

Dziennik Urzędowy L 200

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 52

31 lipca 2009

Spis treści

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

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych ⁽¹⁾ 1
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 662/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. ustanawiające procedurę negocjowania i zawierania umów pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi w sprawie szczegółowych zagadnień dotyczących prawa właściwego dla zobowiązań umownych i pozaumownych 25
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. ustanawiające program wspomaganie naprawy gospodarczej poprzez przyznanie pomocy finansowej Wspólnoty na projekty w dziedzinie energetyki 31
- ★ Rozporządzenie Rady (WE) nr 664/2009 z dnia 7 lipca 2009 r. ustanawiające procedurę negocjowania i zawierania umów pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi dotyczących jurysdykcji, uznawania i wykonywania orzeczeń i decyzji w sprawach małżeńskich, w sprawach dotyczących odpowiedzialności rodzicielskiej oraz w sprawach związanych ze zobowiązaniami alimentacyjnymi, a także prawa właściwego w sprawach dotyczących zobowiązań alimentacyjnych 46

Sprostowania

- ★ Sprostowanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczącego homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylającego dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009) 52

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

I

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

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 661/2009

z dnia 13 lipca 2009 r.

w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych

(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) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu wprowadzono kompleksowy wspólnotowy system homologacji typu pojazdów silnikowych, ustanowiony dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) ⁽³⁾.
- (2) Niniejsze rozporządzenie stanowi oddzielne rozporządzenie dla celów wspólnotowej procedury homologacji typu przewidzianej w dyrektywie 2007/46/WE. W związku z tym należy odpowiednio zmienić załączniki IV, VI, XI i XV do tej dyrektywy.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 14 stycznia 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 22 czerwca 2009 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

(3) Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na procedury jednostopniowej homologacji typu pojazdu jako całości ani mieszanej homologacji typu, ustanowionych w art. 6 dyrektywy 2007/46/WE.

(4) Wymagania techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem licznych elementów z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska zostały ujednolicone na poziomie wspólnotowym, tak aby uniknąć różnic między wymaganiami ustanowionymi przez poszczególne państwa członkowskie i zagwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska naturalnego na terenie całej Wspólnoty.

(5) Dlatego też niniejsze rozporządzenie ma również na celu podniesienie konkurencyjności wspólnotowego przemysłu motoryzacyjnego przy jednoczesnym umożliwieniu państwom członkowskim prowadzenia skutecznego nadzoru rynku pod względem przestrzegania szczególnych wymagań homologacji typu określonych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do wprowadzania danych produktów do obrotu.

(6) Należy ustanowić wymagania zarówno w zakresie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych, jak i wpływu opon na środowisko naturalne, w związku z możliwością montażu systemów monitorowania ciśnienia w oponach, które jednocześnie zwiększają bezpieczeństwo i zmniejszają szkodliwy wpływ opon na środowisko.

(7) Na wniosek Parlamentu Europejskiego w prawodawstwie wspólnotowym dotyczącym pojazdów zastosowano nowe podejście regulacyjne. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno określać wyłączne podstawowe przepisy w zakresie wymagań dotyczących bezpieczeństwa pojazdów oraz emisji CO₂ i hałasu powodowanych przez opony, podczas gdy specyfikacje techniczne należy określić w ramach środków wykonawczych przyjętych zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (8) W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do wprowadzania szczegółowych procedur, badań i wymagań dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, części i oddzielnych zespołów technicznych; do bardziej szczegółowego określenia cech, jakie musi spełniać opona, by mogła być uznana jako „opona do zastosowań specjalnych”, „opona terenowa do zastosowań profesjonalnych”, „opona wzmocniona”, „opona o podwyższonym wskaźniku nośności”, „opona zimowa”, „opona zapasowa typu T do użytku tymczasowego” lub „opona trakcyjna”; do ustanawiania szczegółowych wymagań bezpieczeństwa dla pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub między nimi; do zwalniania niektórych pojazdów lub klas pojazdów w ramach kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ z obowiązku montowania zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego lub systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu; do zmiany wartości granicznych w zakresie oporów toczenia i hałasu toczenia opon powodowanego przez opony, wywołanych zmianami w procedurach testowych, bez obniżania istniejącego stopnia ochrony środowiska naturalnego; do ustanawiania przepisów dotyczących procedury wyznaczania poziomów hałasu wywoływanego przez opony; do skrócenia okresu na wyprzedzającą sprzedaż opon niespełniających nowych wymagań ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego oraz do zmiany załącznika IV w celu włączenia do niego regulaminów EKG ONZ, które stają się obowiązkowe na podstawie decyzji Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań⁽¹⁾. Ponieważ wspomniane środki mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez uzupełnienie go nowymi elementami innymi niż istotne, środki te należy przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (9) W uzupełnieniu realizowanej obecnie inicjatywy Komisji mającej na celu opracowanie systemu klasyfikacji dróg Komisja powinna w ciągu 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przedstawić wniosek w sprawie klasyfikacji dróg w Unii Europejskiej pod kątem poziomu hałasu, która uzupełni tworzenie map hałasu w transporcie samochodowym celem ustalenia odpowiednich priorytetów i wymagań dotyczących nawierzchni dróg oraz wyznaczenia dopuszczalnych limitów generowanego hałasu.
- (10) Postęp techniczny w obszarze zaawansowanych systemów bezpieczeństwa pojazdów oferuje nowe możliwości zmniejszenia liczby ofiar wypadków. Aby jak najbardziej ograniczyć liczbę ofiar, należy wprowadzić niektóre odpowiednie nowe technologie.
- (11) Obowiązkowe i konsekwentne stosowanie najnowszych technologii produkcji opon oraz korzystanie z opon o niskich oporach toczenia ma kluczowe znaczenie dla redukcji udziału transportu drogowego w emisji gazów cieplarnianych pochodzących z sektora transportu, a także dla wspierania innowacyjności, tworzenia miejsc pracy i zwiększania konkurencyjności wspólnotowego przemysłu motoryzacyjnego.
- (12) Aby uprościć prawodawstwo w zakresie homologacji typu zgodnie z zaleceniami zawartymi w sprawozdaniu końcowym grupy wysokiego szczebla CARS 21, należy uchylić szereg dyrektyw bez obniżania poziomu ochrony użytkowników dróg. Wymagania ustanowione w tych dyrektywach powinny zostać przeniesione do niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach zastąpione odesłaniami do odpowiednich regulaminów EKG ONZ, wprowadzonych do prawa wspólnotowego zgodnie z decyzją 97/836/WE. Aby ograniczyć obciążenie administracyjne związane z procesem homologacji typu, należy zezwolić producentom pojazdów na uzyskiwanie, w stosownych przypadkach, homologacji typu dla celów niniejszego rozporządzenia poprzez uzyskanie homologacji zgodnie z odpowiednim regulaminem EKG ONZ wymienionym w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia.
- (13) Należy wprowadzić zasadę, że pojazdy muszą być projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u ich pasażerów i innych użytkowników dróg. W tym celu konieczne jest, by producenci zagwarantowali, że pojazdy spełniają odpowiednie wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego. Przepisy te powinny zawierać między innymi wymaganiami odnoszące się do integralności konstrukcji pojazdu, systemów wspomagających panowanie kierowcy nad pojazdem, systemów zapewniających kierowcy widoczność i informacje o stanie pojazdu oraz otaczającego go obszaru, systemów oświetlenia pojazdu, systemów ochrony pasażerów, zewnętrznej części pojazdu oraz akcesoriów, mas i wymiarów pojazdu, opon i zaawansowanych systemów montowanych w pojeździe oraz różnych innych elementów. Ponadto konieczne jest, by pojazdy spełniały przepisy szczegółowe odnoszące się do niektórych pojazdów ciężarowych i ich przyczep bądź też przepisy szczegółowe odnoszące się do autobusów, stosownie do przypadku.
- (14) Harmonogram wprowadzania nowych wymagań szczegółowych w zakresie homologacji typu pojazdów powinien uwzględniać techniczną wykonalność tych wymagań. Generalnie, wymagania powinny stosować się początkowo wyłącznie do nowych typów pojazdów. Należy przewidzieć dodatkowy okres na dostosowanie istniejących typów pojazdów do wymagań. Ponadto obowiązek montowania systemów monitorowania ciśnienia w oponach powinien stosować się początkowo wyłącznie do samochodów osobowych. Obowiązek montowania innych zaawansowanych układów bezpieczeństwa powinien stosować się początkowo wyłącznie do pojazdów ciężarowych.
- (15) Komisja powinna kontynuować ocenę wykonalności technicznej i ekonomicznej oraz dojrzałości rynkowej innych zaawansowanych systemów bezpieczeństwa, a także, do dnia 1 grudnia 2012 r., a następnie co trzy lata, przedstawić sprawozdanie zawierające, w stosownym przypadku, wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia.

(1) Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78.

