

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

L 141



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 52
6 czerwca 2009

Spis treści

I Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa

ROZPORZĄDZENIA

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 468/2009 z dnia 5 czerwca 2009 r. ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw..... 1

DYREKTYWY

- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/32/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych państw członkowskich dotyczących rozpuszczalników do ekstrakcji stosowanych w produkcji środków spożywczych i składników żywności (wersja przekształcenie) ⁽¹⁾ 3
- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (wersja przekształcenie) ⁽¹⁾ 12
- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (wersja przekształcenie) ⁽¹⁾ 29

II Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa

DECYZJE

Komisja

2009/431/WE:

- ★ Decyzja Komisji z dnia 29 maja 2009 r. przyznająca Zjednoczonemu Królestwu Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej odstępstwo w odniesieniu do Anglii, Szkocji i Walii na mocy dyrektywy Rady 91/676/EWG dotyczącej ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany pochodzenia rolniczego (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 3853)..... 48

Sprostowania

- ★ Sprostowanie do dyrektywy 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (Dz.U. L 233 z 25.8.1997) (Polskie wydanie specjalne, rozdział 13, tom 19, s. 200) 52

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 468/2009

z dnia 5 czerwca 2009 r.

ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,

uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 1580/2007 z dnia 21 grudnia 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze do rozporządzeń Rady (WE) nr 2200/96, (WE) nr 2201/96 i (WE) nr 1182/2007 w sektorze owoców i warzyw ⁽²⁾, w szczególności jego art. 138 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

Rozporządzenie (WE) nr 1580/2007 przewiduje, w zastosowaniu wyników wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej, kryteria do ustalania przez Komisję standardowych wartości celnych dla przywozu z krajów trzecich, w odniesieniu do produktów i okresów określonych w części A załącznika XV do wspomnianego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Standardowe wartości celne w przywozie, o których mowa w art. 138 rozporządzenia (WE) nr 1580/2007, są ustalone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 6 czerwca 2009 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 5 czerwca 2009 r.

W imieniu Komisji

Jean-Luc DEMARTY

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 350 z 31.12.2007, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

(EUR/100 kg)

Kod CN	Kod krajów trzecich ⁽¹⁾	Standardowa stawka celna w przywozie
0702 00 00	MA	32,7
	MK	43,9
	TR	55,6
	ZZ	44,1
0707 00 05	MK	24,8
	TR	98,6
	ZZ	61,7
0709 90 70	TR	113,3
	ZZ	113,3
0805 50 10	AR	70,4
	TR	60,0
	ZA	64,1
	ZZ	64,8
0808 10 80	AR	114,0
	BR	74,1
	CA	69,7
	CL	88,3
	CN	85,0
	NA	101,9
	NZ	103,9
	US	124,3
	ZA	73,4
	ZZ	92,7
0809 10 00	TN	169,2
	TR	209,1
	ZZ	189,2
0809 20 95	US	453,6
	ZZ	453,6

⁽¹⁾ Nomenklatura krajów ustalona w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1833/2006 (Dz.U. L 354 z 14.12.2006, s. 19). Kod „ZZ” odpowiada „innym pochodzeniom”.

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/32/WE

z dnia 23 kwietnia 2009 r.

w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych państw członkowskich dotyczących rozpuszczalników do ekstrakcji stosowanych w produkcji środków spożywczych i składników żywności

(wersja przekształcenie)

(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 ⁽¹⁾,
- stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,
- a także mając na uwadze, co następuje:
- (1) Dyrektywa Rady 88/344/EWG z dnia 13 czerwca 1988 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących rozpuszczalników do ekstrakcji stosowanych w produkcji środków spożywczych i składników żywności ⁽³⁾ została kilkakrotnie znacząco zmieniona ⁽⁴⁾. Ponieważ zostają wprowadzone do niej kolejne zmiany, wskazane byłoby przerehabilitowanie stosownych przepisów dla zapewnienia czytelności.
- (2) Różnice w ustawodawstwach krajowych dotyczących rozpuszczalników do ekstrakcji utrudniają swobodny przepływ środków spożywczych i mogą stworzyć warunki nierównej konkurencji, co bezpośrednio oddziałuje na funkcjonowanie rynku wewnętrznego.
- (3) Z tego względu zbliżenie przepisów ustawowych państw członkowskich jest konieczne, jeżeli ma zostać osiągnięty swobodny przepływ środków spożywczych.
- (4) Przepisy ustawowe dotyczące rozpuszczalników do ekstrakcji stosowanych w środkach spożywczych powinny przede wszystkim uwzględniać wymagania zdrowotne, ale także, w granicach koniecznych do ochrony zdrowia, potrzeby gospodarcze i technologiczne.
- (5) Zbliżenie przepisów ustawowych powinno obejmować sporządzenie jednego wykazu rozpuszczalników do ekstrakcji stosowanych do przygotowywania środków spożywczych lub składników żywności. Konieczne jest także określenie ogólnych kryteriów czystości.
- (6) Stosowanie rozpuszczalników do ekstrakcji zgodnie z warunkami dobrej praktyki wytwarzania powinno prowadzić do usunięcia ze środków spożywczych i składników żywności całości lub większej części pozostałości rozpuszczalnika.
- (7) Zgodnie z takimi warunkami, obecność pozostałości rozpuszczalnika lub związków pochodnych w finalnych środkach spożywczych lub składnikach żywności może być niezamierzona, ale nieunikniona z technologicznego punktu widzenia.
- (8) Chociaż na ogół szczególne ograniczenia są przydatne, to nie jest niezbędne ich ustanowienie w przypadku substancji wymienionych w części I załącznika I, ponieważ substancje te zostały uznane za dopuszczalne z punktu widzenia bezpieczeństwa konsumentów, jeżeli są one stosowane zgodnie z warunkami dobrej praktyki produkcyjnej.
- (9) Uwzględniając ochronę zdrowia publicznego, powinny zostać ustanowione warunki stosowania innych rozpuszczalników do ekstrakcji wymienionych w częściach II i III załącznika I oraz dopuszczalne poziomy pozostałości tych rozpuszczalników w żywności i jej składnikach.
- (10) Należy ustanowić szczególne kryteria czystości dla rozpuszczalników do ekstrakcji oraz metod analizy i pobierania próbek tych rozpuszczalników znajdujących się w oraz na powierzchni środków spożywczych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 224 z 30.8.2008, s. 87.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 23 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 23 marca 2009 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 157 z 24.6.1988, s. 28.

⁽⁴⁾ Zobacz załącznik II część A.

- (11) Jeżeli w świetle nowych informacji stosowanie rozpuszczalników do ekstrakcji przewidziane w niniejszej dyrektywie okazałoby się zagrożeniem dla zdrowia, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zawieszenia lub ograniczenia zastosowania takich rozpuszczalników lub zmniejszenia istniejących limitów, zanim decyzja w tej sprawie zostanie podjęta na poziomie wspólnotowym.
- (12) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (13) W szczególności Komisja powinna być uprawniona do zmiany wykazu rozpuszczalników do ekstrakcji, które mogą być stosowane w przetwarzaniu surowców, środków spożywczych, części składowych żywności lub składników żywnościowych, szczegóły warunków ich stosowania oraz maksymalnych limitów pozostałości, a także do ustanowienia szczególnych kryteriów czystości dla rozpuszczalników do ekstrakcji oraz metod analizy koniecznych do potwierdzenia zgodności z ogólnymi i szczególnymi kryteriami czystości, jak również metod analizy i pobierania próbek rozpuszczalników do ekstrakcji w i na środkach spożywczych. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą ustanowioną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (14) Ze względu na skuteczność należy skrócić normalne terminy przyjmowania w procedurze regulacyjnej połączonej z kontrolą zmian do wykazu rozpuszczalników do ekstrakcji, które mogą być stosowane w przetwarzaniu surowców, środków spożywczych, części składowych żywności lub składników żywnościowych, szczegóły warunków ich stosowania oraz maksymalnych limitów pozostałości, a także przyjęcia szczególnych kryteriów czystości dla rozpuszczalników do ekstrakcji.
- (15) Jeżeli, ze względu na konieczną i pilną potrzebę, w szczególności przy zagrożeniu dla zdrowia ludzkiego, normalne terminy w procedurze regulacyjnej połączonej z kontrolą nie mogą być zachowane, Komisja powinna móc stosować procedurę przyspieszoną, ustanowioną w art. 5a ust. 6 decyzji 1999/468/WE, dla przyjmowania zmian w wykazie rozpuszczalników do ekstrakcji, które mogą być stosowane w przetwarzaniu surowców, środków spożywczych, części składowych żywności lub składników żywnościowych, zmian warunków ich stosowania oraz maksymalnych limitów pozostałości, a także dla ustanowienia szczególnych kryteriów czystości dla rozpuszczalników do ekstrakcji, jak również dla wprowadzania zmian do niniejszej dyrektywy w przypadku stwierdzenia, że stosowanie w środkach spożywczych substancji wymienionej w załączniku I lub poziom części składowych, o których mowa w art. 3, zawartych w takiej substancji mogłyby spowodować zagrożenie dla zdrowia ludzkiego, mimo iż spełniają warunki ustanowione w niniejszej dyrektywie.
- (16) Nowe elementy wprowadzone do niniejszej dyrektywy dotyczą wyłącznie procedury komitetu. Dlatego nie muszą być transponowane przez państwa członkowskie.
- (17) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku II część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWE:

Artykuł 1

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do rozpuszczalników do ekstrakcji już stosowanych lub przewidzianych do stosowania w produkcji środków spożywczych lub składników żywności.

Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do rozpuszczalników do ekstrakcji stosowanych do produkcji dodatków do żywności, witamin i innych składników odżywczych, chyba że takie dodatki do żywności, witaminy i składniki odżywcze wymienione są w załączniku I.

Jednakże państwa członkowskie gwarantują, że zastosowanie dodatków do żywności, witamin i innych składników odżywczych nie prowadzi do obecności pozostałości rozpuszczalników do ekstrakcji w środkach spożywczych na poziomie zagrażającym zdrowiu ludzkiemu.

Niniejszą dyrektywę stosuje się bez uszczerbku dla przepisów przyjętych na podstawie bardziej szczegółowych norm wspólnotowych.

2. Do celów niniejszej dyrektywy:

a) „rozpuszczalnik” oznacza dowolną substancję służącą do rozpuszczania środków spożywczych lub ich składników, łącznie z wszelkimi substancjami zanieczyszczającymi, które znajdują się wewnątrz lub na powierzchni środka spożywczego;

b) „rozpuszczalnik do ekstrakcji” oznacza rozpuszczalnik, który jest stosowany do procesu ekstrakcji w trakcie przetwarzania surowców żywnościowych, środków spożywczych, elementów lub składników tych produktów i który zostaje usunięty, ale może spowodować niezamierzoną, lecz nieuniknioną z powodów technologicznych, obecność pozostałości lub związków pochodnych w środkach żywnościowych lub składnikach żywności.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie zezwalają na stosowanie jako rozpuszczalników do ekstrakcji substancji oraz materiałów wymienionych w załączniku I w produkcji środków spożywczych lub składników żywności pod warunkiem stosowania oraz, w odpowiednich przypadkach, w granicach maksymalnych limitów pozostałości rozpuszczalnika do ekstrakcji określonych w tym załączniku.

Państwa członkowskie nie mogą zakazać, ograniczać ani utrudniać obrotu środkami spożywczymi lub składnikami żywności z powodów dotyczących zastosowanych rozpuszczalników do ekstrakcji lub ich pozostałości, jeżeli są one zgodne z przepisami niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie nie zezwalają na stosowanie w charakterze rozpuszczalników do ekstrakcji innych substancji i materiałów niż substancje wymienione w załączniku I ani nie rozszerzają warunków stosowania lub dopuszczalnych poziomów pozostałości poza to, co określono w załączniku I.

3. Woda, do której ewentualnie dodano substancje regulujące kwasowość lub zasadowość, a także inne substancje spożywcze posiadające właściwości rozpuszczające są dopuszczone jako rozpuszczalniki do ekstrakcji w produkcji środków spożywczych i składników żywności.

Artykuł 3

Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zagwarantowania, że substancje i materiały wymienione w załączniku I jako rozpuszczalniki do ekstrakcji spełniają następujące ogólne i szczególne kryteria czystości:

- a) nie zawierają toksycznie niebezpiecznych ilości jakiegokolwiek składników lub substancji;
- b) z zastrzeżeniem wyjątków wynikających ze szczególnych kryteriów czystości przyjętych zgodnie z art. 4 lit. d), nie zawierają więcej niż 1 mg/kg arsenu lub więcej niż 1 mg/kg ołowiu;
- c) spełniają szczególne kryteria czystości przyjęte zgodnie z art. 4 lit. d).

Artykuł 4

Komisja przyjmuje:

- a) konieczne zmiany do załącznika I, wynikające z postępu nauki i techniki w obszarze stosowania rozpuszczalników, warunków ich stosowania oraz maksymalnych limitów pozostałości;

b) metody analizy konieczne do potwierdzenia zgodności z ogólnymi i szczególnymi kryteriami czystości przewidzianymi w art. 3;

c) procedurę pobierania próbek i metody analizy jakościowej i ilościowej rozpuszczalników do ekstrakcji wymienionych w załączniku I i stosowanych do środków spożywczych i składników żywności;

d) o ile to konieczne, szczególne kryteria czystości dotyczące rozpuszczalników do ekstrakcji wymienionych w załączniku I, w szczególności maksymalne dopuszczalne ilości rtęci i kadmu w rozpuszczalnikach do ekstrakcji.

Środki, o których mowa w lit. b) i c) akapitu pierwszego, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 6 ust. 2.

Środki, o których mowa w lit. a) i d) akapitu pierwszego, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 6 ust. 3.

W razie konieczności środki, o których mowa w lit. a) i d) akapitu pierwszego, przyjmowane są zgodnie z procedurą przyspieszoną, o której mowa w art. 6 ust. 4.

Artykuł 5

1. W przypadku gdy w wyniku nowych informacji lub ponownej oceny posiadanych informacji dokonanej po przyjęciu niniejszej dyrektywy, państwo członkowskie będzie miało uzasadnione powody do stwierdzenia, że stosowanie w środkach spożywczych substancji wymienionej w załączniku I lub poziom jednego lub więcej składników, o których mowa w art. 3, zawartych w takiej substancji mogłyby spowodować zagrożenie dla zdrowia ludzkiego, mimo iż spełnia warunki ustanowione w niniejszej dyrektywie, państwo członkowskie może tymczasowo zawiesić lub ograniczyć stosowanie tych przepisów na swoim terytorium. Państwo członkowskie niezwłocznie informuje o tym inne państwa członkowskie oraz Komisję i podaje powody swojej decyzji.

2. W możliwie najkrótszym terminie Komisja bada dowody przedstawione przez zainteresowane państwo członkowskie i zasięga opinii Komitetu, o którym mowa w art. 6 ust. 1, a następnie niezwłocznie wydaje opinię i podejmuje właściwe środki, które mogą zastąpić środki, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Komisja przyjmuje zmiany do niniejszej dyrektywy, jeżeli uzna, że są one konieczne, aby rozwiązać trudności wymienione w ust. 1 i zagwarantować ochronę zdrowia ludzkiego.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmowane są zgodnie z procedurą przyspieszoną, o której mowa w art. 6 ust. 4.

Każde państwo członkowskie, które przyjęło środki ochronne, może w takim wypadku utrzymać je do czasu wejścia w życie zmian na swoim terytorium.

Artykuł 6

1. Komisję wspomaga Stały Komitet ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt, ustanowiony na mocy art. 58 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 178/2002 z dnia 28 stycznia 2002 r. ustanawiającego ogólne zasady i wymagania prawa żywnościowego, powołującego Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności oraz ustanawiającego procedury w zakresie bezpieczeństwa żywności⁽¹⁾.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1–4 i ust. 5 lit. b) oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Terminy określone w art. 5a ust. 3 lit. c), ust. 4 lit. b) i ust. 4 lit. e) decyzji 1999/468/WE ustala się odpowiednio na dwa miesiące, jeden miesiąc i dwa miesiące.

