zasilania, takie jak wycieraczki szyby przedniej, dmuchawa układu ogrzewania lub dodatkowy napęd, mogą wpłynąć na poziom hałasu, muszą być wyłączone podczas dokonywania pomiarów. Natomiast części, które zwykle działają jednocześnie z silnikiem, takie jak np. wentylator silnika, muszą być włączone podczas wykonywania pomiarów;
  - 2.4. obszar, na którym przeprowadzany jest pomiar, powinien znajdować się w otwartym i wystarczająco cichym miejscu; może mieć kształt np. otwartej przestrzeni o promieniu 50 m, ze środkową częścią o promieniu 20 m, która jest praktycznie płaska lub posiada utwardzoną drogę o płaskiej powierzchni z możliwie jak najmniejszą ilością dziur. Droga musi być możliwie jak najczystsza i sucha (tzn. bez żwiru, liści, śniegu itd.). Nachylenia i nierówności są akceptowane tylko wówczas, jeżeli powstałe w ich wyniku zmiany w poziomie hałasu mieszczą się w granicach tolerancji błędów urządzenia pomiarowego;
  - 2.5. powierzchnia drogi musi być taka, aby nie powodowała zbyt dużego hałasu opon;
  - 2.6. pogoda musi być ładna i sucha, bezwietrzna lub z niewielkim wiatrem.  
  
Poziom hałasu otoczenia odczuwany przez kierującego spowodowany wiatrem lub innymi źródłami hałasu musi być co najmniej o 10 dB(A) niższy od poziomu hałasu emitowanego przez ciągnik;
  - 2.7. jeżeli do pomiarów używany jest pojazd, musi być holowany lub kierowany w wystarczającej odległości od ciągnika, aby uniknąć wszelkiego nakładania się hałasu. Podczas pomiarów, w odległości 20 m od każdej strony odcinka testowego drogi ani mniej niż 20 m z przodu lub z tyłu ciągnika, nie może znajdować się żaden przedmiot zniekształcający wynik pomiarów ani powierzchnia odbijająca dźwięk. Warunek ten uznaje się za spełniony, jeżeli zmiany poziomu hałasu przez nie wywołane mieszczą się w granicach tolerancji błędów; jeżeli nie, pomiary muszą zostać przerwane na okres występującego zakłócenia;
  - 2.8. wszystkie pomiary z danej serii muszą być przeprowadzane na tym samym odcinku testowym drogi.
3. SPOSÓB POMIARU
  - 3.1. Mikrofon musi znajdować się w odległości 250 mm od środkowej płaszczyzny siedzenia, po stronie o wyższym poziomie hałasu.  
  
Membrana mikrofonu musi być skierowana przodem do punktu odniesienia siedzenia określonego w załączniku III oraz w odległości 790 mm nad i 150 mm od wymienionego punktu. Należy unikać nadmiernych drgań mikrofonu.

- 3.2. Poziom hałas określa się w następujący sposób:
- 3.2.1. ciągnik musi jechać wzdłuż odcinka z tą samą prędkością testową co najmniej trzy razy przez co najmniej 10 sekund;
  - 3.2.2. wszystkie elementy otwierane (tzn. drzwi, okna) w ciągniku wyposażonym w seryjnie produkowaną kabinę muszą pozostawać zamknięte podczas początkowej serii pomiarów.
  - 3.2.2.1. Podczas drugiej serii pomiarów elementy te muszą być otwarte, pod warunkiem że gdy są otwarte, nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa na drodze, lecz składana szyba przednia musi pozostać zamknięta;
  - 3.2.3. hałas musi być mierzony przy maksymalnych obr./min za pomocą miernika poziomu głośności, tj. na biegu dającym prędkość najbardziej zbliżoną do 7,5 km/h przy znamionowych obr./min. Ciągnik nie może być obciążony w trakcie dokonywania pomiarów.

4. KRYTERIA OCENY

Wyniki pomiarów określonych w ppkt 3.2.2 i ppkt 3.2.3 nie mogą przekroczyć wartości ustanowionych w art. 2.