- (16) Komisja powinna oceniać wykonalność rozszerzenia obowiązku montowania systemów monitorowania ciśnienia w oponach, systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu i zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego na inne kategorie pojazdów i w stosownych przypadkach proponować zmiany niniejszego rozporządzenia.
- (17) Komisja powinna oceniać wykonalność zaostreżenia wymagań dotyczących przyczepności opon na mokrej nawierzchni i w stosownych przypadkach proponować zmianę niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie powinny zapewnić skuteczny nadzór rynku.
- (18) Całkowity potencjał podnoszenia bezpieczeństwa, ograniczania emisji CO₂ i obniżania poziomu hałasu pochodzącego z transportu można wykorzystać tylko w połączeniu z systemem znakowania mającym informować konsumentów o parametrach opon.
- (19) Należy wdrożyć środki przedstawione w komunikacie Komisji z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowanym „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych”, którego celem było obniżenie emisji CO₂ powodowanej przez opony. Redukcja ta powinna zostać osiągnięta poprzez połączenie niskich oporów toczenia opon i stosowania systemów monitorowania ciśnienia w oponach. Równocześnie należy ustanowić wymagania mające na celu zmniejszenie hałasu powodowanego przez toczące się opony i zagwarantowanie odpowiednich poziomów bezpieczeństwa opon poprzez wprowadzenie wymagań w zakresie ich przyczepności na mokrej nawierzchni. Harmonogram wdrażania tych przepisów powinien odzwierciedlać stopień trudności, z jakim wiązać będzie się spełnienie wszystkich tych wymagań. Z powodu trudności w spełnieniu wymagań w zakresie hałasu związanego z toczeniem się opon i ze względu na czas, jakiego potrzebuje przemysł na zastąpienie aktualnych modeli opon, należy w szczególności przewidzieć dłuższy okres na wdrożenie wymagań w zakresie hałasu dotyczących nowych opon istniejących już typów.
- (20) Niektóre kategorie opon, w tym opony terenowe do zastosowań profesjonalnych, które podlegają ograniczeniom prędkości, oraz opony przeznaczone do pojazdów zarejestrowanych przed 1990 r., będą prawdopodobnie produkowane w bardzo małych ilościach. Stąd też należy wyłączyć opony tych kategorii z zakresu niektórych wymagań ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego, jeżeli takie wymagania są niezgodne z zastosowaniem opon lub dodatkowe obciążenie związane z tymi wymaganiami jest nieproporcjonalnie duże.
- (21) Komisja powinna dokonać właściwej oceny tego sektora przy udziale wszystkich zainteresowanych stron i ustalić, czy potrzebne jest dostosowanie uregulowań prawnych.
- (22) Należy ustanowić zakresy tolerancji w odniesieniu do niektórych wartości granicznych oporów toczenia lub hałasu toczenia w niektórych szczególnych kategoriach opon w celu uwzględnienia ich cech konstrukcyjnych i parametrów. W szczególności należy ustanowić tego rodzaju zakresy tolerancji w przypadku opon zaprojektowanych w celu uzyskania lepszych parametrów trójki i hamowania podczas jazdy po śniegu w trudnych warunkach.
- (23) Opony do zastosowań specjalnych wykorzystywane są w pojazdach poruszających się po placach budowy, obszarach wycięcia i terenach wydobywczych, dlatego też zaprojektowane są przede wszystkim tak, by cechowały je lepsze parametry terenowe niż w przypadku opon przeznaczonych tylko do użytku drogowego. Aby możliwe było uzyskanie takich parametrów, opony te są produkowane z materiałów zapewniających większą odporność na uszkodzenia niż w przypadku zwykłych opon, cechuje je także blokowy wzór bieżnika. Ponieważ obie te zasadnicze cechy konstrukcyjne sprawiają, że opony do zastosowań specjalnych powodują większy poziom hałasu niż opony zwykłe, to należy zezwolić na emitowanie większego hałasu przez takie opony.
- (24) System elektronicznej kontroli stateczności pojazdu, zaawansowany system hamowania awaryjnego oraz system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu mają duży wpływ na znaczące zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych. W związku z powyższym Komisja powinna, zgodnie z regulaminami EKG ONZ, wprowadzić wymagania dotyczące takich systemów dla tych kategorii pojazdów, w których ich zastosowanie jest właściwe i w przypadku których udowodniono, że poprawią one ogólny poziom bezpieczeństwa. Przed wdrożeniem tych wymagań należy przewidzieć wystarczająco długi okres na przyjęcie środków wykonawczych, a następnie na opracowanie tych złożonych technologii i zastosowanie ich w pojazdach.
- (25) Od 2011 r. w przypadku nowych homologacji typu i od 2014 r. w przypadku nowych pojazdów terminy wdrożenia obowiązku wyposażenia pojazdów ciężarowych w systemy elektronicznej kontroli stateczności pojazdu powinny odpowiadać datom ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu.
- (26) Zanim systemy elektronicznej kontroli stateczności zostaną wprowadzone, Komisja powinna przyjąć środki oraz zorganizować kampanie informujące o ich skuteczności i wspierające ich sprzedaż. Ponadto Komisja powinna monitorować kształtowanie się cen w celu ustalenia, czy ceny nowych pojazdów nie wzrastają niewspółmiernie w związku z wyposażaniem ich zgodnie z nowymi normami bezpieczeństwa.
- (27) Przyszłe środki proponowane na podstawie niniejszego rozporządzenia lub procedur, które będą wdrażane w związku z jego stosowaniem, powinny być zgodne z zasadami określonymi przez Komisję w komunikacie z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowanym „Ramy prawne dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI wieku”. W szczególności, z myślą o lepszym stanowieniu prawa i jego uproszczeniu, a także w celu uniknięcia konieczności nieustannego aktualizowania obowiązującego prawodawstwa wspólnotowego dotyczącego specyfikacji technicznych, niniejsze rozporządzenie powinno zawierać odniesienia do obowiązujących norm i regulacji międzynarodowych, nie powielając ich we wspólnotowych ramach prawnych.

- (28) Ważne jest, by części zamienne do systemów objętych niniejszym rozporządzeniem podlegały równoważnym wymaganiom w zakresie bezpieczeństwa i procedurom homologacji. Dlatego też należy wprowadzić homologację części zamiennych i oddzielnych zespołów technicznych.
- (29) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji obowiązujących w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i powinny zapewnić ich stosowanie. Przewidziane sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (30) Niniejsze rozporządzenie odnosi się do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów⁽¹⁾ oraz do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z samochodów dostawczych⁽²⁾. Przewidziane w niniejszym rozporządzeniu środki dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny być w szczególności jak najściślej powiązane z dodatkowymi środkami mającymi na celu obniżenie emisji CO₂ o dalsze 10 g w stosunku do celu ustanawiającego poziom emisji CO₂ na 130 g.
- (31) Komisja powinna we właściwym czasie zaproponować, w ramach bardziej zintegrowanego podejścia, dalsze zmiany do niniejszego rozporządzenia lub przedstawić inne wnioski, opierające się na wynikach szczegółowej oceny wpływu odnoszącej się do wszystkich możliwych dodatkowych środków mających na celu osiągnięcie założonych poziomów emisji CO₂ oraz obejmującej inne technologie dostępne na rynku, w tym technologie utrzymania ciśnienia w oponach, poprawę nawierzchni dróg i inne odpowiednie nowe technologie, a także wymagania dotyczące wydajności klimatyzacji, które już mają lub mogłyby mieć wpływ na opory toczenia opon lub zużycie paliwa oraz emisję CO₂.
- (32) Należy przyjąć spójne i kompleksowe podejście do problemu hałasu na drogach. Ze względu na znaczny wpływ nawierzchni dróg na emisję hałasu na drogach trwa obecnie przegląd normy ISO 10844, która powinna zostać uwzględniona w tym kontekście dla dalszej poprawy nawierzchni dróg. Państwa członkowskie powinny zwiększyć inwestycje w celu poprawy nawierzchni dróg zgodnie z obowiązującymi normami ISO. Ponadto należy opracować kompleksową politykę redukcji emisji hałasu, obejmującą wszystkie systemy transportu, z uwzględnieniem nie tylko hałasu w transporcie drogowym, ale również w transporcie lotniczym i kolejowym.
- (33) Z dniem rozpoczęcia stosowania odpowiednich wymagań ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu do nowych pojazdów, nowych części i oddzielnych zespołów technicznych należy uchylić następujące dyrektywy:
- dyrektywę Rady 70/221/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zbiorników paliwa oraz tylnych zabezpieczeń pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽³⁾,
 - dyrektywę Rady 70/222/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do miejsca do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych na pojazdach silnikowych i ich przyczepach⁽⁴⁾,
 - dyrektywę Rady 70/311/EWG z dnia 8 czerwca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽⁵⁾,
 - dyrektywę Rady 70/387/EWG z dnia 27 lipca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do drzwi pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽⁶⁾,
 - dyrektywę Rady 70/388/EWG z dnia 27 lipca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych pojazdów silnikowych⁽⁷⁾,
 - dyrektywę 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⁽⁸⁾,
 - dyrektywę Rady 72/245/EWG z dnia 20 czerwca 1972 r. odnoszącą się do zakłóceń radioelektrycznych (kompatybilności elektromagnetycznej) pojazdów⁽⁹⁾,
 - dyrektywę Rady 74/60/EWG z dnia 17 grudnia 1973 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wyposażenia wewnętrznego pojazdów silnikowych⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, s. 23.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, s. 25.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 133 z 18.6.1970, s. 10.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 176 z 10.8.1970, s. 5.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 176 z 10.8.1970, s. 12.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 202 z 6.9.1971, s. 37.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 152 z 6.7.1972, s. 15.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 38 z 11.2.1974, s. 2.