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4 i 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Artykuł 7

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zagwarantowania, że substancje wymienione w załączniku I i przeznaczone do stosowania jako rozpuszczalniki do ekstrakcji w środkach spożywczych nie mogą być wprowadzane do obrotu, jeżeli na ich opakowaniu, pojemnikach lub etykietach nie znajdują się następujące szczegółowe informacje, umieszczone w sposób widoczny, czytelny i nieusuwalny:

- a) nazwa handlowa, jak wskazana w załączniku I;
- b) wyraźne wskazanie, że materiał o danej jakości jest odpowiedni do zastosowania przy ekstrakcji żywności lub składników żywności;
- c) odniesienie umożliwiające identyfikację partii lub serii;
- d) nazwa lub nazwa handlowa i adres producenta lub pakującego lub sprzedawcy posiadającego swoją siedzibę we Wspólnocie;
- e) ilość netto podana w jednostkach objętości;
- f) jeśli konieczne, specjalne warunki składowania lub warunki stosowania.

2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, szczegółowe informacje określone w lit. c), d), e) i f) tego ustępu mogą być umieszczone jedynie w dokumentach handlowych dotyczących partii lub serii dostawy, które przedkłada się wraz z dostawą lub przed dostawą.

3. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla przepisów wspólnotowych o bardziej szczegółowym lub szerszym zakresie, dotyczących wag i miar lub przepisów mających zastosowanie do klasyfikacji, pakowania i etykietowania lub niebezpiecznych substancji i mieszanek.

4. Państwa członkowskie powstrzymują się od ustanawiania bardziej szczegółowych wymogów niż wymogi już zawarte w niniejszym artykule, dotyczących sposobu przedstawiania przewidzianych szczegółowych informacji.

Każde państwo członkowskie gwarantuje jednak, że zakazana jest sprzedaż rozpuszczalników do ekstrakcji na jego terytorium, jeżeli szczegółowe informacje przewidziane w niniejszym artykule nie są przedstawione w języku łatwo zrozumiałym dla nabywców, chyba że przyjęto środki mające na celu dostarczenie nabywcy odpowiednich informacji. Przepis niniejszy nie stanowi przeszkody dla przedstawiania szczegółowych informacji w różnych językach.

Artykuł 8

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się również do rozpuszczalników do ekstrakcji stosowanych lub przeznaczonych do stosowania w produkcji środków spożywczych lub składników żywności przywożonych do Wspólnoty.

⁽¹⁾ Dz.U. L 31 z 1.2.2002, s. 1.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do rozpuszczalników do ekstrakcji ani do środków spożywczych przeznaczonych na wywóz ze Wspólnoty.

Artykuł 9

Dyrektywa 88/344/EWG, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku II część A, traci niniejszym moc, bez naruszenia zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku II część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy należy odczytywać jako odesłania do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku III.

Artykuł 10

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

Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu

Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

P. NEČAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

ROZPUSZCZALNIKI DO EKSTRAKЦИИ, KTÓRE MOGĄ BYĆ STOSOWANE W PRZETWARZANIU SUROWCÓW, ŚRODKÓW SPOŻYWCZYCH, CZĘŚCI SKŁADOWYCH ŻYWNOSCI LUB SKŁADNIKÓW ŻYWNOSCIOWYCH

CZĘŚĆ I

Rozpuszczalniki do ekstrakcji, które mogą być stosowane zgodnie z dobrą praktyką produkcyjną do wszystkich celów ⁽¹⁾

Nazwa:

Propan

Butan

Octan etylu

Etanol

Dwutlenek węgla

Aceton ⁽²⁾

Podtlenek azotu

⁽¹⁾ Stosowanie rozpuszczalników do ekstrakcji uważa się za zgodne z dobrą praktyką wytwarzania, jeżeli skutkiem ich stosowania jest obecność pozostałości lub związków pochodnych tego rozpuszczalnika w ilościach, które są nieuniknione z technologicznego punktu widzenia i które nie stanowią niebezpieczeństwa dla zdrowia ludzkiego.

⁽²⁾ Zabrania się stosowania acetonu w rafinowaniu oleju z resztek oliwek.

CZĘŚĆ II

Rozpuszczalniki do ekstrakcji, w odniesieniu do których określono warunki stosowania

Nazwa	Warunki stosowania (skrótowy opis ekstrakcji)	Maksymalny limit pozostałości w ekstrahowanych środkach spożywczych i składnikach żywności
Heksan ⁽¹⁾	Produkcja lub frakcjonowanie tłuszczów i olejów oraz produkcja masła kakaowego	1 mg/kg w tłuszczu lub oleju, lub maśle kakaowym
	Przygotowywanie odtłuszczonych produktów białkowych i odtłuszczonej mąki	10 mg/kg w żywności zawierającej odtłuszczone produkty białkowe i odtłuszczone mąkę
		30 mg/kg w odtłuszczonych produktach sojowych w postaci sprzedawanej ostatecznemu konsumentowi
Przygotowywanie odtłuszczonych zarodków zbóż	5 mg/kg w odtłuszczonych zarodkach zbożowych	
Octan metylu	Usuwanie kofeiny/teiny lub środków podrażniających i substancji zawierających goryczkę z kawy i herbaty	20 mg/kg w kawie lub herbacie
	Produkcja cukru z melasy	1 mg/kg w cukrze
Etylometryloketon ⁽²⁾	Frakcjonowanie tłuszczów i olejów	5 mg/kg w tłuszczu lub oleju
	Usuwanie kofeiny/teiny lub środków podrażniających i substancji zawierających goryczkę z kawy i herbaty	20 mg/kg w kawie lub herbacie
Dichlorometan	Usuwanie kofeiny/teiny lub środków podrażniających i substancji zawierających goryczkę z kawy i herbaty	2 mg/kg w prażonej kawie i 5 mg/kg w herbacie
Metanol	do wszelkiego użytku	10 mg/kg
Propan-2-ol	do wszelkiego użytku	10 mg/kg

⁽¹⁾ Heksan oznacza produkt komercyjny składający się przede wszystkim z acyklicznych nasyconych węglowodorów zawierających sześć atomów węgla i podlegających destylacji w temperaturze między 64 °C i 70 °C. Połączone zastosowanie heksanu i etylometryloketonu jest zabronione.

⁽²⁾ Poziom n-heksanu w tym rozpuszczalniku nie powinien przekraczać 50 mg/kg. Połączone zastosowanie heksanu i etylometryloketonu jest zabronione.

CZĘŚĆ III

Rozpuszczalniki do ekstrakcji, w odniesieniu do których określono warunki stosowania

Nazwa	Maksymalne limity pozostałości w środkach spożywczych wynikające ze stosowania substancji rozpuszczających do ekstrakcji w przygotowywaniu środków aromatyzujących z naturalnych materiałów aromatyzujących
Eter dietylowy	2 mg/kg
Heksan ⁽¹⁾	1 mg/kg
Cykloheksan	1 mg/kg
Octan metylu	1 mg/kg
Butan-1-ol	1 mg/kg
Butan-2-ol	1 mg/kg
Etylmetylketon ⁽¹⁾	1 mg/kg
Dichlorometan	0,02 mg/kg
Propan-1-ol	1 mg/kg
1,1,1,2-tetrafluoroetan	0,02 mg/kg

⁽¹⁾ Połączone zastosowanie heksanu i etylmetyloketonu jest zabronione.

ZAŁĄCZNIK II

CZĘŚĆ A

**Uchylona dyrektywa i wykaz jej kolejnych zmian
(o których mowa w art. 9)**

Dyrektywa Rady 88/344/EWG
(Dz.U. L 157 z 24.6.1988, s. 28)

Dyrektywa Rady 92/115/EWG
(Dz.U. L 409 z 31.12.1992, s. 31)

Dyrektywa 94/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 331 z 21.12.1994, s. 10)

Dyrektywa 97/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 331 z 3.12.1997, s. 7)

Rozporządzenie (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady Tylko załącznik III pkt 9
(Dz.U. L 284 z 31.10.2003, s. 1)

CZĘŚĆ B

**Lista terminów przeniesienia do prawa krajowego
(o których mowa w art. 9)**

Dyrektywa	Termin przeniesienia
88/344/EWG	13 czerwca 1991 r.
92/115/EWG	a. 1 lipca 1993 r. b. 1 stycznia 1994 r. ⁽¹⁾
94/52/WE	7 grudnia 1995 r.
97/60/WE	a. 27 października 1998 r. b. 27 kwietnia 1999 r. ⁽²⁾

⁽¹⁾ Zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy 92/115/EWG:

- zezwolić na handel produktami zgodnymi z niniejszą dyrektywą najpóźniej do dnia 1 lipca 1993 r.,
- zakazać handlu wyrobami niezgodnymi z niniejszą dyrektywą z mocą od dnia 1 stycznia 1994 r.”.

⁽²⁾ Zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy 97/60/WE:

- „Państwa członkowskie zmieniają przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, tak aby:
- zezwolić na handel produktami spełniającymi wymagania dyrektywy 88/344/EWG, zmienionej przez niniejszą dyrektywę, najpóźniej do dnia 27 października 1998 r.,
- zabronić handlu produktami, które nie spełniają wymagań dyrektywy 88/344/EWG, zmienionej przez niniejszą dyrektywę, od dnia 27 kwietnia 1999 r. Jednakże produkty wprowadzone do obrotu lub oznakowane przed tą datą, a które nie są zgodne z dyrektywą 88/344/EWG, zmienioną niniejszą dyrektywą, mogą być wprowadzane na rynek do czasu wyczerpania zapasów magazynowych.”.

ZAŁĄCZNIK III

Tabela korelacji

Dyrektywa 88/344/EWG	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 1 ust. 1	Artykuł 1 ust. 1
Artykuł 1 ust. 3	Artykuł 1 ust. 2
Artykuł 2 ust. 1	Artykuł 2 ust. 1
Artykuł 2 ust. 2	Artykuł 2 ust. 2
Artykuł 2 ust. 3	—
Artykuł 2 ust. 4	Artykuł 2 ust. 3
Artykuł 3	Artykuł 3
Artykuł 4	Artykuł 4
Artykuł 5	Artykuł 5
Artykuł 6 ust. 1	Artykuł 6 ust. 1
Artykuł 6 ust. 2	—
Artykuł 6 ust. 3	—
—	Artykuł 6 ust. 2
—	Artykuł 6 ust. 3
—	Artykuł 6 ust. 4
Artykuł 7	Artykuł 7
Artykuł 8	Artykuł 8
Artykuł 9	—
—	Artykuł 9
—	Artykuł 10
Artykuł 10	Artykuł 11
Załącznik	Załącznik I
—	Załącznik II
—	Załącznik III

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/40/WE**z dnia 6 maja 2009 r.****w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep****(wersja przekształcenie)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽³⁾ została kilkakrotnie znacząco zmieniona ⁽⁴⁾. Ze względu na nowe zmiany tej dyrektywy, dla zachowania przejrzystości, przepisy te powinny zostać przekształcone.
- (2) W ramach wspólnej polityki transportowej konieczne jest stworzenie jak najlepszych warunków bezpieczeństwa, jak również konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi w państwach członkowskich.
- (3) Nasilenie ruchu drogowego i wynikający stąd wzrost zagrożenia oraz obciążeń stawiają państwa członkowskie przed podobnymi problemami związanymi z bezpieczeństwem co do ich charakteru oraz ich wagi.
- (4) Badania stanu technicznego pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i tanie w trakcie ich cyklu życiowego.
- (5) Minimalne wspólnotowe standardy i metody badań podzespołów określonych w niniejszej dyrektywie powinny zostać sprecyzowane w odrębnych dyrektywach.
- (6) Konieczne jest także pilne dostosowanie do wymogów postępu technicznego standardów i metod ustanowionych w odrębnych dyrektywach, a w celu uproszczenia wprowadzenia w życie koniecznych w tym celu środków należy wprowadzić postępowanie przewidujące ścisłą współpracę między państwami członkowskimi a Komisją w ramach Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego dyrektywy w sprawie badań przydatności do ruchu drogowego.
- (7) Z uwagi na zróżnicowanie standardów i metod nadzoru na obszarze Wspólnoty trudno jest określić dla układów hamulcowych wartości dotyczące w szczególności ustawienia ciśnienia powietrza i czasu hamowania.
- (8) Wszystkie jednostki, które zajmują się nadzorem technicznym pojazdów silnikowych, uznają, że metoda kontrolna, w szczególności kwestia, czy kontrola powinna być przeprowadzana na niezaladowanych, częściowo załadowanych, całkowicie załadowanych pojazdach, ma wpływ na ocenę niezawodności układu hamulcowego.
- (9) Określenie wartości siły hamowania poszczególnych typów pojazdów w różnym stanie obciążenia powinno ułatwić przywrócenie tego zaufania. Niniejsza dyrektywa powinna dopuszczać możliwość kontroli zgodnie z tym trybem postępowania jako alternatywę kontroli zachowania minimalnych wartości dla każdej klasy pojazdów.
- (10) W zakresie układów hamulcowych niniejsza dyrektywa powinna obejmować swym zakresem głównie pojazdy, dla których wydana została homologacja typu części, zgodnie z dyrektywą Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do układów hamulcowych niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁵⁾, mimo iż uznaje się, że określone kategorie pojazdów są dopuszczone do ruchu na podstawie przepisów krajowych, które mogą odbiegać od wymogów tej dyrektywy.
- (11) Państwa członkowskie mogą rozszerzyć zakres kontroli układów hamulcowych, włączając pojazdy lub części nieobjęte niniejszą dyrektywą.
- (12) Państwa członkowskie mogą ustanowić surowszą kontrolę układów lub zwiększyć częstotliwość ich przeprowadzania.

⁽¹⁾ Dz.U. C 224 z 30.8.2008, s. 66.⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 23 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 30 marca 2009 r.⁽³⁾ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 1.⁽⁴⁾ Zobacz załącznik III, część A.⁽⁵⁾ Dz.U. L 202 z 6.9.1971, s. 37.