---

## ZAŁĄCZNIK III

## OKREŚLENIE POŁOŻENIA PUNKTU ODNIESIENIA SIEDZENIA

## 1. DEFINICJA

1.1. Punktem odniesienia siedzenia (S) jest punkt znajdujący się na środkowej wzdłużnej płaszczyźnie siedzenia w punkcie przecięcia płaszczyzny stycznej oparcia z płaszczyzną poziomą. Ta płaszczyzna pozioma przecina powierzchnię pokrywę dolnej siedzenia w odległości 150 mm od punktu odniesienia siedzenia.

## 2. OKREŚLENIE PUNKTU ODNIESIENIA SIEDZENIA

2.1. Punkt odniesienia siedzenia określa się przy użyciu urządzenia przedstawionego na rys. 1 i 2 dodatku do niniejszego załącznika, które umożliwiają symulacje obciążenia wywołanego ciężarem pasażera.

2.2. Siedzenie musi być umieszczone w środkowym punkcie zakresu regulacji pionowej, niezależnej od regulacji poziomej. W celu określenia położenia mikrofonu, określonego w sekcji 3 załączników I i II, siedzenie musi być przy środkowym punkcie zakresu regulacji poziomej lub możliwie jak najbliżej niego.

## 3. OPIS URZĄDZENIA

3.1. Urządzenie, określone w ppkt 2.1, składa się z płyty obciążającej siedzenie i dwóch części oparcia pod plecy.

3.2. Niższa część oparcia jest połączona przegubami w okolicy górnej części pleców (okolicę łopatek) (A) oraz dolnej (część lędźwiowa) (B), przy czym istnieje możliwość pionowej regulacji przegubu (B) (zob. rys. 2).

## 4. USTAWIANIE URZĄDZENIA

Urządzenie ustawia się w następujący sposób:

4.1. urządzenie kładzie się na siedzeniu;

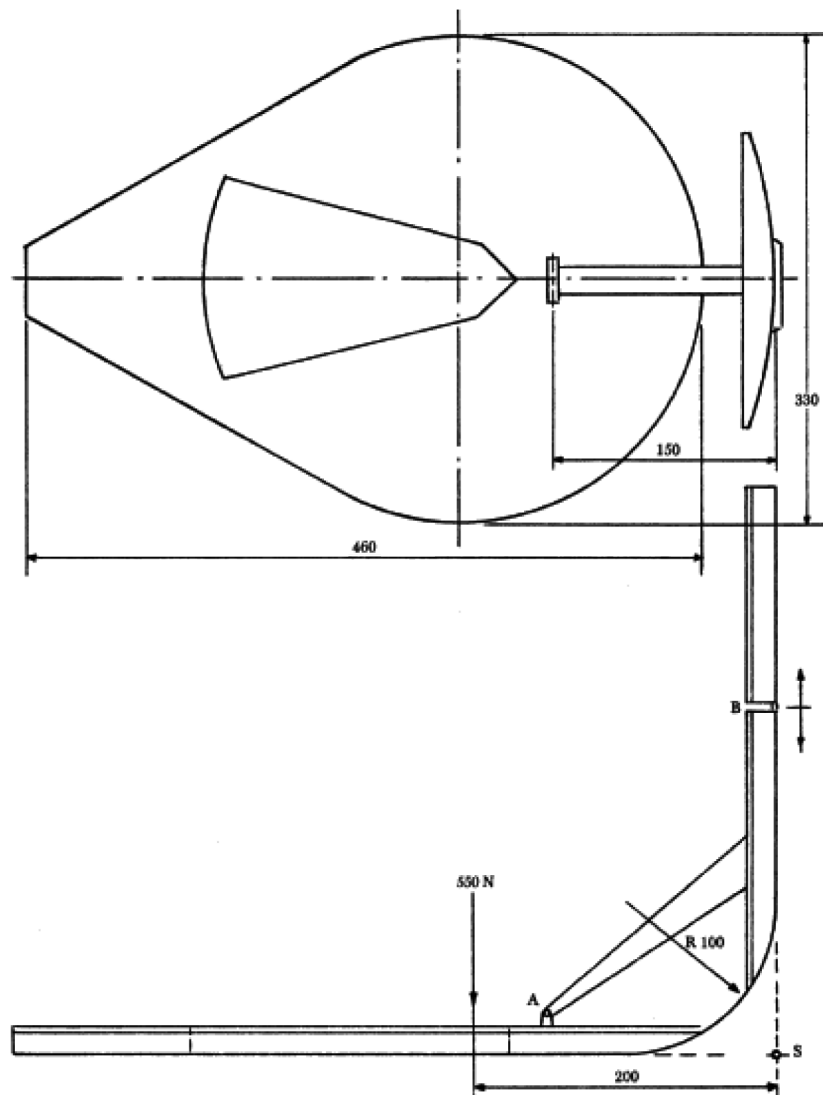
4.2. obciążone zostaje siłą 550 N w punkcie znajdującym się 50 mm od przegubu (A) w kierunku przednim, a dwie części oparcia są lekko dociśnięte do oparcia siedzenia;