- dyrektywę Rady 74/61/EWG z dnia 17 grudnia 1973 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie urządzeń zabezpieczających pojazdy silnikowe przed bezprawnym użyciem ⁽¹⁾,
- dyrektywę Rady 74/297/EWG z dnia 4 czerwca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych (zachowanie układu kierowniczego w przypadku uderzenia) ⁽²⁾,
- dyrektywę Rady 74/408/EWG z dnia 22 lipca 1974 r. w sprawie pojazdów silnikowych w odniesieniu do siedzeń, ich punktów mocowania i zagłówek ⁽³⁾,
- dyrektywę Rady 74/483/EWG z dnia 17 września 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wystających elementów zewnętrznych pojazdów silnikowych ⁽⁴⁾,
- dyrektywę Rady 75/443/EWG z dnia 26 czerwca 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do biegu wstecznego i prędkościomierza pojazdów silnikowych ⁽⁵⁾,
- dyrektywę Rady 76/114/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do tabliczek znamionowych i oznakowania identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz sposobu i miejsca ich umieszczenia ⁽⁶⁾,
- dyrektywę Rady 76/115/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych ⁽⁷⁾,
- dyrektywę Rady 76/756/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej na pojazdach silnikowych i ich przyczepach ⁽⁸⁾,
- dyrektywę Rady 76/757/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do świateł odblaskowych pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁹⁾,
- dyrektywę Rady 76/758/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do świateł obrysowych, przednich świateł pozycyjnych (bocznych), tylnych świateł pozycyjnych (bocznych), świateł stopu, świateł dziennych i bocznych świateł obrysowych pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁰⁾,
- dyrektywę Rady 76/759/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kierunkowskazów w pojazdach mechanicznych i ich przyczepach ⁽¹¹⁾,
- dyrektywę Rady 76/760/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do oświetlenia tylnej tablicy rejestracyjnej pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹²⁾,
- dyrektywę Rady 76/761/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do reflektorów pojazdów silnikowych spełniających funkcję reflektorów świateł drogowych i/lub świateł mijania oraz źródeł światła (żarówki i inne) stosowanych w homologowanych zespołach świateł pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹³⁾,
- dyrektywę Rady 76/762/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących świateł postojowych w pojazdach silnikowych ⁽¹⁴⁾,
- dyrektywę Rady 77/389/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do urządzeń holowniczych pojazdów silnikowych ⁽¹⁵⁾,
- dyrektywę Rady 77/538/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do tylnych świateł przeciwmgielnych pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁶⁾,
- dyrektywę Rady 77/539/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do świateł cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁷⁾,
- dyrektywę Rady 77/540/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących świateł postojowych w pojazdach silnikowych ⁽¹⁸⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 38 z 11.2.1974, s. 22.

⁽²⁾ Dz.U. L 165 z 20.6.1974, s. 16.

⁽³⁾ Dz.U. L 221 z 12.8.1974, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 266 z 2.10.1974, s. 4.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 196 z 26.7.1975, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 24 z 30.1.1976, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 24 z 30.1.1976, s. 6.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 1.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 32.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 54.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 71.

⁽¹²⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 85.

⁽¹³⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 96.

⁽¹⁴⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 122.

⁽¹⁵⁾ Dz.U. L 145 z 13.6.1977, s. 41.

⁽¹⁶⁾ Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 60.

⁽¹⁷⁾ Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 72.

⁽¹⁸⁾ Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 83.

- dyrektywę Rady 77/541/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych ⁽¹⁾,
- dyrektywę Rady 77/649/EWG z dnia 27 września 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do pola widzenia kierowców pojazdów silnikowych ⁽²⁾,
- dyrektywę Rady 78/316/EWG z dnia 21 grudnia 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych (oznaczania urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników) ⁽³⁾,
- dyrektywę Rady 78/317/EWG z dnia 21 grudnia 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do odszraniających i odmgławiających instalacji oszklonych powierzchni pojazdów silnikowych ⁽⁴⁾,
- dyrektywę Rady 78/318/EWG z dnia 21 grudnia 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do instalacji wycieraczek i spryskiwaczy pojazdów silnikowych ⁽⁵⁾,
- dyrektywę Rady 78/549/EWG z dnia 12 czerwca 1978 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących osłon kół pojazdów silnikowych ⁽⁶⁾,
- dyrektywę Rady 78/932/EWG z dnia 16 października 1978 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zagłówków do siedzeń montowanych w pojazdach silnikowych ⁽⁷⁾,
- dyrektywę Rady 89/297/EWG z dnia 13 kwietnia 1989 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zabezpieczeń bocznych (osłon bocznych) niektórych pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁸⁾,
- dyrektywę Rady 91/226/EWG z dnia 27 marca 1991 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do osłon przeciwzobryzgowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁹⁾,
- dyrektywę Rady 92/21/EWG z dnia 31 marca 1992 r. w sprawie mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M₁ ⁽¹⁰⁾,
- dyrektywę Rady 92/22/EWG z dnia 31 marca 1992 r. w sprawie bezpiecznych szyb i materiałów do szyb w pojazdach silnikowych i ich przyczepach ⁽¹¹⁾,
- dyrektywę Rady 92/23/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnoszącą się do opon pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz ich instalowania ⁽¹²⁾,
- dyrektywę Rady 92/24/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnoszącą się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych ⁽¹³⁾,
- dyrektywę Rady 92/114/EWG z dnia 17 grudnia 1992 r. odnoszącą się do zewnętrznych elementów wystających znajdujących się przed tylnym oblachowaniem kabiny w pojazdach kategorii N ⁽¹⁴⁾,
- dyrektywę 94/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 1994 r. odnoszącą się do mechanicznych urządzeń sprzęgających pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz systemów ich mocowania do tych pojazdów ⁽¹⁵⁾,
- dyrektywę 95/28/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. odnoszącą się do palności materiałów konstrukcyjnych używanych w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych ⁽¹⁶⁾,
- dyrektywę 96/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 maja 1996 r. w sprawie ochrony użytkowników pojazdów silnikowych w przypadku zderzenia bocznego oraz zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG ⁽¹⁷⁾,
- dyrektywę 96/79/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. w sprawie ochrony użytkowników pojazdów silnikowych w przypadku zderzenia bocznego oraz zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG ⁽¹⁸⁾,
- dyrektywę 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącą się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG ⁽¹⁹⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 220 z 29.8.1977, s. 95.

⁽²⁾ Dz.U. L 267 z 19.10.1977, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 81 z 28.3.1978, s. 3.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 81 z 28.3.1978, s. 27.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 81 z 28.3.1978, s. 49.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 168 z 26.6.1978, s. 45.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 325 z 20.11.1978, s. 1.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 124 z 5.5.1989, s. 1.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 103 z 23.4.1991, s. 5.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 1.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 11.

⁽¹²⁾ Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 95.

⁽¹³⁾ Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 154.

⁽¹⁴⁾ Dz.U. L 409 z 31.12.1992, s. 17.

⁽¹⁵⁾ Dz.U. L 195 z 29.7.1994, s. 1.

⁽¹⁶⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 1.

⁽¹⁷⁾ Dz.U. L 169 z 8.7.1996, s. 1.

⁽¹⁸⁾ Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 7.

⁽¹⁹⁾ Dz.U. L 233 z 25.8.1997, s. 1.

- dyrektywę 98/91/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 1998 r. odnoszącą się do pojazdów silnikowych i ich przyczep, przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych, oraz zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG odnoszącą się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁾,
- dyrektywę 2000/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 czerwca 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do urządzeń zapobiegających wjechaniu pod pojazdy silnikowe oraz zmieniającą dyrektywę Rady 70/156/EWG ⁽²⁾,
- dyrektywę 2001/56/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 września 2001 r. odnoszącą się do systemów grzewczych pojazdów silnikowych i ich przyczep, zmieniającą dyrektywę Rady 70/156/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 78/548/EWG ⁽³⁾,
- dyrektywę 2001/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 listopada 2001 r. odnoszącą się do przepisów szczególnych dotyczących pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy oraz zmieniającą dyrektywy 70/156/EWG i 97/27/WE ⁽⁴⁾,
- dyrektywę 2003/97/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 listopada 2003 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu urządzeń służących do pośredniego widzenia oraz pojazdów wyposażonych w te urządzenia, zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG i uchylającą dyrektywę 71/127/EWG ⁽⁵⁾.

(34) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie stworzenie rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymagań technicznych w zakresie bezpieczeństwa i ograniczania szkodliwego wpływu pojazdów silnikowych i opon na środowisko, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary proponowanych działań możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule zakres niniejszego rozporządzenia nie wykacza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 11 z 16.1.1999, s. 25.

⁽²⁾ Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 9.

⁽³⁾ Dz.U. L 292 z 9.11.2001, s. 21.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 42 z 13.2.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 25 z 29.1.2004, s. 1.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu określa się wymagania:

- 1) w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do ich bezpieczeństwa;
- 2) dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów monitorowania ciśnienia w oponach pod względem ich bezpieczeństwa, optymalnego zużycia paliwa i emisji CO₂, a także w odniesieniu do sygnalizatorów zmiany biegów pod względem optymalnego zużycia paliwa i emisji CO₂; oraz
- 3) w zakresie homologacji typu nowo wyprodukowanych opon w odniesieniu do ich bezpieczeństwa, parametrów w zakresie oporów toczenia oraz emisji hałasu wywoływanego toczeniem.