- (13) Celem niniejszej dyrektywy jest utrzymanie emisji spalin na niskim poziomie poprzez regularne pomiary spalin i poziomu zanieczyszczeń powodowanych przez pojazdy w czasie ich całego okresu eksploatacji oraz zapewnienie, aby pojazdy najbardziej zanieczyszczające powietrze były wyłączone z ruchu do czasu doprowadzenia ich do odpowiedniego stanu.
- (14) Niewłaściwe ustawienie i nieodpowiednia konserwacja szkodzą nie tylko silnikowi, lecz także środowisku naturalnemu, ponieważ prowadzą do zwiększonego zanieczyszczenia powietrza i zużycia paliwa. Istotne jest zatem, ażeby rozwijane były środki transportu przyjazne dla środowiska.
- (15) W przypadku silników wysokoprężnych (Diesel) pomiar zadymienia spalin uznawany jest za właściwy wskaźnik stanu technicznego pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń.
- (16) W przypadku silników benzynowych pomiar emisji tlenu węgla z rury wydechowej na biegu jałowym uznawany jest jako wystarczający wskaźnik stanu technicznego pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń.
- (17) W przypadku nieregularnych przeglądów wysoki odsetek pojazdów może zostać niedopuszczony do ruchu po przeprowadzeniu pomiaru spalin z powodu przekroczenia przepisanych dopuszczalnych wartości emisji.
- (18) Kryteria kontrolne regularnych pomiarów spalin w przypadku pojazdów silnikowych z silnikiem benzynowym, które w celu dopuszczenia do ruchu muszą być wyposażone w urządzenia czyszczące, takie jak katalizatory trójdrożne z sondą lambda, muszą być bardziej surowe niż w przypadku pojazdów konwencjonalnych.
- (19) Dyrektywa 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych⁽¹⁾ wymaga wprowadzenia od roku 2000 pokładowych systemów diagnostycznych (OBD) dla samochodów i lekkich pojazdów użytkowych napędzanych silnikami benzynowymi, w celu nadzorowania działania układu kontroli wydzielenia spalin pojazdu. Podobnie, od roku 2003, wymaga się, aby w OBD były również wyposażone nowe pojazdy z silnikiem diesla.
- (20) Państwa członkowskie mogą, w odpowiednich przypadkach, wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy niektóre pojazdy mające znaczenie historyczne. Dla tych pojazdów państwa mogą wydać własne odrębne przepisy dotyczące kontroli. Możliwość taka nie może prowadzić do stosowania przepisów surowszych niż te, którym pojazd podlegałby pierwotnie.
- (21) Dostępne są proste i powszechne systemy diagnostyczne, które jednostki badawcze mogą zastosować do zbadania znacznej większości pojazdów wyposażonych w ograniczniki prędkości. W przypadku tych pojazdów, w których nie będą mogły zostać zastosowane powszechnie dostępne narzędzia diagnostyczne, władze będą musiały albo posłużyć się sprzętem udostępnionym przez producenta pojazdu, albo zapewnić przyjmowanie odpowiedniego świadectwa badań od producenta pojazdu lub jego reprezentanta.
- (22) Okresowe sprawdzanie prawidłowego działania urządzenia ograniczającego prędkość powinno być ułatwione w pojazdach, które – zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r. zmieniającym rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywę 88/599/EWG dotyczącą stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85⁽²⁾ – wyposażono w nowe urządzenie rejestrujące (tachograf cyfrowy). Od roku 2003 nowe pojazdy są wyposażane w takie urządzenia.
- (23) W przypadku taksówek oraz karettek pogotowia ratunkowego zastosowanie mają podobne wymogi jak w przypadku samochodów osobowych. Podzespoły podlegające kontroli mogą być podobne, pomimo że odstępy czasu między kontrolami są inne.
- (24) Każde państwo członkowskie musi zapewnić, w obszarze swojej jurysdykcji, systematyczną i wysoką jakość technicznej kontroli pojazdów.
- (25) Komisja powinna dokonywać weryfikacji praktycznego stosowania niniejszej dyrektywy.
- (26) Ponieważ cele proponowanego działania, a mianowicie harmonizacja zasad badań przydatności do ruchu drogowego pozwoli uniknąć naruszenia zasad konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi oraz zapewnienia, że pojazdy będą prawidłowo sprawdzane i eksploatowane, nie mogą być zrealizowane przez państwa członkowskie, natomiast mogą być ze względu na skalę działania lepiej zrealizowane na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną we wspomnianym artykule, niniejsza dyrektywa nie może wykraczać poza to, co niezbędne jest dla osiągnięcia tych celów.
- (27) Środki konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽³⁾.

(1) Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 1.

(2) Dz.U. L 274 z 9.10.1998, s. 1.

(3) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (28) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienie do określania pewnych minimalnych standardów i metod badania oraz do dostosowywania ich do postępu technicznego. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie nowymi innymi niż istotne elementami, środki te muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (29) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku III część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ;

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

1. W każdym państwie członkowskim pojazdy silnikowe, ich przyczepy i naczepy zarejestrowane w tym państwie podlegają regularnym badaniom przydatności do ruchu drogowego zgodnie z niniejszą dyrektywą.

2. Kategorie pojazdów podlegające badaniom, odstępy czasu między badaniami oraz podlegające badaniom podzespoły są określone w załącznikach I i II.

Artykuł 2

Badania zdatności do ruchu drogowego przewidziane w niniejszej dyrektywie przeprowadzane są przez państwo członkowskie, organizację publiczną upoważnioną przez państwo lub organizację lub instytucję w tym celu wyznaczone i nadzorowane bezpośrednio przez państwo, włączając należycie upoważnione podmioty prywatne. W przypadku gdy organizacje wyznaczone do przeprowadzania badań technicznych prowadzą jednocześnie działalność jako stacje obsługi pojazdów, państwa członkowskie dokładają wszelkich starań, aby zapewnić obiektywność i wysoką jakość badań technicznych.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie podejmują takie środki, jakie uznają za niezbędne, umożliwiające wykazanie, że pojazd przeszedł z pozytywnym rezultatem badania zdatności do ruchu drogowego, które odpowiadają co najmniej wymogom niniejszej dyrektywy.

Środki te są notyfikowane pozostałym państwom członkowskim oraz Komisji.

2. Każde państwo członkowskie uznaje dowód wydany w innym państwie członkowskim, tak samo jakby to był dowód wydany przez to państwo, świadczący, że pojazd silnikowy zarejestrowany na terytorium tego państwa, razem

z przyczepą lub naczepą, przeszedł z pozytywnym rezultatem badania zdatności do ruchu drogowego, które odpowiadają co najmniej wymogom niniejszej dyrektywy.

3. Państwa członkowskie stosują odpowiednie procedury, w takim stopniu, w jakim jest to możliwe, aby ustalić, że skuteczność działania hamulców pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium odpowiada wymogom określonym w niniejszej dyrektywie.

ROZDZIAŁ II

WYJĄTKI

Artykuł 4

1. Państwa członkowskie mają prawo wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy pojazdy sił zbrojnych, sił porządkowych oraz straży pożarnej.

2. Państwa członkowskie mogą, po zasięgnięciu opinii Komisji, wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy lub jej poszczególnych przepisów określone pojazdy, które zostały zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu pod szczególnymi warunkami, oraz pojazdy, które nie są lub w nieznacznym zakresie są używane na drogach publicznych, włącznie z pojazdami wyprodukowanymi przed dniem 1 stycznia 1960 r. i mającymi wartość historyczną albo przeł ściowo wycofanymi z ruchu.

3. Państwa członkowskie mogą, dla pojazdów mających wartość historyczną, po zasięgnięciu opinii Komisji, wydać własne przepisy w sprawie nadzoru technicznego.

Artykuł 5

Nie naruszając przepisów zawartych w załącznikach I i II, państwa członkowskie mogą:

- wyznaczyć wcześniejszą datę pierwszego obowiązkowego badania zdatności do ruchu drogowego oraz, w odpowiednich przypadkach, zażądać skierowanie pojazdu na badania przed rejestracją;
- skrócić okres między dwoma kolejnymi obowiązkowymi badaniami technicznymi;
- objąć obowiązkowymi badaniami wyposażenie dodatkowe;
- zwiększyć ilość podzespołów podlegających badaniu;
- rozszerzyć obowiązek regularnych badań technicznych na inne kategorie pojazdów;
- wprowadzić obowiązek specjalnych dodatkowych badań technicznych;
- ustanowić dla pojazdów zarejestrowanych na swoim terytorium wyższe wartości minimalnej skuteczności działania hamulców niż podane w załączniku II i wprowadzić badanie pojazdu obciążonego, przy czym wymagania takie nie wykraczają poza pierwotne zezwolenie dotyczące określonego typu pojazdu.

ROZDZIAŁ III

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 6

1. Komisja przyjmuje odrębne dyrektywy niezbędne do określenia minimalnych standardów i metod nadzoru technicznego pojazdów w odniesieniu do podzespołów wymienionych w załączniku II, a także wszelkie zmiany niezbędne do dostosowania tych standardów i metod do postępu technicznego.

2. Środki te, służące zmianie elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 7 ust. 2.

Artykuł 7

1. Komisję wspomaga Komitet w sprawie przystosowania do postępu technicznego dyrektywy w sprawie badań technicznych pojazdów silnikowych i ich przyczep.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów zawartych w art. 8 tej decyzji.

Artykuł 8

Nie później niż trzy lata po wprowadzeniu regularnych badań technicznych urządzeń ograniczenia prędkości Komisja bada, na podstawie zebranych doświadczeń, czy przewidziane kontrole są wystarczające do wykrycia wadliwych lub przerabianych urządzeń ograniczenia prędkości oraz czy konieczna jest zmiana obowiązujących przepisów.

Artykuł 9

Państwa członkowskie podają do wiadomości Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 10

Dyrektywa 96/96/WE, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku III część A, zostaje uchylona, bez naruszenia zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku III część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji określoną w załączniku IV.

Artykuł 11

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

Artykuł 12

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 6 maja 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
J. KOHOUT
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

**KATEGORIE POJAZDÓW PODLEGAJĄCYCH BADANIOM PRZYDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO
ORAZ CZĘSTOTLIWOŚĆ BADAŃ**

Kategorie pojazdów	Częstotliwość badań
1. Pojazdy silnikowe używane do przewozu osób i posiadające więcej niż osiem miejsc siedzących, nie licząc miejsca kierowcy	Jeden rok od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty, a następnie co rok
2. Pojazdy silnikowe używane do przewozu towarów o dopuszczalnym ciężarze maksymalnym przekraczającym 3 500 kg	Jeden rok od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty, a następnie co rok
3. Przyczepy i naczepy o dopuszczalnym ciężarze maksymalnym przekraczającym 3 500 kg	Jeden rok od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty, a następnie co rok
4. Taksówki, karetki pogotowia ratunkowego	Jeden rok od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty, a następnie co rok
5. Pojazdy silnikowe mające co najmniej cztery koła, zazwyczaj używane do przewozu towarów na drogach, o dopuszczalnym ciężarze maksymalnym nieprzekraczającym 3 500 kg, z wyłączeniem ciągników i maszyn rolniczych	Cztery lata od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty, a następnie co dwa lata
6. Pojazdy silnikowe mające co najmniej cztery koła, używane do przewozu osób, posiadające nie więcej niż osiem miejsc siedzących, nie licząc miejsca kierowcy	Cztery lata od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty, a następnie co dwa lata

ZAŁĄCZNIK II

PODZESPOŁY PODLEGAJĄCE OBOWIĄZKOWYM BADANIOM

Badanie obejmuje przynajmniej niżej wymienione podzespoły, pod warunkiem że odnoszą się one do obowiązkowego wyposażenia pojazdu podlegającego badaniu w określonym państwie członkowskim.

Badania określone w tym załączniku mogą być przeprowadzane wizualnie bez demontażu poszczególnych części pojazdu.

W przypadku podejrzenia uszkodzenia podzespołów pojazdu wymienionych poniżej właściwe władze państwa członkowskiego podejmują procedurę ustalenia warunków używania pojazdu w ruchu drogowym do czasu przejścia następných badań zdatności do ruchu drogowego.

POJAZDY KATEGORII 1, 2, 3, 4, 5 ORAZ 6.

1. Układ hamulcowy

Następujące podzespoły są uwzględniane przy badaniach zdatności do ruchu drogowego układu hamulcowego pojazdu. Wyniki badań uzyskane w czasie badań układu hamulcowego muszą odpowiadać w takim stopniu, w jakim jest to możliwe, wymogom technicznym określonym w dyrektywie 71/320/EWG.

<i>Pozycje kontrolowane lub badane</i>	<i>Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający</i>
1.1. Stan techniczny i działanie	
1.1.1. Sworzeń pedału hamulca nożnego	<ul style="list-style-type: none"> — za ciasny — zużyte łożysko — nadmierne zużycie lub luz
1.1.2. Stan pedału hamulcowego i skok elementu uruchamiającego hamulce	<ul style="list-style-type: none"> — nadmierny lub zbyt mały skok jałowy — pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo — brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka poluzowana lub wytarta do gładkości
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	<ul style="list-style-type: none"> — za długi czas narastania ciśnienia lub podciśnienia, uniemożliwiający skuteczne hamowanie — niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej dwukrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość) — wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza
1.1.4. Wskaźnik ostrzegawczy lub manometr sygnalizujący za niskie ciśnienie	<ul style="list-style-type: none"> — nieprawidłowe działanie albo uszkodzenie wskaźnika lub manometru niskiego ciśnienia powietrza
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	<ul style="list-style-type: none"> — pęknięty, uszkodzony lub nadmiernie zużyty zawór sterujący — wadliwie działający zawór sterujący — sterowanie niepewne, niepewne działanie trzpienia blokującego zaworu — luźne połączenie lub nieszczelność układu — niezadawalające działanie
1.1.6. Hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego	<ul style="list-style-type: none"> — mechanizm zapadkowy hamulca postojowego nie blokuje — nadmierne zużycie na osi dźwigni lub mechanizmie zapadkowym — nadmierny ruch dźwigni
1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące)	<ul style="list-style-type: none"> — nadmierny wypływ powietrza — nadmierny ubytek oleju ze sprężarki — niepewne lub niewłaściwe zamocowanie — ubytek płynu hamulcowego
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy	<ul style="list-style-type: none"> — uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłącze — niebezpieczne, niepełne mocowanie — nadmierny wypływ powietrza

<i>Pozycje kontrolowane lub badane</i>	<i>Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający</i>
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	<ul style="list-style-type: none"> — uszkodzenia, korozja i wyciekanie — niewłaściwie działające urządzenie osuszające — niebezpieczne, niepełne zamocowanie
1.1.10. Jednostki układu hamulcowego, główny cylinder (systemy hydrauliczne)	<ul style="list-style-type: none"> — jednostka układu jest uszkodzona lub działa niewłaściwie — uszkodzenie lub wyciek głównego cylindra — niezabezpieczenie głównego cylindra — niewłaściwy poziom płynu hamulcowego — brakująca nasadka zbiornika głównego cylindra — świecąca lub uszkodzona lampa ostrzegająca o płynie hamulcowym — niewłaściwe działanie urządzenia ostrzegającego o poziomie płynu hamulcowego
1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe	<ul style="list-style-type: none"> — ryzyko uszkodzenia lub pęknięcia — wycieki z przewodów lub połączeń z łącznikiem — uszkodzone lub nadmiernie skorodowane — przemieszczone, nieumocowane
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	<ul style="list-style-type: none"> — ryzyko uszkodzenia lub pęknięcia — uszkodzone, przecierające się, za krótkie przewody hamulcowe, poskręcane — wycieki z przewodów lub łączników — przewody pęczniejące pod wpływem ciśnienia — porowatość
1.1.13. Okładziny hamulcowe	<ul style="list-style-type: none"> — nadmierne zużycie — zanieczyszczenia (olej, smar itd.)
1.1.14. Bębny, tarcze hamulcowe	<ul style="list-style-type: none"> — nadmierne zużycie, porysowanie, pęknięcia, brak zabezpieczenia lub złamanie — zanieczyszczenia (olej, smar itd.) — niezabezpieczone osłony
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni	<ul style="list-style-type: none"> — zniszczenie linek, zaplątanie — nadmierne zużycie lub korozja — niepewne połączenie linek lub drążków — uszkodzenie pancerza linki — jakiegokolwiek ograniczenia w swobodnym ruchu elementów układu hamulcowego — jakiegokolwiek nietypowy ruch dźwigni, sworzni, połączeń wskazujący na niewłaściwą regulację lub zużycie
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (zawierające hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	<ul style="list-style-type: none"> — pęknięcia lub zniszczenia — wyciek — niezabezpieczone/nieprawidłowe zamocowanie — nadmierne skorodowanie — nadmierne zużycie tłoka lub mechanizmu przeponowego — brak pokrywy zabezpieczającej przed kurzem lub nadmierne jej zniszczenie
1.1.17. Korektor siły hamowania	<ul style="list-style-type: none"> — uszkodzenie mechanizmu dźwigni — nieprawidłowa regulacja — zatarty, niepracujący — brak korektora hamowania
1.1.18. Automatyczne korekty luzu	<ul style="list-style-type: none"> — zatarcie lub nietypowa praca, nadmierne zużycie lub niewłaściwa regulacja — wadliwe