4.3. jeżeli nie jest możliwe określenie dokładnej stycznej do niższej części oparcia, niższa tylna część oparcia znajdująca się w pozycji pionowej musi się lekko opierać o oparcie siedzenia;

4.4. w przypadku siedzeń z zawieszeniem, dostosowujących się do ciężaru kierowcy, zawieszenie to ma być tak ustawione, aby siedzenie znajdowało się w punkcie równo oddalonym od dwóch skrajnych pozycji.

---

Dodatek

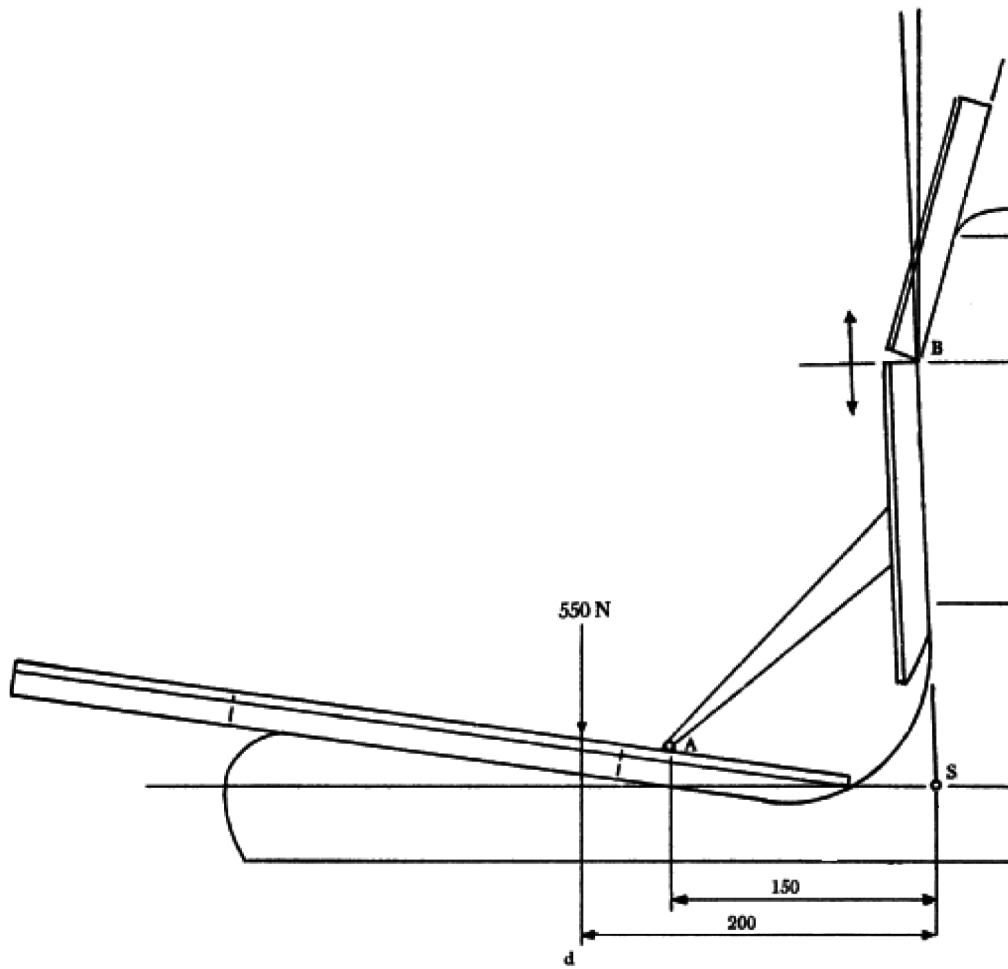


(Wymiary w milimetrach)