Artykuł 2

Zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M, N i O oraz do ich układów, części i odrębnych zespołów technicznych zdefiniowanych w załączniku II sekcji A do dyrektywy 2007/46/WE, z zastrzeżeniem art. 5–12 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 3 dyrektywy 2007/46/WE.

Stosuje się ponadto następujące definicje:

- 1) „elektroniczna kontrola stateczności” oznacza elektroniczną funkcję kontrolną pojazdu, która poprawia jego stateczność dynamiczną;
- 2) „pojazd M₂ lub M₃ klasy I” oznacza pojazd M₂ lub M₃ mogący przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiającej ich częste przemieszczanie się;
- 3) „pojazd M₂ lub M₃ klasy A” oznacza pojazd M₂ lub M₃ mogący przewozić nie więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, zaprojektowany do przewożenia stojących pasażerów i posiadający miejsca siedzące oraz umożliwiający przewożenie pasażerów stojących;
- 4) „system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu” oznacza układ uprzedzający kierowcę o niezamierzonym zbocheniu pojazdu z jego pasa ruchu;

- 5) „zaawansowany system hamowania awaryjnego” oznacza układ, który może automatycznie wykrywać sytuację awaryjną i uruchamiać układ hamulcowy pojazdu, aby zmniejszyć prędkość pojazdu w celu uniknięcia kolizji lub ograniczenia jej skutków;
- 6) „wskaźnik nośności” oznacza jedną lub dwie cyfry wskazujące obciążenie, które może przenieść opona w układzie pojedynczym lub pojedynczym i podwójnym przy prędkości odpowiadającej przypisanemu wskaźnikowi prędkości, pracująca zgodnie z wymaganiami regulującymi użytkowanie określonymi przez producenta;
- 7) „system monitorowania ciśnienia w oponach” oznacza zamontowany w pojeździe układ, który jest w stanie oceniać ciśnienie w oponach lub zmiany ciśnienia z upływem czasu i przekazywać odpowiednie informacje użytkownikowi podczas jazdy;
- 8) „opona do zastosowań specjalnych” oznacza oponę przeznaczoną do użytku mieszanego zarówno na drodze, jak i w terenie, lub do innego specjalnego zastosowania;
- 9) „opona terenowa do zastosowań profesjonalnych” oznacza oponę do zastosowań specjalnych, używaną głównie w trudnych warunkach terenowych;
- 10) „opona wzmocniona” lub „opona o podwyższonym wskaźniku nośności” oznacza oponę pneumatyczną C1 o strukturze, w której osnowa zaprojektowana jest do przenoszenia większego obciążenia niż w przypadku odpowiedniej opony standardowej;
- 11) „opona zimowa” oznacza oponę, której wzór bieżnika, jego mieszanka lub struktura zostały zaprojektowane przede wszystkim w celu uzyskania podczas jazdy po śniegu osiągnięć lepszych niż osiągi zwykłej opony w odniesieniu do jej zdolności wprawiania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu;
- 12) „opona zapasowa typu T do użytku tymczasowego” oznacza oponę zapasową do użytku tymczasowego przeznaczoną do stosowania przy ciśnieniu powietrza w oponie wyższym od ustalonego dla opon standardowych i wzmocnionych;
- 13) „opona trakcyjna” oznacza oponę klasy C2 lub C3 opatrzoną oznaczeniem „M + S”, „M.S.” lub „M&S” i przeznaczoną do zamontowania na osi napędowej (osiach napędowych) pojazdu;
- 14) „niechroniony użytkownik drogi” oznacza pieszego, rowerzystę i motocyklistę;
- 15) „sygnalizator zmiany biegów” lub „GSI” oznacza widoczny sygnalizator zalecający kierowcy zmianę biegów;
- 16) „ręcznie sterowana skrzynia biegów” oznacza skrzynię biegów, którą można obsługiwać w taki sposób, że zmiana dowolnego biegu lub niektórych biegów jest zawsze bezpośrednią konsekwencją działania kierowcy, niezależnie od sposobu fizycznego wykonania tej czynności; definicja ta nie obejmuje systemów, w których kierowca może wyłącznie dokonać preselekcji danej strategii zmiany biegów lub ograniczyć liczbę biegów dostępnych w czasie jazdy, a sama zmiana biegów jest inicjowana niezależnie od

decyzji kierowcy, zgodnie z określonymi schematami kierowania pojazdem.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

Artykuł 4

Obowiązki ogólne

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub dopuszczane do ruchu we Wspólnocie uzyskały homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.
2. Producenci mają możliwość wyboru między wnioskowaniem o homologację typu dla wszystkich układów i montowaniem wszystkich części i oddzielnych zespołów technicznych objętych niniejszym rozporządzeniem, a wnioskowaniem o homologację typu dla jednego lub więcej układów i montowaniem jednej lub więcej części i jednego lub więcej zespołów technicznych objętych niniejszym rozporządzeniem. Homologację typu zgodnie z regulaminami EKG ONZ wymienionymi w załączniku IV uznaje się za homologację typu WE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i ze środkami wykonawczymi do niego.
3. Producenci wykazują, że wszystkie nowe układy, części i oddzielne zespoły techniczne sprzedawane lub wprowadzane do ruchu we Wspólnocie posiadają homologację typu zgodną z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

Artykuł 5

Wymagania i badania

1. Producenci gwarantują, że pojazdy są projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u pasażerów pojazdów i u innych użytkowników dróg.
2. Producenci gwarantują, że pojazdy, układy, części i oddzielne zespoły techniczne spełniają odpowiednie wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego, w tym wymagania odnoszące się do:
 - a) integralności konstrukcji pojazdu, w tym do testów zderzeniowych;
 - b) układów wspomagających panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym do układu kierowniczego, hamulcowego i elektronicznej kontroli stateczności;
 - c) układów zapewniających kierowcy widoczność i informacje o stanie pojazdu i jego otoczenia, w tym do szyb, lusterek i układów dostarczających kierowcy informacje;
 - d) układów oświetlenia pojazdu;
 - e) ochrony pasażerów pojazdu, w tym do wyposażenia wnętrza, zagłówków, pasów bezpieczeństwa, mocowań „ISOfix” lub wbudowanych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, a także do drzwi pojazdu;
 - f) elementów zewnętrznych pojazdu i jego akcesoriów;
 - g) zgodności elektromagnetycznej;

- h) dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych;
- i) systemów grzewczych;
- j) urządzeń zabezpieczających przed użyciem przez osoby niepowołane;
- k) systemów identyfikacji pojazdu;
- l) mas i wymiarów;
- m) bezpieczeństwa elektrycznego;
- n) sygnalizatorów zmiany biegów.

3. Wymagania, o których mowa w ust. 1 i 2, mają zastosowanie do pojazdów oraz do przeznaczonych do nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych wymienionych w załączniku I.

Artykuł 6

Szczegółne wymagania dotyczące niektórych pojazdów kategorii N i O

1. Oprócz wymagań zawartych w art. 5, 8, 9, 10 i 12 oraz w środkach wykonawczych do nich pojazdy kategorii N i O spełniają, w stosownych przypadkach, wymagania określone w ust. 2–5 niniejszego artykułu i w środkach wykonawczych do nich.
2. Pojazdy kategorii N₂ i N₃ są konstruowane w sposób gwarantujący, że w przypadku czołowego zderzenia z innym pojazdem ryzyko urazów u pasażera tego pojazdu, związanych z wjechaniem pod pojazd kategorii N₂ lub N₃, jest ograniczone do minimum.
3. Pojazdy kategorii N₂, N₃, O₃ i O₄ są konstruowane w sposób gwarantujący, że w przypadku uderzenia w taki pojazd z boku przez niechronionego użytkownika drogi ryzyko urazów u tego niechronionego użytkownika drogi, związanych ze znalezieniem się pod pojazdem kategorii N₂, N₃, O₃ lub O₄, jest ograniczone do minimum.
4. Kabina pojazdu lub obudowa przestrzeni przewidzianej dla kierowcy i pasażerów są wystarczająco mocne, aby zapewnić ochronę przebywającym w nim osobom w przypadku zderzenia, z uwzględnieniem regulaminu EKG ONZ nr 29.
5. Pojazdy kategorii N₂, N₃, O₃ oraz O₄ są konstruowane w taki sposób, aby wpływ rozbryzgów powodowanych przez taki pojazd na widoczność z innych pojazdów ograniczony był do minimum.

Artykuł 7

Szczegółne wymagania dotyczące pojazdów kategorii M₂ i M₃

1. Oprócz wymagań zawartych w art. 5, 8, 9, 10 i 12 oraz w środkach wykonawczych do nich pojazdy kategorii M₂ i M₃

spełniają, w stosownych przypadkach, wymagania określone w ust. 2–5 niniejszego artykułu i w środkach wykonawczych do nich.

2. Zdolność przewozowa pojazdu, uwzględniająca pasażerów siedzących i stojących oraz użytkowników wózków inwalidzkich, jest odpowiednia do masy, wielkości i formy pojazdu.