Pozycje kontrolowane lub badane	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający
1.1.19. Zwalniacz (gdy jest zainstalowany lub wymagany)	<ul style="list-style-type: none"> — niezabezpieczone połączenia — wadliwie działający
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego	
1.2.1. Sprawność (stopniowe zwiększanie natężenia siły hamowania do maksymalnej)	<ul style="list-style-type: none"> — bardzo mała lub brak siły hamującej na co najmniej jednym kole — uzyskana wartość siły hamowania na poszczególnym kole jest mniejsze niż 70 % największej uzyskanej siły hamowania na innym kole tej samej osi. W przypadku testowania hamulców na drodze występują odchylenia kierunku jazdy podczas hamowania — nierównomierny, skokowy przyrost siły hamulcowej (zakleszczanie) — nieprawidłowy opóźniony czas uruchomienia hamulców na którymkolwiek z kół — nadmierne wahanie siły hamowania odpowiednio do zniekształceń tarczy lub opalizacji bębnow
1.2.2. Skuteczność	<ul style="list-style-type: none"> — wskaźnik skuteczności hamowania, który odnosi się do dopuszczalnej masy całkowitej, w przypadku naczep do sumy dopuszczalnego nacisku na osie, gdzie ma to zastosowanie, minimalna skuteczność hamowania <ul style="list-style-type: none"> kategoria 1: 50 % ⁽¹⁾ kategoria 2: 43 % ⁽²⁾ kategoria 3: 40 % ⁽³⁾ kategoria 4: 50 % kategoria 5: 45 % ⁽⁴⁾ kategoria 6: 50 % — lub siły hamowania mniejsze niż podawane wartości, jeśli zostały określone przez producenta dla osi pojazdu ⁽⁵⁾
1.3. Sprawność i skuteczność awaryjnego układu hamulcowego (jeśli występuje jako oddzielny układ)	
1.3.1. Sprawność	<ul style="list-style-type: none"> — hamulec niedziałający z jednej strony — siła hamująca na którymś kole jest mniejsza od 70 % maksymalnej wartości zmierzonej na innym kole na tej samej osi — nierównomierny skokowy przyrost siły hamującej (zakleszczanie) — niepracujący system hamulców automatycznych w przypadku przyczep
1.3.2. Skuteczność	<ul style="list-style-type: none"> — dla wszystkich kategorii pojazdów wskaźnik skuteczności hamowania ⁽⁶⁾ mniejszy niż 50 % pracy układów hamulcowych określonych w pkt 1.2.2 w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej lub, w przypadku naczep, do sumy dopuszczalnego nacisku na osie
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego	
1.4.1. Sprawność	<ul style="list-style-type: none"> — hamulec niedziałający z jednej strony
1.4.2. Wydajność	<ul style="list-style-type: none"> — dla wszystkich kategorii pojazdów wskaźnik skuteczności hamowania mniejszy niż 16 % w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy lub, dla samochodów osobowych, mniejszy niż 12 % w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej całkowitej masy pojazdu, w zależności od tego, która jest większa
1.5. Zwalniacz lub hamulec silnikowy	<ul style="list-style-type: none"> — nierównomierny przyrost siły hamującej (w przypadku zwalniacza) — uszkodzony, niekompletny

<i>Pozycje kontrolowane lub badane</i>	<i>Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający</i>
1.6. Urządzenie przeciwblokujące	— system sygnalizacji wskazuje uszkodzenie — niekompletny

- (¹) 48 % dla kategorii 1 pojazdów niewyposażonych w ABS lub co do których zatwierdzenie typu nastąpiło przed dniem 1 października 1991 r. (data zakazu pierwszego wprowadzenia do obrotu bez homologacji WE składnika) (dyrektywa 71/320/EWG).
- (²) 45 % dla pojazdów zarejestrowanych po roku 1988 lub z datą stosowania dyrektywy 71/320/EWG, zgodnie z prawem wewnętrznym państw członkowskich, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
- (³) 43 % dla naczip i przyczep z dyszlami zarejestrowanych po roku 1988 lub z datą stosowania dyrektywy 71/320/EWG zgodnie z prawem wewnętrznym państw członkowskich, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
- (⁴) 50 % dla kategorii 5 pojazdów zarejestrowanych po roku 1988 lub z datą stosowania dyrektywy 71/320/EWG zgodnie z prawem wewnętrznym państw członkowskich, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
- (⁵) Wartość odnosząca się do osi pojazdu jest siłą hamowania wyrażoną w niutonach, niezbędną do osiągnięcia minimalnej zalecanej siły hamowania zadeklarowanej przez producenta dla określonej masy pojazdu.
- (⁶) Dla kategorii 2 i 5 pojazdów minimalne osiągi pomocniczego układu hamulcowego muszą wynosić 2,2 m/s² (jako że pomocniczy układ hamulcowy nie został określony w dyrektywie 71/320/EWG).

POJAZDY KATEGORII 1, 2 ORAZ 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 ORAZ 6
2. Układ kierowniczy i koło kierownicy	2. Układ kierowniczy
2.1. Stan techniczny	2.1. Stan techniczny
2.2. Kierownica	2.2. Luz sumaryczny na kole kierownicy
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	2.3. Mocowanie przekładni kierowniczej
2.4. Łożyska kół	
3. Widoczność	3. Widoczność
3.1. Pole widzenia	3.1. Pole widzenia
3.2. Stan szyby	3.2. Stan szyby
3.3. Lusterka wsteczne	3.3. Lusterka wsteczne
3.4. Wycieraczki	3.4. Wycieraczki
3.5. Spryskiwacze szyby	3.5. Spryskiwacze szyby
4. Lampy, reflektory i wyposażenie elektryczne	4. Wyposażenie oświetleniowe
4.1. Reflektory świateł drogowych i świateł mijania	4.1. Reflektory świateł drogowych i świateł mijania
4.1.1. Stan i działanie	4.1.1. Stan i działanie
4.1.2. Ustawienie	4.1.2. Ustawienie
4.1.3. Przełączniki	4.1.3. Przełączniki
4.1.4. Światłość	
4.2. Lampy boczne i tylne lampy obrysowe	4.2. Stan i działanie, stan kloszy, kolor i światłość

POJAZDY KATEGORII 1, 2 ORAZ 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 ORAZ 6
4.2.1. Stan i działanie	4.2.1. Lampy boczne i tylne
4.2.2. Kolor i światłość	4.2.2. Lampy świateł stop
	4.2.3. Kierunkowskazy
	4.2.4. Lampy dodatkowe (jeśli zamontowane)
	4.2.5. Lampy przeciwmgielne
	4.2.6. Lampy podświetlające tylną tablicę rejestracyjną
	4.2.7. Tylne światła odbłaskowe
	4.2.8. Lampy ostrzegawcze
4.3. Lampy stopu	
4.3.1. Stan i działanie	
4.3.2. Kolor i światłość	
4.4. Kierunkowskazy	
4.4.1. Stan i działanie	
4.4.2. Kolor i światłość	
4.4.3. Przełączniki	
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	
4.5. Przednie i tylne lampy przeciwmgielne	
4.5.1. Położenie	
4.5.2. Stan i działanie	
4.5.3. Kolor i światłość	
4.6. Lampy cofania	
4.6.1. Stan i działanie	
4.6.2. Kolor i światłość	

POJAZDY KATEGORII 1, 2 ORAZ 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 ORAZ 6
4.7. Lampa podświetlająca tylną tablicę rejestracyjną	
4.8. Tylne światła odblaskowe — stan i kolor	
4.9. Wskaźniki kontrolne	
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	
4.11. Złącza i przewody elektryczne	
5. Oś, koła, opony, zawieszenie	5. Oś, koła, opony, zawieszenie
5.1. Oś	5.1. Oś
5.2. Koła i opony	5.2. Koła i opony
5.3. Zawieszenie	5.3. Zawieszenie
6. Podwozie i elementy przymocowane do podwozia	6. Podwozie i elementy przymocowane do podwozia
6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane	6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane
6.1.1. Stan ogólny	6.1.1. Stan ogólny
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki
6.1.3. Zbiorniki lub przewody paliwowe	6.1.3. Zbiorniki lub przewody paliwowe
6.1.4. Własności geometryczne i stan urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod pojazd	6.1.4. Zamocowanie koła zapasowego
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego	6.1.5. Bezpieczeństwo działania mechanizmu sprzęgającego (jeśli jest zainstalowany)
6.1.6. Mechanizm sprzęgający na ciągnikach, przyczepach i naczepach	
6.2. Kabina i nadwozie	6.2. Nadwozie
6.2.1. Stan ogólny	6.2.1. Stan konstrukcji
6.2.2. Zamocowanie	6.2.2. Drzwi i zamki
6.2.3. Drzwi i zamki	
6.2.4. Podłoga	
6.2.5. Siedzenie kierowcy	
6.2.6. Stopnie	
7. Inne wyposażenie	7. Inne wyposażenie
7.1. Pasy bezpieczeństwa	7.1. Zamocowanie siedzenia kierowcy
7.2. Gaśnica	7.2. Zamocowanie baterii akumulatorów
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	7.3. Alarm akustyczny
7.4. Trójkąt ostrzegawczy	7.4. Trójkąt ostrzegawczy
7.5. Apteczka pierwszej pomocy	7.5. Pasy bezpieczeństwa
7.5.1. Pewność zamocowań	7.5.2. Stan pasów
7.5.3. Działanie	
7.6. Kliny zabezpieczające koła	
7.7. Alarm akustyczny	

POJAZDY KATEGORII 1, 2 ORAZ 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 ORAZ 6
7.8. Prędkościomierz	
7.9. Tachograf (jeśli wymagany, stan plomb zabezpieczających tachograf) <ul style="list-style-type: none"> — sprawdzenie ważności legalizacji tachografu, jeśli wymaga tego rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 ⁽¹⁾ — w razie wątpliwości sprawdzenie, czy nominalny obwód lub rozmiar opony jest zgodny z danymi podanymi na tabliczce legalizacji tachografu — tam, gdzie to możliwe lub wymaga tego sytuacja, sprawdzenie, czy na tachografie nie zostały naruszone plomby lub inne środki do zabezpieczenia połączeń przed nieuprawnioną manipulacją 	
7.10. Ogranicznik prędkości <ul style="list-style-type: none"> — jeśli to możliwe, sprawdzenie, czy zainstalowane jest urządzenie ograniczenia prędkości wymagane dyrektywą 92/6/EWG ⁽²⁾ — sprawdzenie ważności tabliczki ogranicznika prędkości — tam, gdzie to możliwe lub wymaga tego sytuacja, sprawdzenie, czy na urządzeniu ograniczenia prędkości nie zostały naruszone plomby lub inne środki do zabezpieczenia połączeń przed nieuprawnioną manipulacją — sprawdzić, gdy jest to wykonalne, czy ogranicznik prędkości uniemożliwia przekroczenie określonych wartości przez pojazdy wymienione w art. 2 i 3 dyrektywy 92/6/EWG 	
8. Uciążliwość	8. Uciążliwość
8.1. Hałas	8.1. Hałas

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27).

POJAZDY KATEGORII 1, 2, 3, 4, 5 ORAZ 6

8.2. Emisja spalin

8.2.1. Pojazdy silnikowe wyposażone w silniki z zapłonem wymuszonym i napędzane benzyną

a) W których emisja spalin nie jest regulowana przez zaawansowane systemy regulacyjne emisji spalin, takie jak trójdrożny reaktor katalityczny sterowany sondą lambda:

1. Kontrola wzrokowa układu wydechowego w celu sprawdzenia, czy jest on kompletny, w zadowalającym stanie oraz szczelny.
2. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest ono kompletne i w zadowalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.

Po upływie odpowiedniego czasu rozgrzewania się silnika (biorąc pod uwagę zalecenia producenta) mierzy się na biegu jałowym (bez obciążenia) zawartość tlenku węgla (CO) w spalinach.

Maksymalną dopuszczalną zawartością tlenku węgla (CO) w gazach spalinowych jest zawartość tlenku węgla podawana przez producenta pojazdu. Jeśli brak jest danych na ten temat lub właściwe organy w państwie członkowskim podjęły decyzję o niestosowaniu tych danych jako wartości odniesienia, to wówczas zawartość CO nie może przekraczać:

- (i) w przypadku pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu między datą, od której państwa członkowskie wprowadziły wymóg zgodności z dyrektywą 70/220/EWG ⁽¹⁾ i dniem 1 października 1986 r.: zawartość CO — 4,5 % obj.;

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych (Dz.U. L 76 z 6.4.1970, s. 1).

- (ii) w przypadku pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po dniu 1 października 1986 r. — 3,5 % obj.
- b) W których emisja spalin jest regulowana przez zaawansowane systemy kontroli emisji spalin, takie jak katalizator trójdrożny reaktor katalityczny sterowany sondą lambda:
1. Kontrola wzrokowa układu wydechowego w celu sprawdzenia, czy jest on kompletny, w zadowalającym stanie oraz szczelny.
 2. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest ono kompletne i w zadowalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.
 3. Stwierdzenie skuteczności systemu kontroli emisji spalin za pomocą pomiaru wartości lambda i zawartości CO w spalinach zgodnie z pkt 4 lub procedurami podanymi przez producenta i zatwierdzonymi podczas homologacji typu. W czasie każdego badania silnik należy przygotować zgodnie z zaleceniami producenta.
 4. Emisja z układu wydechowego — wartości dopuszczalne

Maksymalną dopuszczalną zawartością tlenu węgla (CO) w gazach spalinowych jest zawartość tlenu węgla podawana przez producenta pojazdu.

Jeśli brak jest danych na ten temat, to wówczas zawartość CO nie może przekraczać, jak następuje:

- (i) Pomiar podczas biegu jałowego silnika:

Maksymalna dopuszczalna zawartość CO w gazach spalinowych nie może przekraczać 0,5 % obj., a dla pojazdów, które uzyskały homologację zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w wierszu A lub wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG maksymalna zawartość CO nie może przekraczać 0,3% obj. W przypadku gdy zgodność z dyrektywą 70/220/EWG nie jest możliwa, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2002 r..

- (ii) Pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego (bez obciążenia), prędkość obrotowa silnika musi wynosić co najmniej 2 000 min⁻¹

Maksymalna dopuszczalna zawartość CO w gazach spalinowych nie może przekraczać 0,5 % obj., a dla pojazdów, które uzyskały homologację zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w wierszu A lub wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG maksymalna zawartość CO nie może przekraczać 0,3 % obj. W przypadku gdy zgodność z dyrektywą 70/220/EWG nie jest możliwa, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2002 r.

Lambda: $1 \pm 0,03$ lub zgodnie ze specyfikacjami producenta.

- (iii) W przypadku pojazdów silnikowych wyposażonych w pokładowy system diagnostyczny (OBD) zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG państwa członkowskie mogą alternatywnie do badania określonego w ppkt (i) ustalać prawidłowe działanie układu emisji spalin za pomocą odpowiedniego odczytu wskazania pokładowego systemu diagnostycznego i jednocześnie sprawdzać sprawne działanie pokładowego systemu diagnostycznego w pojeździe.

8.2.2. Pojazdy silnikowe wyposażone w silniki o zapłonie samoczynnym (Diesla)

- a) Zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem.
- b) Wstępne przygotowanie pojazdu
1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie mechanicznym.
 2. Z wyjątkiem określonym w lit. d) pkt 5, pojazd nie będzie uznany za niesprawny, jeśli nie był wstępnie przygotowany zgodnie z następującymi wymaganiami:
 - (i) silnik powinien być w pełni rozgrzany, na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub, jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na układ silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie działania wentylatora silnika;
 - (ii) układ wydechowy należy przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów lub za pomocą innej równoważnej metody.
- c) Procedura badania
1. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest kompletne i w zadowalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.
 2. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszania silnik i każda zamontowana turbosprężarka muszą mieć obroty biegu jałowego. W przypadku silników Diesla o dużej mocy oznacza to odczekanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przepustnicy.