Rysunek 1

Urządzenie służące do wyznaczenia punktu odniesienia siedzenia





(Wymiary w milimetrach)

Rysunek 2

Sposób wyznaczenia punktu odniesienia siedzenia

—

## ZAŁĄCZNIK IV

## CZĘŚĆ A

## Uchylona dyrektywa i wykaz jej kolejnych zmian

(określone w art. 7)

Dyrektywa Rady 77/311/EWG  
(Dz.U. L 105 z 28.4.1977, s. 1)

Dyrektywa Rady 82/890/EWG  
(Dz.U. L 378 z 31.12.1982, s. 45)

jedynie w zakresie, w jakim art. 1 ust. 1 odnosi się do przepisów dyrektywy 77/311/EWG

Dyrektywa 97/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 277 z 10.10.1997, s. 24)

jedynie w zakresie, w jakim art. 1 tiret pierwsze odnosi się do przepisów dyrektywy 77/311/EWG

Decyzja Komisji 96/627/WE  
(Dz.U. L 282 z 1.11.1996, s. 72)

Decyzja Komisji 2000/63/WE  
(Dz.U. L 22 z 27.1.2000, s. 66)

Decyzja Komisji 2006/26/WE  
(Dz.U. L 65 z 7.3.2006, s. 22)

jedynie art. 2 i załącznik II

## CZĘŚĆ B

## Lista terminów przeniesienia do prawa krajowego i stosowania

(określonych w art. 7)

Akt prawny	Termin przeniesienia	Data stosowania
77/311/EWG	1 października 1978 r.	—
82/890/EWG	22 czerwca 1984 r.	—
97/54/WE	22 września 1998 r.	23 września 1998 r.
96/627/WE	29 września 1999 r.	—
2000/63/WE	30 września 2001 r.	—
2006/26/WE	31 grudnia 2006 r. <sup>(1)</sup>	—

<sup>(1)</sup> Zgodnie z art. 5 dyrektywy 2006/26/WE:

„1. Od dnia 1 stycznia 2007 r. w odniesieniu do pojazdów, które spełniają wymogi określone odpowiednio w dyrektywach 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG i 89/173/EWG zmienionych niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy:

- a) nie będą odmawiać udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu;
- b) nie będą zabraniać rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu takiego pojazdu.

2. Od dnia 1 lipca 2007 r. w odniesieniu do pojazdów, które nie spełniają wymogów określonych odpowiednio w dyrektywach 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG i 89/173/EWG zmienionych niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy:

- a) nie będą udzielać homologacji typu WE;
- b) mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu.

3. Od dnia 1 lipca 2009 r. w odniesieniu do pojazdów, które nie spełniają wymogów określonych odpowiednio w dyrektywach 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG i 89/173/EWG zmienionych niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy:

- a) uznają świadectwa zgodności, w jakie zaopatrzone są nowe pojazdy, zgodnie z przepisami dyrektywy 2003/37/WE, za już nieobowiązujące do celów art. 7 ust. 1;
- b) mogą odmówić rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu tych nowych pojazdów.”.

## ZAŁĄCZNIK V

## Tabela korelacji

Dyrektywa 77/311/EWG	Dyrektywa 2006/26/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 1		Artykuł 1
Artykuł 2 ust. 1 akapit pierwszy		Artykuł 2 ust. 1 i 4
Artykuł 2 ust. 1 akapit drugi		—
Artykuł 2 ust. 2		—
	Artykuł 5 ust. 2	Artykuł 2 ust. 2
	Artykuł 5 ust. 3	Artykuł 2 ust. 3
Artykuły 3, 4 i 5		Artykuły 3, 4 i 5
Artykuł 6 ust. 1		—
Artykuł 6 ust. 2		Artykuł 6
—		Artykuł 7
—		Artykuł 8
Artykuł 7		Artykuł 9
Załącznik I		Załącznik I
Załącznik II		Załącznik II
Załącznik III		Załącznik III
—		Załącznik IV
—		Załącznik V