3. Nadwozia pojazdów są projektowane i konstruowane w sposób umożliwiający bezpieczną i stabilną obsługę pojazdów, nawet przy pełnym obciążeniu. Podejmuje się odpowiednie środki zapewniające bezpieczny dostęp do pojazdu i wyjście z niego, zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych.

4. Pojazdy klasy I są dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym dla użytkowników wózków inwalidzkich.

5. Materiały stosowane w konstrukcji wnętrza nadwozia autobusu i autokaru w możliwie największym stopniu zapobiegają powstawaniu płomieni lub co najmniej opóźniają ich powstawanie, tak aby umożliwić pasażerom ewakuowanie się z pojazdu w przypadku pożaru.

Artykuł 8

Klasyfikacja opon

1. Opony klasyfikuje się w następujący sposób:
 - a) opony klasy C1– opony zaprojektowane głównie do stosowania w pojazdach kategorii M₁, N₁, O₁ i O₂;
 - b) opony klasy C2– opony zaprojektowane głównie do stosowania w pojazdach kategorii M₂, M₃, N, O₃ i O₄ o wskaźniku nośności w układzie pojedynczym ≤ 121 i symbolu wskaźnika prędkości ≥ „N”;
 - c) opony klasy C3– opony zaprojektowane głównie do stosowania w pojazdach kategorii M₂, M₃, N, O₃ i O₄ o jednym z następujących wskaźników nośności:
 - (i) wskaźnik nośności w układzie pojedynczym ≤ 121 i symbol wskaźnika prędkości ≤ „M”;
 - (ii) wskaźnik nośności w układzie pojedynczym ≥ 122.

Opona może być klasyfikowana w więcej niż jednej klasie, pod warunkiem że spełnia wszystkie odpowiednie wymagania przewidziane dla każdej z klas, do których została zaklasyfikowana.

2. Obowiązuje wykaz wskaźników nośności i odpowiadających im mas zawarty w regulaminach EKG ONZ nr 30 i 54.

Artykuł 9

Przepisy szczególne dotyczące opon pojazdów, montowania opon oraz systemów monitorowania ciśnienia w oponach

1. Wszystkie opony dostarczane jako część wyposażenia pojazdu, w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie opony zapasowe, są odpowiednie do stosowania w pojazdach, dla których są przeznaczone, zwłaszcza w zakresie ich wymiarów oraz charakterystyki dotyczącej prędkości i obciążenia.

2. Pojazdy kategorii M₁ wyposażone są w precyzyjny system monitorowania ciśnienia w oponach, który w razie potrzeby jest w stanie uprzedzić kierowcę wewnątrz pojazdu o wystąpieniu spadku ciśnienia w dowolnej z opon, co ma znaczenie dla optymalnego zużycia paliwa oraz dla bezpieczeństwa drogowego. Aby to osiągnąć ustanawia się odpowiednie wartości graniczne w specyfikacjach technicznych, uwzględniające również technologicznie neutralne i opłacalne podejście do tworzenia precyzyjnych systemów monitorowania ciśnienia w oponach.

3. Wszystkie opony C1 spełniają wymagania w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni zawarte w części A załącznika II.

4. Wszystkie opony spełniają wymagania w zakresie oporów toczenia zawarte w części B załącznika II.

5. Wszystkie opony spełniają wymagania w zakresie hałasu wywołanego toczeniem zawarte w części C załącznika II.

6. Ust. 3, 4 i 5 nie stosuje się do:

- a) opon o wskaźniku prędkości poniżej 80 km/godz.;
- b) opon, których nominalna średnica obręczy nie przekracza 254 mm lub wynosi 635 mm lub więcej;
- c) opon zapasowych typu T do użytku tymczasowego;
- d) opon przeznaczonych wyłącznie do montowania w pojazdach zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 października 1990 r.;
- e) opon zaopatrzonych w dodatkowe elementy wyposażenia w celu poprawy właściwości trakcyjnych.

7. Wymagań w zakresie oporów toczenia i hałasu wywołanego toczeniem, określonych w częściach B i C załącznika II, nie stosuje się do opon terenowych do zastosowań profesjonalnych.

Artykuł 10

Zaawansowane systemy bezpieczeństwa w pojazdach

1. Z zastrzeżeniem wyłączeń ustanowionych zgodnie z art. 14 ust. 3 lit. a), pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ wyposażone są w zaawansowany system hamowania awaryjnego spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.

2. Z zastrzeżeniem wyłączeń ustanowionych zgodnie z art. 14 ust. 3 lit. a), pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ wyposażone są w system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.

Artykuł 11

Sygnalizatory zmiany biegów

Pojazdy kategorii M₁ o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdy, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, z ręczną skrzynią biegów, wyposażone są w sygnalizatory zmiany biegów zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.

Artykuł 12

Systemy elektronicznej kontroli stateczności

1. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ wyposażone są w system elektronicznej kontroli stateczności spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego.

2. Z wyjątkiem pojazdów terenowych zdefiniowanych w pkt 4.2 i 4.3 sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE, następujące pojazdy wyposażone są w system elektronicznej kontroli stateczności spełniający wymagania niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego:

- a) pojazdy kategorii M₂ i M₃, z wyjątkiem pojazdów o więcej niż trzech osiach, autobusów i autokarów przegubowych oraz autobusów klasy I lub klasy A;
- b) pojazdy kategorii N₂ i N₃, z wyjątkiem pojazdów o więcej niż trzech osiach, ciągników siodłowych o całkowitej masie pojazdu od 3,5 t i pojazdów do celów specjalnych zdefiniowanych w pkt 5.7 i 5.8 sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;
- c) pojazdy kategorii O₃ i O₄, z zawieszeniem pneumatycznym, z wyjątkiem pojazdów o więcej niż trzech osiach, przyczep do transportu ładunków wyjątkowych i przyczep z miejscami dla pasażerów stojących.

ROZDZIAŁ III

OBOWIĄZKI PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Artykuł 13

Homologacja typu pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych

1. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2011 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów kategorii M₁ i N₁, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

Stosownie do dat wdrożenia ustanowionych w tabeli 1 załącznika V, organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

2. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2012 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących dziedziny bezpieczeństwa pojazdów i dziedziny opon, o których mowa w art. 5–8, art. 9 ust. 2 i art. 11:

a) udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów należących do kategorii określonych w tych artykułach i środkach wykonawczych do nich, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; oraz

b) udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego nowym typom części lub oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do wspomnianych pojazdów, w przypadku gdy takie części lub oddzielne zespoły techniczne nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

3. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2012 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących dziedziny opon, o których mowa w art. 9 ust. 1 i 3–7 oraz w załączniku II, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia określonych w tabeli 2 w części B załącznika II, udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego nowym typom opon, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2013 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących dziedziny opon, o których mowa w art. 9 ust. 1 i 3–7 oraz w załączniku II, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia, określonych w tabeli 2 w części B załącznika II, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów kategorii M, N i O, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

4. Stosownie do dat wdrożenia ustanowionych w tabeli 2 załącznika V, organy krajowe, z przyczyn dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności, w przypadku nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄, które nie są zgodne z odpowiednimi przepisami rozporządzenia i środków wykonawczych do niego, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestrowania, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

5. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2014 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących dziedziny bezpieczeństwa pojazdów i dziedziny opon, o których mowa w art. 5, 6, 7 i 8, art. 9 ust. 1–4, art. 11, art. 12 ust. 1 oraz w częściach A i

B załącznika II, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia dla opon C3 i wartości granicznych oporów toczenia określonych w tabeli 2 w części B załącznika II:

a) uznają świadectwa zgodności dla nowych pojazdów kategorii określonych w tych artykułach za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; oraz

b) zabraniają sprzedaży i wprowadzania do użytku nowych części lub oddzielnych zespołów technicznych, w przypadku gdy takie części lub oddzielne zespoły techniczne nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

6. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2016 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących hałasu wywołanego toczeniem się opon oraz, w przypadku opon C3, również z przyczyn dotyczących oporów toczenia opon, z wyjątkiem wartości granicznych oporów toczenia określonych w tabeli 2 w części B załącznika II:

a) uznają świadectwa zgodności dla nowych pojazdów kategorii M, N i O za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; oraz

b) zabraniają sprzedaży i wprowadzania do użytku nowych opon przeznaczonych do takich pojazdów, w przypadku gdy takie opony nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

7. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2016 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących oporów toczenia opon, udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego nowym typom opon, które nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia określonym w tabeli 2 w części B załącznika II.

8. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2017 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących oporów toczenia opon, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowym typom pojazdów kategorii M, N i O, które nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia określonym w tabeli 2 w części B załącznika II.

9. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2018 r. organy krajowe:

a) z przyczyn dotyczących wartości granicznych oporów toczenia opon C1 i C2 ustanowionych w tabeli 2 w części B załącznika II, uznają świadectwa zgodności dla nowych pojazdów kategorii M, N i O za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem; oraz

b) zabraniają sprzedaży i wprowadzania do użytku takich nowych opon przeznaczonych do takich pojazdów, w przypadku gdy takie opony nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia określonym w tabeli 2 w części B załącznika II.

10. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2020 r. organy krajowe:

a) z przyczyn dotyczących wartości granicznych oporów toczenia opon C3 ustanowionych w tabeli 2 w części B załącznika II, uznają świadectwa zgodności dla nowych pojazdów kategorii M, N i O za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; oraz

b) zabraniają sprzedaży i wprowadzania do użytku nowych opon przeznaczonych do takich pojazdów, w przypadku gdy takie opony nie odpowiadają wartościom granicznym oporów toczenia określonym w tabeli 2 w części B załącznika II.

11. Opony C1, C2 i C3 wyprodukowane przed datami ustanowionymi w ust. 5, 6, 9 i 10, które nie są zgodne z wymaganiami załącznika II, mogą być sprzedawane przez okres nieprzekraczający 30 miesięcy od tych dat.

12. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2013 r. organy krajowe odmawiają, z przyczyn dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, o którym mowa w art. 10, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla nowych typów pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, jeżeli pojazdy te nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

13. Ze skutkiem od dnia 1 listopada 2015 r. organy krajowe, z przyczyn dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, o którym mowa w art. 10, uznają świadectwa zgodności dla nowych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestrowania, sprzedaży i wprowadzania do użytku takich pojazdów, w przypadku gdy takie pojazdy nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

14. Organys krajowe zezwalają na sprzedaż i wprowadzenie do użytku pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych, które uzyskały homologację typu przed datami, o których mowa w ust. 1, 2 i 3, i nadal udzielają rozszerzenia homologacji dla tych pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z warunkami określonymi w akcie prawnym, na podstawie którego pierwotnie zezwolono lub udzielono im homologacji, o ile wymagania mające zastosowanie do takich pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych nie zostały zmienione lub nowe wymagania nie zostały dodane niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

Organys krajowe zezwalają na sprzedaż i wprowadzanie do użytku przeznaczonych na wymianę części i oddzielnych zespołów technicznych, z wyjątkiem przeznaczonych na wymianę opon, przeznaczonych dla pojazdów, które uzyskały

homologację typu przed datą, o której mowa w ust. 1, 2 i 3, i nadal udzielają im rozszerzenia homologacji typu WE, zgodnie z warunkami określonymi w akcie prawnym, na podstawie którego pierwotnie zezwolono lub udzielono im homologacji.

15. Bez uszczerbku dla ust. 1–14 i z zastrzeżeniem wejścia w życie środków wykonawczych, o których mowa w art. 14, jeśli producent tego zażąda, organys krajowe nie mogą, z przyczyn dotyczących dziedziny bezpieczeństwa pojazdów i dziedziny opon, objętych art. 5–12:

- a) odmówić udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla nowego typu pojazdu, lub odmówić udzielenia homologacji typu WE części/oddzielnego zespołu technicznego dla nowego typu części lub oddzielnego zespołu technicznego, w przypadku gdy taki pojazd, część lub oddzielny zespół techniczny są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego; lub
- b) zabronić rejestracji, sprzedaży lub wprowadzania do użytku nowego pojazdu, lub zabronić sprzedaży lub wprowadzania do użytku nowej części lub oddzielnego zespołu technicznego, w przypadku gdy pojazd, część lub oddzielny zespół techniczny, których to dotyczy, są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego.

ROZDZIAŁ IV

WPROWADZENIE W ŻYCIE

Artykuł 14

Środki wykonawcze

1. Komisja przyjmuje następujące środki wykonawcze:
 - a) szczegółowe przepisy dotyczące szczególnych procedur, badań i wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, ich przyczep oraz części i oddzielnych zespołów technicznych odnoszących się do przepisów art. 5–12;
 - b) szczegółowe przepisy dotyczące szczególnych wymagań bezpieczeństwa dla pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych w obrębie państw członkowskich lub między nimi, z uwzględnieniem regulaminu nr 105 EKG ONZ;
 - c) bardziej szczegółową definicję cech fizycznych i wymagań dotyczących parametrów, jakie musi posiadać opona, by mogła być określana jako „opona do zastosowań specjalnych”, „opona terenowa do zastosowań profesjonalnych”, „opona wzmocniona”, „opona o podwyższonym wskaźniku nośności”, „opona zimowa”, „opona zapasowa typu T do użytku tymczasowego” lub „opona trakcyjna” zgodnie z art. 3 akapit drugi pkt 8–13;
 - d) zmiany wartości granicznych oporów toczenia i hałasu wywołanego toczeniem ustanowionych w częściach B i C załącznika II, jeżeli jest to konieczne w wyniku zmian w procedurach badań, bez obniżania istniejącego stopnia ochrony środowiska naturalnego;

- e) szczegółowe zasady dotyczące procedury wyznaczania poziomów hałasu, o których mowa w załączniku II część C pkt 1;
- f) przepisy zmieniające załącznik IV w celu włączenia regulaminów EKG ONZ, które stają się obowiązujące zgodnie z art. 4 ust. 4 decyzji 97/836/WE.

2. Środki, o których mowa w ust. 1, z wyjątkiem środków dotyczących przepisów art. 10, przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2010 r.

Środki dotyczące przepisów art. 10 przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2011 r.

3. Komisja może przyjąć następujące środki wykonawcze:

- a) środki wyłączające niektóre pojazdy lub klasy pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ z obowiązku montowania zaawansowanych układów pojazdu, o których mowa w art. 10, jeżeli na podstawie analizy kosztów i korzyści i z uwzględnieniem wszystkich stosowanych kwestii dotyczących bezpieczeństwa zostanie udowodnione, że stosowanie tych układów nie jest właściwe w danym pojeździe lub danej klasie pojazdów;
- b) do dnia 31 grudnia 2010 r., na podstawie analizy kosztów i korzyści, środki skracające okres ustanowiony w art. 13 ust. 11, którego długość może być zróżnicowana stosownie do klasy lub kategorii danych opon.

4. Środki, o których mowa w niniejszym artykule, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia między innymi poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

Artykuł 15

Procedura komitetu

1. Komisja jest wspierana przez Komitet Techniczny – Pojazdy Silnikowe (TCMV), ustanowiony na mocy art. 40 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 16

Sankcje za brak zgodności

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego oraz podejmują wszelkie środki

niezbędne do zapewnienia, aby przepisy te były stosowane. Wprowadzone sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Do dnia 20 lutego 2011 r. lub, w razie potrzeby, najpóźniej 18 miesięcy od daty wejścia w życie odpowiednich środków wykonawczych, państwa członkowskie przekazują Komisji te przepisy i niezwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

2. Rodzaje naruszeń podlegających sankcji obejmują co najmniej:

- a) składanie niezgodnych z prawdą oświadczeń w ramach procedury homologacji typu lub procedury prowadzącej do odwołania;
- b) fałszowanie wyników badań dla celów homologacji typu;
- c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do odwołania lub wycofania homologacji typu.

Artykuł 17

Sprawozdawczość

Do dnia 1 grudnia 2012 r., a następnie co trzy lata, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, obejmujące w stosownych przypadkach wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia lub innych właściwych wspólnotowych przepisów prawnych odnoszących się do włączania kolejnych nowych układów bezpieczeństwa.

Artykuł 18

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

Załączniki IV, VI, XI i XV do dyrektywy 2007/46/WE zmienia się zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 19

Uchylenie

1. Dyrektywy 70/221/EWG, 70/222/EWG, 70/311/EWG, 70/387/EWG, 70/388/EWG, 71/320/EWG, 72/245/EWG, 74/60/EWG, 74/61/EWG, 74/297/EWG, 74/408/EWG, 74/483/EWG, 75/443/EWG, 76/114/EWG, 76/115/EWG, 76/756/EWG, 76/757/EWG, 76/758/EWG, 76/759/EWG, 76/760/EWG, 76/761/EWG, 76/762/EWG, 77/389/EWG, 77/538/EWG, 77/539/EWG, 77/540/EWG, 77/541/EWG, 77/649/EWG, 78/316/EWG, 78/317/EWG, 78/318/EWG, 78/549/EWG, 78/932/EWG, 89/297/EWG, 91/226/EWG, 92/21/EWG, 92/22/EWG, 92/24/EWG, 92/114/EWG, 94/20/WE, 95/28/WE, 96/27/WE, 96/79/WE, 97/27/WE, 98/91/WE, 2000/40/WE, 2001/56/WE, 2001/85/WE, 2003/97/WE tracą moc z dniem 1 listopada 2014 r.

2. Dyrektywa 92/23/EWG traci moc z dniem 1 listopada 2017 r.

3. Odesłania do uchylonych dyrektyw należy traktować jako odesłania do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 20

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 listopada 2011 r.

Artykuł 13 ust. 15, art. 14 oraz punkty 1 lit. a) ppkt (iii), 1 lit. b) ppkt (iii) oraz ppkt (iv), 2 lit. c), 3 lit. a) ppkt (iii), 3 lit. b)

ppkt (iii), 3 lit. c) ppkt (iii), 3 lit. d) ppkt (iii), 3 lit. e) ppkt (iii) i 3 lit. f) ppkt (i) załącznika III stosuje się od dnia 20 sierpnia 2009 r.