3. W celu rozpoczęcia cyklu swobodnego przyspieszania należy nacisnąć pedał przepustnicy do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa.
4. Podczas cyklu swobodnego przyspieszania silnik powinien osiągnąć maksymalną prędkość obrotową lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkość podaną przez producenta, lub, jeśli nie jest ona podana, to dwie trzecie prędkości maksymalnej, zanim zwolni się pedał przepustnicy. Można to sprawdzić, na przykład, kontrolując prędkość obrotową silnika lub pozostawiając wystarczająco dużo czasu od początku naciśnięcia pedału przepustnicy do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii 1 i 2 wymienionych w załączniku I wynosi co najmniej dwie sekundy.

d) Wartości dopuszczalne

1. Poziom zadymienia nie może przekraczać poziomu podanego na tabliczce zgodnie z dyrektywą 72/306/EWG ⁽¹⁾.
2. Jeśli brak jest danych na ten temat lub właściwe organy w państwie członkowskim podjęły decyzję o niestosowaniu tych danych jako wartości odniesienia, to wówczas poziom zadymienia nie może przekraczać poziomu podanego przez producenta lub następujących wartości dopuszczalnych współczynnika absorpcji:

Lambda: $1 \pm 0,03$ lub zgodnie ze specyfikacjami producenta.

— wolnossące silniki wysokoprężne: $2,5 \text{ m}^{-1}$,

— turbodoładowane silniki wysokoprężne: $3,0 \text{ m}^{-1}$,

— wartość dopuszczalną $1,5 \text{ m}^{-1}$ stosuje się do następujących pojazdów, które uzyskały homologację zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w:

- a) wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG — (Lekki pojazd samochodowy z silnikiem Diesla — Euro 4);
- b) wierszu B1 tabel w ppkt 6.2.1 Załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG ⁽²⁾ — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności z silnikiem Diesla — Euro 4);
- c) wierszu B2 tabel w ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności z silnikiem Diesla — Euro 5);
- d) wierszu C tabel w ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności — EEV);

lub wartościami dopuszczalnymi zgodnymi z późniejszymi zmianami dyrektywy 70/220/EWG lub wartościami dopuszczalnymi zgodnymi z późniejszymi zmianami dyrektywy 88/77/EWG lub wartościami równoważnymi, w przypadku gdy stosuje się wyposażenie różne od typu wyposażenia stosowanego przy homologacji WE.

W przypadku gdy zgodność z ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG lub z ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG nie jest możliwa, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2008 r.

3. Pojazdy po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu przed dniem 1 stycznia 1980 r. nie podlegają tym wymaganiom.
4. Pojazdy nie spełniają wymagań, wtedy jeśli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnych przyspieszeń przekraczają wartość graniczną. Można to obliczyć, pomijając każdy pomiar, który znacznie odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań.

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 72/306/EWG z dnia 2 sierpnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń z silników diesla stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 190 z 20.8.1972, s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 88/77/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników Diesla w pojazdach (Dz.U. L 36 z 9.2.1988, s. 33).

5. W celu uniknięcia zbędnego badania państwa członkowskie mogą, na zasadzie wyjątku od przepisów ppkt 8.2.2 lit. d) pkt 4, nie przyjąć pojazdów, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszania lub po cyklu czyszczenia (lub równoważnego) określonego w ppkt 8.2.2 lit. b) pkt 2 ppkt (ii). Podobnie w celu uniknięcia zbędnego badania, państwa członkowskie mogą, na zasadzie wyjątku od przepisów ppkt 8.2.2 lit. d) pkt 4, przyjąć pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszania lub po cyklu czyszczenia (lub równoważnego) określonego w ppkt 8.2.2 lit. b) pkt 2 ppkt (ii).

8.2.3. Wyposażenie służące do badań

Emisje wydzielane przez pojazdy silnikowe są mierzone za pomocą urządzeń, które muszą umożliwić dokładne ustalenie, czy określony pojazd nie przekracza wartości przepisanych albo podanych przez producenta.

8.2.4. W przypadku gdy podczas homologacji WE dany typ pojazdu nie spełnia wartości dopuszczalnych ustanowionych w niniejszej dyrektywie, państwa członkowskie mogą, na podstawie dowodu dostarczonego przez producenta, ustalić wyższe wartości dla tego typu pojazdu. Państwa te muszą niezwłocznie powiadomić o tym Komisję, która powiadomienia pozostałe państwa członkowskie.

POJAZDY KATEGORII 1, 2 ORAZ 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 ORAZ 6
8.3. Tłumienie zakłóceń radioelektrycznych	
9. Badania dodatkowe dla pojazdów transportu publicznego	
9.1. Wyjście(-a) awaryjne (w tym młotki do wybijania szyb), znaki wskazujące wyjście(-a) awaryjne	
9.2. System ogrzewania	
9.3. System wentylacyjny	
9.4. Rozmieszczenie siedzeń	
9.5. Oświetlenie wnętrza	
10. Identyfikacja pojazdu	10. Identyfikacja pojazdu
10.1. Tablica rejestracyjna	10.1. Tablica rejestracyjna
10.2. Numer podwozia	10.2. Numer podwozia

ZAŁĄCZNIK III

CZĘŚĆ A

**Uchylona dyrektywa i wykaz jej kolejnych zmian
(określone w art. 10)**

Dyrektywa Rady 96/96/WE
(Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 1)

Dyrektywa Komisji 1999/52/WE
(Dz.U. L 142 z 5.6.1999, s. 26)

Dyrektywa Komisji 2001/9/WE
(Dz.U. L 48 z 17.2.2001, s. 18)

Dyrektywa Komisji 2001/11/WE
(Dz.U. L 48 z 17.2.2001, s. 20)

Dyrektywa Komisji 2003/27/WE
(Dz.U. L 90 z 8.4.2003, s. 41)

Rozporządzenie (WE) nr 1882/2003 Parlamentu
Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 284 z 31.10.2003, s. 1)

wyłącznie załącznik III pkt 68

CZĘŚĆ B

**Terminy przeniesienia do prawa krajowego
(określone w art. 10)**

Dyrektywa	Termin przeniesienia
96/96/WE	9 marca 1998 r.
1999/52/WE	30 września 2000 r.
2001/9/WE	9 marca 2002 r.
2001/11/WE	9 marca 2003 r.
2003/27/WE	1 stycznia 2004 r.

ZAŁĄCZNIK IV

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 96/96/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1–4	art. 1–4
art. 5 zdanie wstępne	art. 5 zdanie wstępne
art. 5 tiret pierwsze do tiret siódme	art. 5 lit. a)–g)
art. 6	—
art. 7	art. 6 ust. 1
—	art. 6 ust. 2
art. 8 ust. 1	art. 7 ust. 1
art. 8 ust. 2 akapit pierwszy	art. 7 ust. 2
art. 8 ust. 2 akapit drugi	—
art. 8 ust. 3	—
art. 9 ust. 1	—
art. 9 ust. 2	art. 8
art. 10	—
art. 11 ust. 1	—
art. 11 ust. 2	art. 9
art. 11 ust. 3	—
—	art. 10
art. 12	art. 11
art. 13	art. 12
załączniki I–II	załączniki I–II
załączniki III–IV	—
—	załącznik III
—	załącznik IV

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/42/WE**z dnia 6 maja 2009 r.****w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską****(wersja przekształcenie)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 285 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską ⁽²⁾ została kilkakrotnie znacząco zmieniona ⁽³⁾. Ponieważ mają być do niej wprowadzone kolejne zmiany, należy ją przeredagować w celu zapewnienia jasności.
- (2) Aby wypełnić powierzone jej zadania w kontekście wspólnej polityki transportu morskiego, Komisja (Eurostat) powinna mieć do swojej dyspozycji porównywalne, rzetelne, jednoczesne i regularne dane statystyczne dotyczące skali i rozwoju przewozu rzeczy i osób drogą morską do i ze Wspólnoty, między państwami członkowskimi oraz krajowego transportu morskiego.
- (3) Posiadanie dobrej wiedzy o rynku transportu morskiego jest również ważne dla państw członkowskich i podmiotów gospodarczych.
- (4) Gromadzenie wspólnotowych danych statystycznych opartych na porównywalnych lub jednolitych podstawach sprawi, że możliwe stanie się ustanowienie zintegrowanego systemu dostarczającego rzetelnych, zgodnych i aktualnych informacji.
- (5) Dane dotyczące transportu rzeczy i osób drogą morską muszą stać się porównywalne między państwami członkowskimi oraz między różnymi środkami transportu.
- (6) Zgodnie z zasadą pomocniczości, tworzenie wspólnych standardów statystycznych umożliwiających wytworzenie jednolitej informacji może być efektywnie rozpoczęte jedynie na poziomie wspólnotowym. Dane będą zbierane w każdym państwie członkowskim przez upoważnione organy i instytucje, odpowiedzialne za opracowywanie oficjalnych statystyk.

- (7) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽⁴⁾.
- (8) W szczególności Komisji należy przyznać uprawnienie do przyjęcia pewnych szczegółowych zasad w celu wykonania niniejszej dyrektywy. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie nowymi innymi niż istotne elementami, środki te należy przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (9) Nowe elementy wprowadzone do niniejszej dyrektywy dotyczą wyłącznie procedury komitetowej. Nie wymagają one zatem transpozycji przez państwa członkowskie.
- (10) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego dyrektywy określonej w załączniku IX, część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Gromadzenie danych statystycznych

Państwa członkowskie gromadzą statystyki wspólnotowe dotyczące przewozu rzeczy i osób statkami pełnomorskimi zawiązanymi do portów na ich terytoriach.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „przewóz rzeczy i osób drogą morską” oznacza przepływ rzeczy i osób przy użyciu statków pełnomorskich, w podróżach, które podejmowane są drogą morską w całości lub częściowo.

Zakres niniejszej dyrektywy obejmuje również towary:

- (i) wysłane do instalacji morskich;
- (ii) odzyskane z dna morskiego i wyładowane w portach.

⁽¹⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 21 października 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r.

⁽²⁾ Dz.U. L 320 z 30.12.1995, s. 25.

⁽³⁾ Zobacz załącznik IX, część A.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

Zbiorniki i zapasy dostarczane do statków są wyłączone z zakresu niniejszej dyrektywy;

- b) „statki pełnomorskie” oznaczają statki inne niż te, które pływają wyłącznie po wodach śródlądowych lub ich częściach, lub przylegających do nich wodach chronionych lub obszarach, gdzie stosuje się przepisy portowe.

Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do połowowych statków rybackich, statków-przetwórn, statków służących do wierceń i poszukiwań, holowników, statków-pchaczy, statków badawczych i pomiarowych, pogłębiarek, okrętów wojennych lub statków wykorzystywanych jedynie do celów niehandlowych;

- c) „port” oznacza miejsce posiadające urządzenia dla statków handlowych, do cumowania oraz ładowania lub rozładowania ładunku albo do wysadzenia lub zabrania pasażerów na lub ze statków;
- d) „przynależność państwowa przewoźnika morskiego” oznacza tę, która odpowiada krajowi, w którym skupia się rzeczywista działalność handlowa przewoźnika;
- e) „przewoźnik morski” oznacza każdą osobę, która zawiera lub w imieniu której jest zawierana z załadowcą lub pasażerem umowa o przewóz morski rzeczy lub osób.

Artykuł 3

Właściwości gromadzenia danych

1. Państwa członkowskie gromadzą dane dotyczące:

- a) informacji o pasażerach i ładunku;
- b) informacji dotyczących statków.

Statki o tonażu brutto mniejszym niż 100 mogą być wyłączone z gromadzenia danych.

2. Właściwości gromadzenia danych, a mianowicie zmienne statystyczne w każdej dziedzinie oraz nazewnictwa do ich klasyfikacji, jak również powtarzalność okresowa obserwacji, wymienione są w załącznikach I do VIII.

3. Gromadzenie danych opiera się tak dalece, jak jest to możliwe, na dostępnych źródłach, ograniczając obciążenie respondentów.

4. Komisja dostosowuje właściwości gromadzonych danych oraz treści załączników I do VIII do rozwoju technicznego i gospodarczego, w zakresie, w jakim takie dostosowanie nie pociąga za sobą znaczącego wzrostu kosztu dla państw członkowskich lub obciążenia dla respondentów.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 10 ust. 3.

Artykuł 4

Porty

1. Do celów niniejszej dyrektywy, Komisja sporządza wykaz portów oznaczonych kodem i sklasyfikowanych według krajów i morskich obszarów przybrzeżnych.

Te środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 10 ust. 3.

2. Każde państwo członkowskie wybiera z wykazu określonego w ust. 1 jakikolwiek port obsługujący więcej niż jeden milion ton towarów lub rejestrujący przepływ więcej niż 200 000 pasażerów rocznie.

Dla każdego wybranego portu dostarcza się szczegółowe dane, zgodnie z załącznikiem VIII, dla dziedzin (rzeczy i osoby), w których port spełnia kryterium selekcyjne, oraz z danymi podsumowującymi, jeżeli ma to zastosowanie, w innych dziedzinach.

3. W przypadku portów, które nie zostały wybrane z wykazu, dostarczane są dane podsumowujące zgodnie z załącznikiem VIII, zbiór danych A3.

Artykuł 5

Dokładność statystyk

Metody gromadzenia danych są takie, że Wspólnotowe statystyki transportu morskiego przedstawiają precyzję wymaganą dla zbiorów danych statystycznych, opisaną w załączniku VIII.

Komisja ustanawia standardy dokładności.

Te środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, poprzez jej uzupełnienie, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 10 ust. 3.

Artykuł 6

Przetwarzanie wyników gromadzenia danych

Państwa członkowskie przetwarzają informacje statystyczne zebrane na podstawie art. 3 w celu otrzymania porównywalnych statystyk, ze standardem dokładności określonym w art. 5.

Artykuł 7

Przekazywanie wyników gromadzenia danych

1. Państwa członkowskie przekazują wyniki gromadzenia danych, o których mowa w art. 3, Komisji (Eurostat), włączając dane zgłaszane przez państwo członkowskie jako tajne zgodnie z ustawodawstwem krajowym lub praktyką dotyczącą poufności informacji statystycznych, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 223/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie statystyki europejskiej⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 87 z 31.3.2009, s. 164.

2. Wyniki są przekazywane zgodnie ze strukturą zbiorów danych statystycznych, określoną w załączniku VIII. Szczegóły techniczne przekazywania wyników określa się zgodnie z procedurą zarządzania, o której mowa w art. 10 ust. 2.

3. Przekazanie wyników odbywa się w ciągu pięciu miesięcy od ukończenia okresu obserwacji dla danych o kwartalnej powtarzalności okresowej oraz w ciągu ośmiu miesięcy dla danych o rocznej powtarzalności okresowej.

Pierwszy przekaz obejmuje pierwszy kwartał 1997 r.

Artykuł 8

Sprawozdania

Państwa członkowskie dostarczają Komisji (Eurostat) wszystkie istotne informacje dotyczące metod użytych przy opracowywaniu danych. Wysyłają one również szczegóły istotnych zmian metod użytych do gromadzenia danych.

Artykuł 9

Rozpowszechnianie danych statystycznych

Komisja (Eurostat) rozpowszechnia właściwe dane statystyczne z powtarzalnością okresową porównywalną do tej, z jaką są przekazywane wyniki.

Ustalenia dotyczące publikacji lub rozpowszechniania danych statystycznych przez Komisję (Eurostat) są podejmowane zgodnie z procedurą zarządzania, określoną w art. 10 ust. 2.

Artykuł 10

Procedura komitetu

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Europejskiego Systemu Statystycznego, powołany Rozporządzeniem (WE) nr 223/2009.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 4 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy zawarte w jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 4 ust. 3 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1 do 4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy zawarte w jej art. 8.

Artykuł 11

Przekazanie przepisów krajowych

Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 12

Uchylenie

Dyrektywa 95/64/WE, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku IX, część A zostaje uchylona, bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego dyrektywy określonej w załączniku IX, część B.

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

Artykuł 13

Wejście w życie

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

Artykuł 14

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 6 maja 2009 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
J. KOHOUT
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

ZMIENNE I DEFINICJE

1. Zmienne statystyczne

a) *Informacje dotyczące ładunków i pasażerów*

- waga towarów brutto w tonach,
- rodzaj ładunku, zgodnie z nomenklaturą podaną w załączniku II,
- opis towarów przy użyciu nomenklatury podanej w załączniku III,
- port sprawozdawczy,
- kierunek ruchu, przychodzący lub wychodzący,
- dla ładunków przychodzących: port załadunku (to jest port, w którym ładunek został załadowany na statek, na którym przybył do portu sprawozdawczego), przy użyciu indywidualnego nazewnictwa portów z Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) podanego w wykazie portów oraz morskich obszarów przybrzeżnych dla krajów spoza EOG podanego w załączniku IV,
- dla ładunków wychodzących: port wyładunku (to jest port, w którym ładunek ma być wyładowany ze statku, na którym opuścił port sprawozdawczy), przy użyciu indywidualnego nazewnictwa portów z Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) podanego w wykazie portów oraz morskich obszarów przybrzeżnych dla krajów spoza EOG podanego w załączniku IV,
- liczba pasażerów rozpoczynających lub kończących podróż oraz liczba pasażerów wycieczkowców na wycieczce.

Dla towarów przewożonych w kontenerach lub jednostkach typu ro-ro dostarcza się następujących dodatkowych danych szczegółowych:

- liczba kontenerów ogółem (z i bez ładunku),
- liczba kontenerów bez ładunku,
- liczba jednostek typu ro-ro ogółem z i bez ładunku,
- liczba jednostek typu ro-ro bez ładunku.

b) *Informacje na temat statków*

- liczba statków,
- nośność statków lub pojemność brutto,
- kraj lub terytorium rejestracji statków, przy użyciu nomenklatury podanej w załączniku V,
- typy statków, przy użyciu nomenklatury podanej w załączniku VI,
- wielkość statków, przy użyciu nomenklatury podanej w załączniku VII.

2. Definicje

a) „Kontener ładunkowy” oznacza przedmiot wyposażenia transportowego:

- 1) o trwałym charakterze i odpowiednio dostatecznie wytrzymały, aby stosować go wielokrotnie;
- 2) specjalnie zaprojektowany w celu ułatwienia transportu towarów, jednym lub większą liczbą środków transportu, bez przeładunku;
- 3) wyposażony w urządzenia pozwalające na jego szybkie przenoszenie, a w szczególności jego przenoszenie z jednego środka transportu na inny;
- 4) tak zaprojektowany, aby łatwo go było załadować i rozładować;
- 5) mający długość 20 stóp lub więcej.

- b) „Jednostka typu ro-ro” oznacza sprzęt na kołach do przewozu ładunku takiego, jak samochód ciężarowy, przyczepa lub naczepa, który może wjechać lub może być zaholowany na statek. Przyczepy portowe lub statkowe są włączone w niniejszą definicję. Klasyfikacja idzie w ślad za zaleceniem EKG ONZ nr 21 „Kody dla typów ładunku, opakowań oraz materiałów do pakowania”.
- c) „Ładunek skonteneryzowany” oznacza kontenery z ładunkiem lub bez, które są podnoszone na statki lub ze statków, które przewożą je drogą morską.
- d) „Ładunek typu ro-ro” oznacza towary w kontenerach lub bez nich, na jednostkach typu ro-ro oraz jednostki typu ro-ro, które są wtaczane i wytaczane ze statków, które przewożą je drogą morską.
- e) „Waga towarów brutto” oznacza tonaż przewożonych ładunków, włączając ich opakowanie, ale wyłączając wagę kontenera lub jednostki typu ro-ro.
- f) „Nośność (DWT)” oznacza różnicę w tonach między wypornością statku przy letniej linii ładunkowej w wodzie o ciężarze właściwym 1,025 i całkowitym ciężarem statku, to jest wypornością w tonach statku bez ładunku, paliwa, oleju smarowego, wody balastowej, świeżej wody i wody pitnej w zbiornikach, używalnych zapasów, jak również pasażerów, załogi i ich własności.
- g) „Pojemność brutto” oznacza pomiar całkowitej wielkości statku określony zgodnie z przepisami Międzynarodowej konwencji o mierzeniu pojemności statków z 1969 r.
- h) „Pasażer statku wycieczkowego” oznacza pasażera podróżującego drogą morską na wycieczkowcu. Pasażerowie na wycieczkach jednodniowych są wyłączeni.
- i) „Wycieczkowiec” oznacza statek pasażerski zapewniający pasażerom pełny zakres usług turystycznych. Wszyscy pasażerowie mają zapewnione kabiny. Na pokładzie znajdują się urządzenia służące rozrywce. Wyłącza się statki prowadzące zwykłe usługi promowe, nawet jeśli niektórzy pasażerowie uważają te usługi za wycieczkę. Ponadto statki do przewozu ładunku zdolne do przewozu niewielkiej liczby pasażerów, którzy mają zapewnione kabiny, są również wyłączone. Wyłącza się również statki przeznaczone jedynie do odbywania jednodniowych wycieczek.
- j) „Wycieczka pasażera wycieczkowcem” oznacza krótką wizytę pasażera rejsu wycieczkowego w miejscu atrakcji turystycznej związanej z portem, podczas której pasażer posiada kabinę na pokładzie statku.
-

ZAŁĄCZNIK II

KLASYFIKACJA TYPÓW ŁADUNKÓW

Kategoria ⁽¹⁾	Kod 1-cyfrowy	Kod 2-cyfrowy	Wyszczególnienie	Waga	Liczba
Masowe ciekłe	1	1X	Towary masowe ciekłe (niejednostkowane)	X	
		11	Gaz skroplony	X	
		12	Ropa naftowa	X	
		13	Produkty z ropy naftowej	X	
		19	Inne towary masowe ciekłe	X	
Masowe suche	2	2X	Towary masowe suche (niejednostkowane)	X	
		21	Rudy	X	
		22	Węgiel	X	
		23	Produkty rolne (np. zboże, soja, tapioka)	X	
		29	Inne towary masowe suche	X	
Kontenery	3	3X	Duże kontenery	X ⁽²⁾	X
		31	Jednostki ładunkowe – 20'	X ⁽²⁾	X
		32	Jednostki ładunkowe – 40'	X ⁽²⁾	X
		33	Jednostki ładunkowe > 20' i < 40'	X ⁽²⁾	X
		34	Jednostki ładunkowe > 40'	X ⁽²⁾	X
Ładunki toczne ro-ro (samobieżne)	5	5X	Jednostki toczne samobieżne	X	X
		51	Drogowe pojazdy ciężarowe i towarzyszące im przyczepy	X ⁽²⁾	X
		52	Samochody osobowe, motocykle oraz towarzyszące przyczepy/przyczepy kempingowe		X ⁽³⁾
		53	Autobusy i autokary		X ⁽³⁾
		54	Pojazdy będące przedmiotem handlu (łącznie z pojazdami silnikowymi będącymi przedmiotem wwozu/wywozu)	X	X ⁽³⁾
		56	Żywe zwierzęta kopytne	X	X ⁽³⁾
Ładunki toczne ro-ro (niesamobieżne)	6	6X	Jednostki toczne niesamobieżne	X	X
		61	Przyczepy i naczepy towarowe niesprzęgnięte z samochodem/ciągnikiem	X ⁽²⁾	X
		62	Przyczepy kempingowe i inne pojazdy drogowe, rolnicze i przemysłowe niesprzęgnięte z samochodem/ciągnikiem		X ⁽³⁾
		63	Wagony kolejowe, przyczepy pokładowe oraz barki pokładowe używane do transportu towarów	X ⁽²⁾	X
		69	Inne jednostki toczne niesamobieżne	X	X
Inne ładunki drobnicowe (w tym małe kontenery)	9	9X	Inne ładunki, gdzie indziej niewymienione	X	
		91	Produkty leśne	X	
		92	Wyroby żelazne i stalowe	X	
		99	Inne ładunki drobnicowe	X	

⁽¹⁾ Kategorie te są zgodne z zaleceniem EKG ONZ nr 21.

⁽²⁾ Ilość zapisana stanowi wagę brutto towarów, wraz z opakowaniem, ale bez tary kontenerów i jednostek typu ro-ro.

⁽³⁾ Jedyne liczba jednostek ogółem.

ZAŁĄCZNIK III

NST 2007

Sekcja	Opis
01	Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa
02	Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny
03	Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i torf
04	Produkty spożywcze, napoje i tytoń
05	Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty
06	Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji
07	Koks i produkty rafinacji ropy naftowej
08	Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe
09	Inne niemetaliczne wyroby mineralne
10	Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia
11	Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane; urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary
12	Sprzęt transportowy
13	Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane
14	Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady
15	Listy, paczki
16	Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów
17	Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż transportowany oddzielnie od pasażera; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane
18	Towary pogrupowane; zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem
19	Towary, których nie można zdefiniować; towary, których z jakichkolwiek powodów nie można zdefiniować, a przez to przypisać do grup 01-16
20	Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane.

ZAŁĄCZNIK IV

MORSKIE OBSZARY PRZYBRZEŻNE

Stosowaną nomenklaturą jest Geonomenklatura (nomenklatura państw i terytoriów dla statystyki w dziedzinie handlu zagranicznego Wspólnoty i statystyki handlu między państwami członkowskimi, określona zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (WE) nr 1172/95 z dnia 22 maja 1995 r. w sprawie statystyk odnoszących się do handlu towarami między Wspólnotą i jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi⁽¹⁾) obowiązująca w roku, do którego odnoszą się dane.

Kod składa się z czterech znaków: ISO standardowego kodu alfa 2-znakowego dla każdego kraju z wyżej wymienionej nomenklatury, do którego dodaje się dwa zera (np. kod GR00 dla Grecji), z wyjątkiem państw, które są podzielone na dwa lub więcej morskich obszarów przybrzeżnych, gdyż w tym wypadku czwarty znak jest różny od zera (są to cyfry z przedziału 1–7), jak poniżej:

<i>Kod</i>	<i>Morskie obszary przybrzeżne</i>
FR01	Francja: Atlantyk i Morze Północne
FR02	Francja: Morze Śródziemne
FR03	Francuskie departamenty zamorskie: Gujana Francuska
FR04	Francuskie departamenty zamorskie: Martynika i Gwadelupa
FR05	Francuskie departamenty zamorskie: Réunion
DE01	Niemcy: Morze Północne
DE02	Niemcy: Morze Bałtyckie
DE03	Niemcy: wody śródlądowe
GB01	Zjednoczone Królestwo
GB02	Wyspa Man
GB03	Wyspy Normandzkie
ES01	Hiszpania: Atlantyk (obszar północny)
ES02	Hiszpania: Morze Śródziemne i Atlantyk (południe), w tym także Baleary i Wyspy Kanaryjskie
SE01	Szwecja: Morze Bałtyckie
SE02	Szwecja: Morze Północne
TR01	Turcja: Morze Czarne
TR02	Turcja: Morze Śródziemne
RU01	Rosja: Morze Czarne
RU02	Rosja: Morze Bałtyckie
RU03	Rosja: Azja
MA01	Maroko: Morze Śródziemne
MA02	Maroko: Afryka Zachodnia
EG01	Egipt: Morze Śródziemne
EG02	Egipt: Morze Czerwone
IL01	Izrael: Morze Śródziemne
IL02	Izrael: Morze Czerwone
SA01	Arabia Saudyjska: Morze Czerwone
SA02	Arabia Saudyjska: Zatoka
US01	Stany Zjednoczone Ameryki: Atlantyk (północ)
US02	Stany Zjednoczone Ameryki: Atlantyk (południe)
US03	Stany Zjednoczone Ameryki: Pacyfik (Zatoka)
US04	Stany Zjednoczone Ameryki: Pacyfik (południe)
US05	Stany Zjednoczone Ameryki: Pacyfik (północ)

⁽¹⁾ Dz.U. L 118 z 25.5.1995, s. 10.

Kod	<i>Morskie obszary przybrzeżne</i>
US06	Stany Zjednoczone Ameryki: Wielkie Jeziora
US07	Puerto Rico
CA01	Kanada: Atlantyck
CA02	Kanada: Wielkie Jeziora oraz górny bieg rzeki Świętego Wawrzyńca
CA03	Kanada: Wybrzeże Zachodnie
CO01	Kolumbia: Wybrzeże Północne
CO02	Kolumbia: Wybrzeże Zachodnie
	<i>Dodatkowe kody</i>
ZZ01	Instalacje morskie
ZZ02	Połączone lub gdzie indziej niewymienione

ZAŁĄCZNIK V

PRZYNALEŻNOŚĆ STATKU WEDŁUG PAŃSTWA/KRAJU REJESTRACJI

Stosowaną nomenklaturą jest Geonomenklatura (nomenklatura państw i terytoriów dla statystyk w dziedzinie handlu zagranicznego Wspólnoty i statystyki handlu między państwami członkowskimi, określona zgodnie z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1172/95) obowiązująca w roku, do którego odnoszą się dane.

Kod składa się z czterech znaków: ISO standardowego kodu alfa 2-znakowego dla każdego kraju z wyżej wymienionej nomenklatury, do którego dodaje się dwa zera (np. kod GR00 dla Grecji), z wyjątkiem państw, w których istnieje więcej niż jeden rejestr, gdyż w tym wypadku czwarty znak jest różny od zera, jak poniżej:

FR01	Francja
FR02	Francuskie Terytorium Antarktyczne (w tym także Wyspy Kerguelena)
IT01	Włochy – pierwszy rejestr
IT02	Włochy – rejestr międzynarodowy
GB01	Zjednoczone Królestwo
GB02	Wyspa Man
GB03	Wyspy Normandzkie
GB04	Gibraltar
DK01	Dania
DK02	Dania (DIS)
PT01	Portugalia
PT02	Portugalia (MAR)
ES01	Hiszpania
ES02	Hiszpania (Rebeca)
NO01	Norwegia
NO02	Norwegia (NIS)
US01	Stany Zjednoczone Ameryki
US02	Puerto Rico

ZAŁĄCZNIK VI

KLASYFIKACJA TYPÓW STATKÓW (ICST-COM)

	Typ	Kategorie statków
10	Masowe ciekłe	Zbiornikowiec ropowiec Chemikaliowiec Gazowiec na gaz płynny Barka zbiornikowa Inny zbiornikowiec
20	Masowe suche	Ropomasowiec Masowiec
31	Kontenery	Pełnokontenerowiec
32	Specjalistyczne	Barkowiec Chemikaliowiec Statek do przewozu materiałów radioaktywnych Statek do przewozu żywego inwentarza Pojazdowiec Inne statki specjalistyczne
33	Ładunki drobnicowe, niespecjalistyczne	Chłodniowiec Statek pasażerski typu ro-ro Kontenerowiec typu ro-ro Statek do przewozu innych ładunków tocznych Statek kombinowany drobnicowo-pasażerski Statek kombinowany drobnicowo-kontenerowy Statek jednopokładowy Statek wielopokładowy
34	Barka do przewozu ładunków suchych	Barka pokładowa Szalanda Barka do przewozu w systemie <i>lash-seabee</i> Barka otwarta do przewozu ładunków suchych Barka kryta do przewozu ładunków suchych Inne barki do przewozu ładunków suchych gdzie indziej niewymienione
35	Pasażerowie	Statki pasażerskie (wyłączając wycieczkowce)
36	Pasażerowie rejsów wycieczkowych	Wyłącznie wycieczkowce
41	Rybołówstwo	Statki łowcze (*) Statki przetwórcze (*)
42	Działalność przybrzeżna	Wiertnicze i badawcze (*) Przybrzeżne statki pomocnicze (*)
43	Holowanie	Holowniki (*) Pchacze (*)
49	Różne	Pogłębiarki (*) Statki badawcze/hydrograficzne (*) Inne statki gdzie indziej niewymienione (*)
XX	Nieokreślone	Nieokreślone typy statków

(*) Nieobjęte niniejszą dyrektywą.