Punkty 1 lit. a) ppkt (i), 1 lit. b) ppkt (i), 2 lit. a), 3 lit. a) ppkt (i), 3 lit. b) ppkt (i), 3 lit. c) ppkt (i), 3 lit. d) ppkt (i), 3 lit. e) ppkt (i) i 3 lit. f) ppkt (ii) załącznika III stosuje się od dnia 1 listopada 2014 r.

Punkty 1 lit. a) ppkt (ii), 1 lit. b) ppkt (ii), 2 lit. b), 3 lit. a) ppkt (ii), 3 lit. b) ppkt (ii), 3 lit. c) ppkt (ii), 3 lit. d) ppkt (ii), 3 lit. e) ppkt (ii) i pkt 4 załącznika III stosuje się od dnia 1 listopada 2017 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
E. ERLANDSSON
Przewodniczący

Przedmiot	Zastosowanie									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Identyfikacja urządzeń kontrolnych, ostrzegawczych i wskaźników	X	X	X	X	X	X				
Odszranianie/odmgławianie	X	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)				
Wycieraczki/spryskiwacze	X	(²)	(²)	(²)	(²)	(²)				
Systemy grzewcze	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Oslony kół	X									
Zagłówki	X									
Zabezpieczenia boczne					X	X			X	X
Oslony przeciwozobryzgowce					X	X			X	X
Bezpieczne szyby	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Opony	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Urządzenia ograniczenia prędkości		X	X		X	X				
Masy i wymiary	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Wystające elementy zewnętrzne kabin				X	X	X				
Urządzenia sprzęgające	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X	X	X	X
Palność			X							
Autobusy i autokary		X	X							
Zderzenie czołowe	X (⁴)									
Uderzenie z boku	X (⁵)			X (⁵)						
Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych				X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)
Przednie zabezpieczenie przed wjechaniem pod pojazd					X	X				

(¹) Pojazdy tej kategorii wyposażone są w odpowiednie urządzenie do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.

(²) Pojazdy tej kategorii wyposażone są w odpowiednie wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej.

(³) Jedynie do pojazdów wyposażonych w urządzenia sprzęgające.

(⁴) O masie maksymalnej nieprzekraczającej 2,5 t.

(⁵) Dotyczy wyłącznie pojazdów, których „punkt odniesienia siedzenia (punkt »R«)” najniższego siedzenia nie jest wyżej niż 700 mm powyżej poziomu jezdni. Punkt „R” jest zdefiniowany w regulaminie nr 95 EKG ONZ.

(⁶) Tylko wtedy, gdy producent stara się o homologację typu pojazdu przeznaczonego do transportu towarów niebezpiecznych.

ZAŁĄCZNIK II

Wymagania dotyczące opon w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni, oporów toczenia i hałasu wywołanego toceniem się opon

CZĘŚĆ A – WYMAGANIA W ZAKRESIE PRZYCZEPNOŚCI NA MOKREJ NAWIERZCHNI

Opony klasy C1 spełniają następujące wymagania:

Kategoria zastosowania	Wskaźnik przyczepności na mokrej nawierzchni (G)
Opona zimowa o wskaźniku prędkości wskazującym maksymalną dopuszczalną prędkość nie większą niż 160 km/godz. („Q” lub niższym, z wyłączeniem „H”)	≥ 0,9
Opona zimowa o wskaźniku prędkości wskazującym maksymalną dopuszczalną prędkość większą niż 160 km/godz. („R” i wyższym włączając „H”)	≥ 1,0
Opona normalna (typ drogowy)	≥ 1,1

CZĘŚĆ B – WYMAGANIA W ZAKRESIE OPORÓW TOCZENIA

Maksymalne wartości współczynnika oporów toczenia dla każdego typu opon, zmierzone zgodnie z normą ISO 28580, nie przekraczają następujących wartości:

Tabela 1

Klasa opon	Wartość maksymalna (kg/t) Pierwszy etap
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Tabela 2

Klasa opon	Wartość maksymalna (kg/t) Drugi etap
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

W przypadku opon zimowych wartości graniczne określone w tabeli 2 podwyższa się o 1 kg/t.

CZĘŚĆ C – WYMAGANIA W ZAKRESIE HAŁASU WYWOŁANEGO TOCZENIEM SIĘ OPON

1. Poziomy hałas ustalony zgodnie z procedurą określoną w środkach wykonawczych do niniejszego rozporządzenia nie przekraczają wartości granicznych wyznaczonych w punktach 1.1 lub 1.2. Tabele w punktach 1.1 i 1.2 przedstawiają wartości zmierzone, skorygowane z uwzględnieniem temperatury, z wyjątkiem opon klasy C3, i tolerancji przyrządów oraz zaokrąglone w dół do najbliższej liczby całkowitej.
- 1.1. Opony klasy C1, w odniesieniu do nominalnej szerokości przekroju zbadanej opony:

Klasa opony	Nominalna szerokość przekroju (mm)	Wartości graniczne w dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

W przypadku opon zimowych, opony o podwyższonym wskaźniku nośności i opony wzmocnione lub w przypadku jakiegokolwiek połączenia tych klasyfikacji powyższe wartości graniczne podwyższone są o 1 dB(A).

- 1.2. Opony klasy C2 i C3, w odniesieniu do kategorii zastosowania danej gamy opon:

Klasa opony	Kategoria zastosowania	Wartości graniczne w dB(A)
C2	Opony normalne	72
	Opony trakcyjne	73
C3	Opony normalne	73
	Opony trakcyjne	75

W przypadku opon do zastosowań specjalnych powyższe wartości graniczne podwyższone są o 2 dB(A). Dopuszcza się dodatkowe 2 dB(A) w przypadku opon zimowych trakcyjnych klasy C2. W przypadku wszystkich pozostałych opon klas C2 i C3 dopuszcza się dodatkowy 1 dB(A).

ZAŁĄCZNIK III

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w części I załącznika IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się pkt 3–10, 12–38, 42–45 i 47–57;

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się rząd w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	Zastosowanie										
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
„63.	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) w dodatku wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się pkt 3–10, 12–37, 44, 45 i 50–54 w tabeli;

(ii) skreśla się pkt 46 w tabeli;

(iii) dodaje się rząd w tabeli w brzmieniu:

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	M ₁
„63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.	P/A”

(iv) w objaśnieniach dodaje się tekst w brzmieniu:

„P/A: Niniejsze rozporządzenie ma częściowe zastosowanie. Dokładny zakres zastosowania jest ustalony w środkach wykonawczych do niniejszego rozporządzenia.”;

2) w dodatku do załącznika VI wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

a) skreśla się pkt 3–10, 12–38, 42–45 i 47–57;

b) skreśla się pkt 46;

c) dodaje się rząd w brzmieniu:

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego ⁽¹⁾	Akt zmieniony przez	Dotyczy wariantów
„63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009”		

e) w dodatku 5 wprowadza się następujące zmiany w tabeli:

(i) skreśla się pkt 3–10, 12–36, 42–45 i 47–57;

(ii) skreśla się pkt 46;

(iii) dodaje się rząd w brzmieniu:

Pozycja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Żuraw samochodowy kategorii N ₃
„63	Bezpieczeństwo ogólne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	P/A”

f) w „Znaczeniu liter” wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się punkty C, U, W₅, i W₆;

(ii) dodaje się tekst w brzmieniu:

„P/A: Niniejszy akt prawny ma częściowe zastosowanie. Dokładny zakres zastosowania jest ustalony w środkach wykonawczych do rozporządzenia.”;

4) w tabeli w załączniku XV skreśla się pkt 46 w tabeli.

ZAŁĄCZNIK IV

Wykaz obowiązkowo stosowanych regulaminów EKG ONZ

—

ZAŁĄCZNIK V

Daty wdrożenia wymagań dotyczących systemów elektronicznej kontroli stateczności w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄

Tabela 1 – Daty wdrożenia w nowych typach pojazdów

Kategoria pojazdu	Data wdrożenia
M ₂	11 lipca 2013 r.
M ₃ (klasa III)	1 listopada 2011 r.
M ₃ < 16 t (pneumatyczny układ przenoszenia)	1 listopada 2011 r.
M ₃ (klasa II i B) (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2013 r.
M ₃ (klasa III) (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2013 r.
M ₃ (klasa III) (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2014 r.
M ₃ (klasa II) (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2014 r.
M ₃ (inne niż ww.)	1 listopada 2011 r.
N ₂ (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2013 r.
N ₂ (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2014 r.
N ₂ (inne niż ww.)	11 lipca 2012 r.
N ₃ (dwuosiove ciągniki siodłowe)	1 listopada 2011 r.
N ₃ (dwuosiove ciągniki siodłowe z pneumatyczną kontrolą przenoszenia (ABS))	1 listopada 2011 r.
N ₃ (trójosiowe z elektryczną kontrolą przenoszenia (EBS))	1 listopada 2011 r.
N ₃ (dwi- i trójosiowe z pneumatyczną kontrolą przenoszenia (ABS))	11 lipca 2012 r.
N ₃ (inne niż ww.)	1 listopada 2011 r.
O ₃ (łącznie obciążenie osi od 3,5 do 7,5 t)	11 lipca 2012 r.
O ₃ (inne niż ww.)	1 listopada 2011 r.
O ₄	1 listopada 2011 r.