ZAŁĄCZNIK VII

KLASY WIELKOŚCI STATKÓW
według nośności całkowitej (DWT) lub tonażu brutto (GT)

Klasyfikacja dotyczy wyłącznie statków o tonażu brutto większym lub równym 100.

Klasa	Dolna granica		Górna granica	
	DWT	GT	DWT	GT
01	—	100	do 499	do 499
02	500	500	999	999
03	1 000	1 000	1 999	1 999
04	2 000	2 000	2 999	2 999
05	3 000	3 000	3 999	3 999
06	4 000	4 000	4 999	4 999
07	5 000	5 000	5 999	5 999
08	6 000	6 000	6 999	6 999
09	7 000	7 000	7 999	7 999
10	8 000	8 000	8 999	8 999
11	9 000	9 000	9 999	9 999
12	10 000	10 000	19 999	19 999
13	20 000	20 000	29 999	29 999
14	30 000	30 000	39 999	39 999
15	40 000	40 000	49 999	49 999
16	50 000	50 000	79 999	79 999
17	80 000	80 000	99 999	99 999
18	100 000	100 000	149 999	149 999
19	150 000	150 000	199 999	199 999
20	200 000	200 000	249 999	249 999
21	250 000	250 000	299 999	299 999
22	≥ 300 000	≥ 300 000	—	—

Notabene: Gdyby, zgodnie z dyrektywą, dołączyć statki o tonażu brutto mniejszym niż 100, statki te otrzymałyby kod klasy „99”.

ZAŁĄCZNIK VIII

STRUKTURA STATYSTYCZNYCH ZESTAWÓW DANYCH

Zestawy danych wymienione w niniejszym załączniku określają częstotliwość okresów sprawozdawczych w statystyce transportu morskiego wymaganych przez Wspólnotę. Każdy zestaw danych zdefiniowany jest poprzez powiązane wzajemnie klasyfikacje ograniczone wymiarami dla każdego zestawu na różnych poziomach nomenklatury, co zapewni we wszystkich innych wymiarach statystykę o wymaganej dobrej jakości.

O warunkach pozyskiwania danych dla zestawu danych B1 decyduje Rada na wniosek Komisji, uwzględniając wyniki badania pilotażowego, przeprowadzonego w ciągu trzyletniego okresu przejściowego zgodnie z art. 10 dyrektywy 95/64/WE oraz dotyczące wykonalności i kosztów, ponoszonych przez państwa członkowskie oraz respondentów, gromadzenia tych informacji.

ZBIORCZE I SZCZEGÓŁOWE STATYSTYKI

- Zestawy danych, które mają być dostarczane dla portów wybranych w zakresie towarów i pasażerów, to A1, A2, B1, C1, D1, E1, F1 i/lub F2.
- Zestawy danych, które mają być dostarczane dla portów wybranych w zakresie towarów, ale nie pasażerów, to A1, A2, A3, B1, C1, E1, F1 i/lub F2.
- Zestawy danych, które mają być dostarczane dla portów wybranych w zakresie pasażerów, ale nie towarów, to A3, D1, F1 i/lub F2.
- Zestawy danych, które mają być dostarczane dla wybranych portów oraz portów, które nie zostały wybrane (ani dla towarów, ani dla pasażerów), to A3.

Zestaw danych A1: Transport morski w głównych portach europejskich, według portów, rodzajów ładunku i relacji przewozowej

Okresy sprawozdawcze: kwartalnie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Wielkość	Zestaw danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	A1
	Rok sprawozdawczy	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał sprawozdawczy	Jednoznakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port sprawozdawczy	Pięciznakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku/wyładunku	Pięciznakowy alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów
	Relacja	Czteroznakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
	Rodzaj ładunku	Jednoznakowy alfanumeryczny	Rodzaj ładunku, załącznik II

Dane: Waga towarów brutto w tonach.

Zestaw danych A2: Transport morski ładunków niezjednostkowanych w głównych portach europejskich, według portów, rodzajów ładunku i relacji przewozowej

Okresy sprawozdawcze: kwartalnie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Wielkość	Zestaw danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	A2
	Rok sprawozdawczy	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał sprawozdawczy	Jednoznakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port sprawozdawczy	Pięciznakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku/wyładunku	Pięciznakowy alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów
	Relacja	Czteroznakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
	Rodzaj ładunku	Dwuznakowy alfanumeryczny	Rodzaj ładunku (wyłącznie ładunki niezjednostkowane) załącznik II (podkategorie 1X, 11, 12, 13, 19, 2X, 21, 22, 23, 29, 9X, 91, 92 i 99)

Dane: Waga towarów brutto w tonach.

Zestaw danych A3: Dane wymagane dla wybranych portów oraz portów, dla których nie są wymagane statystyki szczegółowe (patrz: art. 4 ust. 3)

Okresy sprawozdawcze: Rocznie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Wielkość	Zestaw danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	A3
	Rok sprawozdawczy	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał sprawozdawczy	Jednoznakowy alfanumeryczny	(0)
	Port sprawozdawczy	Pięciznakowy alfanumeryczny	Wszystkie porty z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)

Dane: Waga towarów brutto w tonach.

Liczba pasażerów (z wyłączeniem pasażerów statków wycieczkowych).

Liczba pasażerów statków wycieczkowych rozpoczynających i kończących rejs.

Liczba pasażerów wycieczkowców schodzących na wycieczkę: kierunek: tylko przywóz (1) - (opcjonalny)

Zestaw danych B1: Transport morski w głównych portach europejskich według portów, rodzaju ładunków, towarów i relacji przewozowej

Okresy sprawozdawcze: Rocznie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Wielkość	Zestaw danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	B1
	Rok sprawozdawczy	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał sprawozdawczy	Jednoznakowy alfanumeryczny	(0)
	Port sprawozdawczy	Pięciodziesiętny alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku/wyładunku	Pięciodziesiętny alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów
	Relacja	Czteroznakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
	Rodzaj ładunku	Jednoznakowy alfanumeryczny	Rodzaj ładunku, załącznik II
	Towary	Dwuznakowy alfanumeryczny	Nomenklatura towarów, załącznik III

Dane: Waga towarów brutto w tonach.

Zestaw danych C1: Transport morski ładunków zjednostkowanych w głównych portach europejskich, według portów, rodzaju ładunków, relacji i statusu załadowania

Okresy sprawozdawcze: kwartalnie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Wielkość	Zestaw danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	C1
	Rok sprawozdawczy	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał sprawozdawczy	Jednoznakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port sprawozdawczy	Pięciodziesiętny alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku/wyładunku	Pięciodziesiętny alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów
	Relacja	Czteroznakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
	Rodzaj ładunku	Dwuznakowy alfanumeryczny	Rodzaj ładunku (wyłącznie kontenery i jednostki ro-ro), załącznik II (podkategorie 3X, 31, 32, 33, 34, 5X, 51, 52, 53, 54, 56, 59, 6X, 61, 62, 63 i 69)

Dane: Waga towarów brutto w tonach (rodzaj ładunku: podkategorie 3X, 31, 32, 33, 34, 5X, 51, 54, 56, 59, 6X, 61, 62, 63 i 69).
Liczba jednostek (rodzaj ładunku: podkategorie 3X, 31, 32, 33, 34, 5X, 51, 52, 53, 54, 56, 59, 6X, 61, 62, 63 i 69).
Liczba jednostek bez ładunku (rodzaj ładunku: podkategorie 3X, 31, 32, 33, 34, 5X, 51, 59, 6X, 61, 63 i 69).

Zestaw danych D1: Transport pasażerów w głównych portach europejskich według relacji oraz przynależności państwowej statku według rejestracji

Okresy sprawozdawcze: kwartalnie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Wielkość	Zestaw danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	D1
	Rok sprawozdawczy	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał sprawozdawczy	Jednoznakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port sprawozdawczy	Pięciznakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku/wyładunku	Pięciznakowy alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów
	Relacja	Czteroznakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
	Przynależność państwowa statku według rejestracji	Czteroznakowy alfanumeryczny	Przynależność państwowa statku według rejestracji, załącznik V

Dane: Liczba pasażerów z wyłączeniem pasażerów wycieczkowców rozpoczynających i kończących rejs oraz pasażerów rejsów wycieczkowych na wycieczce.

Zestaw danych E1: Transport morski w głównych portach europejskich według portów, rodzaju ładunków, rzeczy, relacji i przynależności państwowej statku według rejestracji

Okresy sprawozdawcze: Rocznie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Wielkość	Zestaw danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	E1
	Rok sprawozdawczy	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał sprawozdawczy	Jednoznakowy alfanumeryczny	(0)
	Port sprawozdawczy	Pięciznakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku/wyładunku	Pięciznakowy alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów
	Relacja	Czteroznakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
	Rodzaj ładunku	Jednoznakowy alfanumeryczny	Rodzaj ładunku, załącznik II
	Przynależność państwowa statku według rejestracji	Czteroznakowy alfanumeryczny	Przynależność państwowa statków według rejestracji, załącznik V

Dane: Waga towarów brutto w tonach.

Zestaw danych F1: Ruch statków w głównych portach europejskich, według portów, rodzaju i wielkości statku, na który załadowano lub z którego wyładowano ładunek, zaokrętowano lub wyokrętowano pasażerów (łącznie z pasażerami rejsów wycieczkowych na wycieczce)

Okresy sprawozdawcze: kwartalnie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Wielkość	Zestaw danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	F1
	Rok sprawozdawczy	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał sprawozdawczy	Jednoznakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port sprawozdawczy	Pięciodziesiętny alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Rodzaj statku	Dwuznakowy alfanumeryczny	Rodzaj statku, załącznik VI
	Wielkość statku (DWT)	Dwuznakowy alfanumeryczny	Klasa nośności, załącznik VII

Dane: Liczba statków.
Nośność statków w tonach.

Zestaw danych F2: Ruch statków w głównych portach europejskich, według portów, rodzaju i wielkości statku, na który załadowano lub z którego wyładowano ładunek, zaokrętowano lub wyokrętowano pasażerów (łącznie z pasażerami rejsów wycieczkowych na wycieczce)

Okresy sprawozdawcze: kwartalnie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Wielkość	Zestaw danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	F2
	Rok sprawozdawczy	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał sprawozdawczy	Jednoznakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port sprawozdawczy	Pięciodziesiętny alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Rodzaj statku	Dwuznakowy alfanumeryczny	Rodzaj statku, załącznik VI
	Wielkość statku (GT)	Dwuznakowy alfanumeryczny	Klasa pojemności brutto, załącznik VII

Dane: Liczba statków.
Pojemność statków brutto.

ZAŁĄCZNIK IX

CZĘŚĆ A**Uchylona dyrektywa i wykaz jej kolejnych zmian**

(określone w art. 12)

Dyrektywa Rady 95/64/WE
(Dz.U. L 320 z 30.12.1995, s. 25)

Decyzja Komisji 98/385/WE
(Dz.U. L 174 z 18.6.1998, s. 1)

Wyłącznie art. 3

Decyzja Komisji 2000/363/WE
(Dz.U. L 132 z 5.6.2000, s. 1)

Wyłącznie art. 1

Rozporządzenie (WE) nr 1882/2003 Parlamentu
Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 284 z 31.10.2003, s. 1)

Wyłącznie załącznik II pkt 20

Decyzja Komisji 2005/366/WE
(Dz.U. L 123 z 17.5.2005, s. 1)

Wyłącznie art. 1

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1304/2007
(Dz.U. L 290 z 8.11.2007, s. 14)

Wyłącznie art. 1

CZĘŚĆ B**Terminy przeniesienia do prawa krajowego**

(określone w art. 12)

Dyrektywa	Termin przeniesienia
95/64/WE	31 grudnia 1996 r.

ZAŁĄCZNIK X

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 95/64/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1
art. 2 ust. 1 akapit pierwszy	art. 2 lit. a) akapit pierwszy
art. 2 ust. 1 akapit drugi lit. a) i b)	art. 2 lit. a) akapit drugi ppkt (i) i (ii)
art. 2 ust. 1 akapit trzeci	art. 2 lit. a) akapit trzeci
art. 2 ust. 2 do 5	art. 2 lit. b) do e)
art. 3	art. 3
art. 4 ust. 1	art. 4 ust. 1
art. 4 ust. 2 akapit pierwszy	art. 4 ust. 2 akapit pierwszy
art. 4 ust. 2 akapit drugi	—
art. 4 ust. 2 akapit trzeci	art. 4 ust. 2 akapit drugi
art. 4 ust. 3	art. 4 ust. 3
art. 5, 6 i 7	art. 5, 6 i 7
art. 8 ust. 1	art. 8
art. 8 ust. 2	—
art. 9	art. 9
art. 10	—
art. 11	—
art. 12	—
art. 13 ust. 1 i 2	art. 10 ust. 1 i 2
—	art. 10 ust. 3
art. 13 ust. 3	—
art. 14 ust. 1	—
art. 14 ust. 2	art. 11
—	art. 12
art. 15	art. 13
art. 16	art. 14
Załącznik I do VIII	Załączniki I do VIII
—	Załącznik IX
—	Załącznik X

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 29 maja 2009 r.

przyznająca Zjednoczonemu Królestwu Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej odstępstwo w odniesieniu do Anglii, Szkocji i Walii na mocy dyrektywy Rady 91/676/EWG dotyczącej ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany pochodzenia rolniczego

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 3853)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2009/431/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

Szkocji i Walii na mocy załącznika III pkt 2 akapit trzeci do dyrektywy 91/676/EWG.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 91/676/EWG z dnia 12 grudnia 1991 r. dotyczącą ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany pochodzenia rolniczego⁽¹⁾, w szczególności jej załącznik III pkt 2 akapit trzeci,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Jeśli ilości nawozu naturalnego, które państwo członkowskie zamierza stosować w przeliczeniu na hektar rocznie, różnią się od ilości określonej w pkt 2 akapit drugi zdanie pierwsze i lit. a) załącznika III do dyrektywy 91/676/EWG, muszą one być ustalone tak, by nie stanowiły przeszkody w realizacji celów określonych w art. 1 wymienionej dyrektywy i muszą być uzasadnione na podstawie obiektywnych kryteriów, na przykład tak jak w omawianym przypadku, długich okresów wegetacji i upraw o wysokim poborze azotu.

(2) W dniu 14 stycznia 2009 r. Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej przedłożyło Komisji wniosek o przyznanie odstępstwa dotyczącego Anglii,

(3) Wspomniane odstępstwo dotyczy zamiaru zezwolenia przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej na stosowanie w Anglii, Szkocji i Walii do 250 kg azotu na hektar rocznie pochodzącego z nawozu naturalnego w gospodarstwach rolnych posiadających użytki zielone. Odstępstwo potencjalnie dotyczy około 1 950 gospodarstw w Anglii, Szkocji i Walii, co odpowiada 1,3 % wszystkich gospodarstw, 1,5 % użytków rolnych i 21 % całkowitej liczby zwierząt gospodarskich mlecznych.

(4) Przyjęto prawodawstwo wdrażające dyrektywę 91/676/EWG, między innymi wyznaczające obszary narażone i ustanawiające program działania w Anglii (Regulations 2008 No 2349), Szkocji (Regulations 2008 No 298) i Walii (Regulations 2008 No 3143), które to prawodawstwo stosuje się w powiązaniu z niniejszą decyzją.

(5) Wyznaczone obszary narażone, których dotyczą programy działania, obejmują 68 % całkowitej powierzchni Anglii, 14 % całkowitej powierzchni Szkocji oraz 4 % całkowitej powierzchni Walii.

⁽¹⁾ Dz.U. L 375 z 31.12.1991, s. 1.

- (6) Przedstawione dane dotyczące jakości wody wykazują, że w przypadku wód podziemnych w Anglii 83 % jednolitych części wód podziemnych charakteryzuje się średnim stężeniem azotanów w wysokości poniżej 50 mg/l azotanów, a w przypadku 58 % jednolitych części wód podziemnych wartość stężenia wynosi poniżej 25 mg/l azotanów. W Szkocji i Walii średnie stężenie azotanów w ponad 90 % jednolitych części wód podziemnych wynosi mniej niż 50 mg/l azotanów, a ponad 70 % jednolitych części wód podziemnych charakteryzuje się stężeniem wynoszącym 25 mg/l azotanów. W przypadku wód powierzchniowych w Anglii w ponad 50 % miejsc monitorowania odnotowano średnie stężenie azotanów w wysokości poniżej 25 mg/l azotanów, a w nie więcej niż 9 % stężenie to wyniosło ponad 50 mg/l azotanów. W Szkocji i Walii w ponad 90 % miejsc monitorowania odnotowano średnie stężenie azotanów w wysokości poniżej 25 mg/l azotanów, a w żadnym miejscu nie odnotowano stężenia wynoszącego ponad 50 mg/l azotanów.
- (7) Bydło mleczne, bydło opasowe i owce stanowią główne typy wypasanych zwierząt gospodarskich w Anglii, Szkocji i Walii. W latach 1995–2007 liczebność zwierząt gospodarskich wykazała tendencję spadkową (13 % zmniejszenie w przypadku bydła i 22 % zmniejszenie w przypadku owiec i jagniąt). Około 48 % całkowitej produkcji nawozu naturalnego użytkuje się jako obornik stały pochodzący z systemów utrzymania na ściółce, a 52 % całkowitej ilości nawozu naturalnego użytkuje się jako gnojowicę.
- (8) W ostatnich 20 latach wykorzystanie nawozów chemicznych uległo zmniejszeniu o 42 % w przypadku azotu i 49 % w przypadku fosforu. Od 1999 r. stosowanie azotu chemicznego na użytkach zielonych będących pastwiskami dla zwierząt gospodarskich mlecznych uległo zmniejszeniu o 37 % i w 2007 r. wyniosło 128 kg azotu na hektar. Krajowy bilans azotu i fosforu zgodnie z metodą OECD wykazuje, że w latach 1985–2002 bilans azotu zmniejszył się z 46 do 22 kg azotu na hektar, a bilans fosforu zmniejszył się z 15 do 12 kg fosforu na hektar.
- (9) W Anglii, Szkocji i Walii 69 % całkowitej powierzchni gruntów rolnych stanowią użytki zielone, z czego 46 % to ekstensywne użytki zielone, a 54 % to uprawiane użytki zielone. 31 % całkowitej powierzchni gruntów rolnych stanowią grunty orne.
- (10) Dodatkowe dokumenty przedłożone w notyfikacji pokazują, że proponowana ilość 250 kg azotu w przeliczeniu na hektar rocznie pochodzącego z nawozu naturalnego pochodzącego od wypasanych zwierząt gospodarskich w gospodarstwach rolnych posiadających użytki zielone jest uzasadniona na podstawie obiektywnych kryteriów takich jak wysokie opady netto, długie okresy wegetacji i wysokie plony trawy o wysokim poborze azotu.
- (11) Po przeanalizowaniu wniosku Komisja stwierdza, że proponowana ilość 250 kg azotu w przeliczeniu na hektar nie będzie stanowiła przeszkody w realizacji celów dyrektywy 91/676/EWG, z zastrzeżeniem spełnienia pewnych ściśle określonych warunków.
- (12) Niniejszą decyzję stosuje się w powiązaniu z obecnymi programami działań obowiązującymi w Anglii, Szkocji i Walii na lata 2009–2012.
- (13) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Azotanów ustanowionego na podstawie art. 9 dyrektywy 91/676/EWG,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Odstępstwo, o którego przyznanie Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej złożyło wniosek w odniesieniu do Anglii, Szkocji i Walii w celu zezwolenia na stosowanie większej ilości nawozu naturalnego od ilości określonej w pkt 2 akapit drugi zdanie pierwsze i lit. a) załącznika III do dyrektywy 91/676/EWG, przyznaje się z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej decyzji stosuje się następujące definicje:

- „gospodarstwa rolne posiadające użytki zielone” oznaczają gospodarstwa, w których co najmniej 80 % powierzchni gruntów rolnych, na której można stosować nawóz naturalny, stanowi trawa;
- „wypasane zwierzęta gospodarskie” oznaczają bydło (z wyjątkiem cieląt), owce, zwierzyńnię płową, kozy i konie;
- „trawa” oznacza trwałe lub krótkotrwałe użytki zielone (krótkotrwałe użytki zielone zakładane są na okres krótszy niż cztery lata).

Artykuł 3

Zakres

Niniejsza decyzja ma zastosowanie do gospodarstw rolnych posiadających użytki zielone, na zasadzie indywidualnej i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 4, 5 i 6.

Artykuł 4

Roczne zezwolenia i zobowiązania

- Rolnicy, którzy chcą skorzystać z odstępstwa, co roku przedstawiają właściwym organom wniosek o przyznanie odstępstwa.
- Wraz z corocznym wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, rolnicy zobowiązują się na piśmie do spełnienia warunków określonych w art. 5 i 6.

3. Właściwe organy zapewniają objęcie wszystkich wniosków o przyznanie odstępstwa kontrolą administracyjną. Jeżeli kontrola wykaże, że nie spełniono warunków określonych w art. 5 i 6, wnioskodawca zostaje o tym poinformowany. W takim przypadku wniosek zostaje odrzucony.

Artykuł 5

Stosowanie nawozu naturalnego i innych nawozów

1. Ilość nawozu naturalnego pochodzącego od wypasanych zwierząt gospodarskich (w tym nawozu naturalnego pochodzącego bezpośrednio od zwierząt) stosowana na użytkach rolnych każdego roku w gospodarstwach rolnych posiadających użytki zielone nie przekracza ilości nawozu naturalnego zawierającej 250 kg azotu na hektar, z zastrzeżeniem warunków określonych w ust. 2–7.

2. Całkowita dawka azotu nie przekracza przewidywanego zapotrzebowania na składniki pokarmowe poszczególnych roślin uprawnych oraz uwzględnia zawartość tej substancji w glebie.

3. Każde gospodarstwo posiada swój plan nawożenia opisujący płodozmian na użytkach rolnych i planowane stosowanie nawozu naturalnego oraz nawozów azotowych i fosforanowych. Plan ten jest dostępny w gospodarstwie najpóźniej od dnia 1 marca każdego roku.

Plan nawożenia zawiera:

- a) liczbę zwierząt gospodarskich, opis systemu magazynowania i przechowywania wraz z pojemnością dostępną do celów przechowywania nawozu naturalnego;
- b) wyliczenie ilości azotu pochodzącego z nawozu naturalnego (minus straty poniesione podczas magazynowania i przechowywania) oraz fosforu wyprodukowanego w gospodarstwie;
- c) płodozmian oraz powierzchnię każdej uprawy wraz ze szkicową mapką określającą położenie poszczególnych pól;
- d) przewidywalne wymagania upraw w zakresie azotu i fosforu;
- e) ilość i rodzaj nawozu naturalnego dostarczonego poza gospodarstwo lub do gospodarstwa;
- f) wyniki analizy gleby pod kątem zawartości azotu i fosforu, jeżeli są dostępne;
- g) stosowane ilości azotu i fosforu pochodzących z nawozu naturalnego w podziale na poszczególne pola;

h) stosowane ilości azotu i fosforu pochodzących z nawozów chemicznych i innych nawozów w podziale na poszczególne pola.

W celu zapewnienia spójności między planami a faktycznymi praktykami rolniczymi plany zostają poddane przeglądowi nie później niż w ciągu siedmiu dni po wprowadzeniu jakichkolwiek zmian w praktykach rolniczych.

4. Każde gospodarstwo posiada swój rejestr nawożenia, włącznie z informacjami związanymi z zarządzaniem dawkami stosowanego azotu i fosforu. Rejestry są przedkładane właściwemu organowi za każdy rok kalendarzowy.

5. Każde gospodarstwo rolne posiadające użytki zielone, które korzysta z odstępstwa, zgadza się na objęcie kontrolą wniosku, o którym mowa w art. 4 ust. 1, planu i rejestru nawożenia.

6. Wyniki analizy gleby pod kątem zawartości azotu i fosforu są dostępne w przypadku każdego gospodarstwa korzystającego z odstępstwa. Pobieranie próbek oraz analizę przeprowadza się co najmniej raz na cztery lata w odniesieniu do każdego obszaru gospodarstwa jednolitego pod względem płodozmianu i cech gleby. Wymagana jest co najmniej jedna analiza na każde pięć hektarów użytków.

7. Nie rozrzuca się nawozu naturalnego w okresie jesiennym przed uprawą trawy.

Artykuł 6

Gospodarowanie gruntami

Co najmniej 80 % powierzchni, na której stosuje się nawóz naturalny, stanowi uprawa trawy. Rolnicy korzystający z indywidualnego odstępstwa stosują następujące środki:

- a) krótkotrwałe użytki zielone na glebach piaszczystych należy zaorać na wiosnę;
- b) na wszystkich rodzajach gleb bezpośrednio po zaoraniu trawy następuje uprawa roślin o wysokim poborze azotu;
- c) system płodozmianu nie zawiera roślin strączkowych ani innych roślin wiążących azot atmosferyczny. Jednakże nie dotyczy to koniczyny na użytkach zielonych, na których jej zawartość wynosi mniej niż 50 %, ani innych roślin strączkowych podsianych trawą.

Artykuł 7**Inne środki**

Niniejsze odstępstwo jest stosowane bez uszczerbku dla środków niezbędnych do przestrzegania innego prawodawstwa wspólnotowego dotyczącego ochrony zdrowia ludzi i zwierząt oraz środowiska.

Artykuł 8**Monitorowanie**

1. Właściwy organ sporządza i co roku aktualizuje mapy określające odsetek gospodarstw rolnych posiadających użytki zielone, odsetek zwierząt gospodarskich oraz odsetek gruntów rolnych objętych indywidualnym odstępstwem w każdym okręgu. Mapy te są co roku przedstawiane Komisji jako załącznik do sprawozdania, o którym mowa w art. 10 niniejszej decyzji.

2. Monitorowanie gospodarstw rolnych objętych programem działań i odstępstwem prowadzone jest na poziomie pola w gospodarstwie rolnym i w rolniczych zlewniach monitorujących. Referencyjne zlewnie monitorujące są reprezentatywne dla różnych rodzajów gleb, poziomów intensywności i praktyk nawożenia.

3. Badania i analiza składników pokarmowych, o których mowa w art. 5, dostarczają danych na temat miejscowego użytkowania gruntów, systemu płodozmianu i praktyk rolniczych w gospodarstwach korzystających z indywidualnych odstępstw. Dane te mogą zostać wykorzystane w modelowych obliczeniach wielkości wypłukiwanych azotanów i strat fosforu z pól, gdzie stosuje się do 250 kg azotu na hektar rocznie w nawozie naturalnym pochodzącym od wypasanych zwierząt gospodarskich.

4. Monitorowanie wody gruntowej, wody glebowej, wody odpływowej i strumieni na terenie gospodarstw należących do miejsc monitorowania zlewni rolniczych dostarcza danych na temat stężenia azotanów i fosforu w wodzie odprowadzanej ze strefy korzeniowej i wprowadzanej do systemu wód gruntowych i powierzchniowych.

5. Szczególne monitorowanie wody prowadzi się w zlewniach rolniczych umiejscowionych w pobliżu najbardziej narażonych części wód.

6. Przeprowadza się badania, których celem jest zebranie na koniec okresu obowiązywania odstępstwa szczegółowych danych naukowych na temat systemów intensywnego wykorzystywania użytków zielonych w celu poprawy zarządzania składnikami pokarmowymi. Badania te koncentrują się na ocenie strat składników pokarmowych, w tym wypłukiwania azotanów oraz strat azotanów i fosforu, w wyniku działania intensywnych systemów produkcji mleczarskiej w miejscach reprezentatywnych.

Artykuł 9**Kontrole**

1. Właściwy organ krajowy przeprowadza kontrole administracyjne wszystkich gospodarstw korzystających z indywidualnego odstępstwa w celu oceny zgodności z maksymalną ilością 250 kg azotu pochodzącego z nawozu naturalnego pochodzącego od wypasanych zwierząt gospodarskich na hektar rocznie, z maksymalnymi poziomami nawożenia azotem oraz z warunkami użytkowania gruntów.

2. W oparciu o analizę ryzyka, wyniki kontroli z poprzednich lat i wyniki ogólnych kontroli wrywkowych dotyczących prawodawstwa wprowadzającego w życie dyrektywę 91/676/EWG opracowuje się program kontroli w terenie. Kontrole w terenie obejmują co najmniej 3 % gospodarstw rolnych korzystających z indywidualnego odstępstwa w odniesieniu do warunków ustanowionych w art. 5 i 6.

Artykuł 10**Sprawozdawczość**

1. Każdego roku właściwy organ przekazuje Komisji wyniki monitorowania wraz ze zwięzłym sprawozdaniem dotyczącym zmian jakości wody i praktyki oceniania. Sprawozdanie dostarcza informacje dotyczące sposobu przeprowadzania oceny wprowadzenia w życie warunków odstępstwa poprzez kontrole na poziomie gospodarstw i zawiera informacje na temat gospodarstw niespełniających warunków, uzyskane na podstawie kontroli administracyjnych i kontroli w terenie.

Pierwsze sprawozdanie należy przedłożyć do czerwca 2010 r., a następnie do czerwca każdego kolejnego roku.

2. Komisja uwzględni uzyskane w ten sposób wyniki podczas rozpatrywania ewentualnego nowego wniosku o przyznanie odstępstwa.

Artykuł 11**Stosowanie**

Niniejszą decyzję stosuje się w powiązaniu z przepisami wdrażającymi program działania w Anglii (Regulations 2008 No 2349), Szkocji (Regulations 2008 No 298) i Walii (Regulations 2008 No 3143). Niniejsza decyzja wygasa z dniem 31 grudnia 2012 r.

Artykuł 12

Niniejsza decyzja jest skierowana do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 maja 2009 r.

W imieniu Komisji

Stavros DIMAS

Członek Komisji

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do dyrektywy 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG

(Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 233 z dnia 25 sierpnia 1997 r.)

(Polskie wydanie specjalne, rozdział 13, tom 19, s. 200)

Strona 204, załącznik I pkt 2.4.1 akapit drugi:

zamiast: „Oprócz przepisów tej normy, przy mierzeniu długości pojazdu uwzględnia się następujące urządzenia:”;

powinno być: „W uzupełnieniu przepisów tej normy, przy mierzeniu długości pojazdu nie uwzględnia się następujących urządzeń:”.

CENY PRENUMERATY w 2009 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 000 EUR/rok (*)
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/miesiąc (*)
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie CD-ROM	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	700 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	70 EUR/miesiąc
Dziennik Urzędowy UE, seria C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	40 EUR/miesiąc
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie CD-ROM (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	500 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, CD-ROM dwa razy w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	360 EUR/rok (= 30 EUR/miesiąc)
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

(*) Pojedyncze egzemplarze: od 1 do 32 stron: 6 EUR
od 33 do 64 stron: 12 EUR
powyżej 64 stron: cena ustalana indywidualnie

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczym CD-ROM-ie.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Odpłatne publikacje, wydawane przez Urząd Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich, dostępne są u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pl.htm

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa oraz aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>