Tabela 2 – Daty wdrożenia w nowych pojazdach

Kategoria pojazdu	Data wdrożenia
M ₂	11 lipca 2015 r.
M ₃ (klasa III)	1 listopada 2014 r.
M ₃ < 16 t (pneumatyczny układ przenoszenia)	1 listopada 2014 r.
M ₃ (klasa II i B) (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2015 r.
M ₃ (klasa III) (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2015 r.
M ₃ (klasa III) (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2016 r.
M ₃ (klasa II) (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2016 r.
M ₃ (inne niż ww.)	1 listopada 2014 r.
N ₂ (hydrauliczny układ przenoszenia)	11 lipca 2015 r.
N ₂ (pneumatyczna kontrola przenoszenia i hydrauliczny układ przenoszenia energii)	11 lipca 2016 r.
N ₂ (inne niż ww.)	1 listopada 2014 r.
N ₃ (dwuosiove ciągniki siodłowe)	1 listopada 2014 r.
N ₃ (dwuosiove ciągniki siodłowe z pneumatyczną kontrolą przenoszenia (ABS))	1 listopada 2014 r.
N ₃ (trójosiowe z elektryczną kontrolą przenoszenia (EBS))	1 listopada 2014 r.
N ₃ (dwu- i trójosiowe z pneumatyczną kontrolą przenoszenia (ABS))	1 listopada 2014 r.
N ₃ (inne niż ww.)	1 listopada 2014 r.
O ₃ (łącznie obciążenie osi od 3,5 do 7,5 t)	1 listopada 2014 r.
O ₃ (inne niż ww.)	1 listopada 2014 r.
O ₄	1 listopada 2014 r.

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 662/2009**z dnia 13 lipca 2009 r.****ustanawiające procedurę negocjowania i zawierania umów pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi w sprawie szczegółowych zagadnień dotyczących prawa właściwego dla zobowiązań umownych i pozaumownych**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 61 lit. c), art. 65 i art. 67 ust. 5,

uwzględniając wniosek Komisji,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Tytuł IV części trzeciej Traktatu stanowi podstawę prawną do przyjmowania wspólnotowych aktów prawnych w dziedzinie współpracy sądowej w sprawach cywilnych.
- (2) Tradycyjnie współpraca sądowa w sprawach cywilnych pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi była regulowana przez umowy między państwami członkowskimi a państwami trzecimi. Umów takich jest wiele i często odzwierciedlają one szczególne relacje między państwem członkowskim a państwem trzecim, a także mają na celu zapewnienie odpowiednich ram prawnych spełniających określone potrzeby umawiających się stron.
- (3) Zgodnie z art. 307 Traktatu państwa członkowskie zobowiązane są zastosować wszelkie właściwe środki w celu wyeliminowania wszelkich niezgodności między wspólnotowym dorobkiem prawnym a umowami międzynarodowymi zawartymi pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi. Może to się wiązać z koniecznością renegotjowania tych umów.
- (4) W celu zapewnienia odpowiednich ram prawnych spełniających określone potrzeby danego państwa członkowskiego w jego stosunkach z państwem trzecim, może zaistnieć wyraźna potrzeba zawarcia nowych umów z państwami trzecimi dotyczących dziedzin prawa cywilnego wchodzących w zakres tytułu IV części trzeciej Traktatu.
- (5) W opinii 1/03 z dnia 7 lutego 2006 r. dotyczącej zawarcia nowej konwencji z Lugano Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich potwierdził, że Wspólnota uzyskała wyłączną kompetencję do zawierania umów międzynarodowych, takich jak konwencja z Lugano, z państwami trzecimi w sprawach mających wpływ na zasady zawarte w rozporządzeniu Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych ⁽²⁾ („Bruksela I”).
- (6) Zatem zgodnie z art. 300 Traktatu zawieranie takich umów między Wspólnotą a państwem trzecim w sprawach należących do wyłącznej kompetencji Wspólnoty leży w gestii Wspólnoty.
- (7) Zgodnie z art. 10 Traktatu państwa członkowskie mają obowiązek ułatwiania Wspólnocie wypełniania jej zadań oraz obowiązek powstrzymywania się od podejmowania wszelkich działań, które mogłyby zagrozić urzeczywistnieniu celów Traktatu. Ten obowiązek lojalnej współpracy ma zastosowanie ogólne i nie zależy od tego, czy kompetencja Wspólnoty jest wyłączna.
- (8) W odniesieniu do umów z państwami trzecimi, dotyczących szczególnych kwestii prawa cywilnego należących do wyłącznej kompetencji Wspólnoty, należy stworzyć spójną i przejrzystą procedurę upoważniania państw członkowskich do zmiany obowiązujących umów lub do negocjowania i zawierania nowych umów, szczególnie wtedy, gdy Wspólnota nie wyraziła zamiaru wykonywania swojej kompetencji zewnętrznej do zawarcia umowy w ramach istniejącego lub przewidywanego mandatu negocjacyjnego. Procedura ta nie powinna naruszać wyłącznej kompetencji Wspólnoty ani postanowień art. 300 i art. 307 Traktatu. Procedurę tę należy traktować jako środek wyjątkowy oraz ograniczyć jej zakres i czas obowiązywania.
- (9) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania, jeżeli Wspólnota zawarła już z danym państwem trzecim umowę dotyczącą tego samego przedmiotu. Dwie umowy należy uważać za dotyczące tego samego przedmiotu wyłącznie wtedy, gdy – i w takim zakresie, w jakim – regulują one merytorycznie te same szczególne kwestie prawne. Postanowień, w których jedynie jest mowa o ogólnym zamiarze współpracy w takich kwestiach, nie należy uważać za dotyczące tego samego przedmiotu.

⁽¹⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 7 maja 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 7 lipca 2009 r.

⁽²⁾ Dz.U. L 12 z 16.1.2001, s. 1.

- (10) W wyjątkowych przypadkach niniejsze rozporządzenie powinno obejmować niektóre umowy regionalne zawarte przez kilka państw członkowskich z kilkoma państwami trzecimi, na przykład dwoma lub trzema, z myślą o rozwiązaniu problemów lokalnych i bez możliwości przystąpienia do tych umów innych państw.
- (11) Aby umowa planowana przez państwo członkowskie nie czyniła prawa wspólnotowego nieskutecznym i nie uniemożliwiała właściwego funkcjonowania systemu ustanowionego na podstawie jego przepisów ani nie podważała ustalonej przez Wspólnotę polityki w zakresie stosunków zewnętrznych, dane państwo członkowskie powinno mieć obowiązek powiadamiania Komisji o swoich zamiarach w celu uzyskania upoważnienia do rozpoczęcia lub kontynuowania formalnych negocjacji dotyczących umowy oraz do zawarcia umowy. Powiadomienie to powinno zostać przekazane listownie lub drogą elektroniczną. Powinno zawierać wszystkie odnośne informacje i dokumenty umożliwiające Komisji ocenę przewidywanego wpływu wyniku negocjacji na prawo wspólnotowe.
- (12) Należy ocenić, czy istnieje dostateczny wspólnotowy interes uzasadniający zawarcie umowy dwustronnej między Wspólnotą a danym państwem trzecim lub, w stosownych przypadkach, zastąpienie umową wspólnotową istniejącej umowy dwustronnej między państwem członkowskim a państwem trzecim. W tym celu należy informować wszystkie państwa członkowskie o każdym otrzymanym przez Komisję powiadomieniu w sprawie umowy planowanej przez państwo członkowskie, aby mogły one wyrazić swoje zainteresowanie przyłączeniem się do inicjatywy państwa członkowskiego, które przekazało powiadomienie. Jeżeli wskutek takiej wymiany informacji wyłoni się dostateczny wspólnotowy interes, Komisja powinna rozważyć zaproponowanie mandatu negocjacyjnego w celu zawarcia umowy między Wspólnotą a danym państwem trzecim.
- (13) Jeżeli Komisja wystąpi do państwa członkowskiego z wnioskiem o dodatkowe informacje w związku ze swoją oceną możliwości upoważnienia tego państwa członkowskiego do podjęcia negocjacji z państwem trzecim, wniosek taki nie powinien mieć wpływu na termin, w którym Komisja zobowiązana jest wydać decyzję wraz z uzasadnieniem co do wniosku tego państwa.
- (14) Komisja, wydając upoważnienie do podjęcia formalnych negocjacji, powinna w razie konieczności mieć możliwość proponowania wytycznych negocjacyjnych lub występowania o wprowadzenie do planowanej umowy określonych klauzul. Na każdym etapie negocjacji Komisja powinna być w pełni informowana o wszelkich sprawach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia i powinna być dopuszczana do uczestnictwa w negocjacjach dotyczących tych kwestii w charakterze obserwatora.
- (15) Powiadamiając Komisję o zamiarze rozpoczęcia negocjacji z państwem trzecim, państwa członkowskie powinny być jedynie zobowiązane do informowania Komisji o elementach istotnych dla oceny, którą Komisja ma przeprowadzić. Upoważnienie wydane przez Komisję oraz wszelkie ewentualne wytyczne negocjacyjne, lub, zależnie od okoliczności, odmowa wydania upoważnienia przez Komisję, powinny dotyczyć wyłącznie spraw objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (16) Wszystkie państwa członkowskie powinny być informowane o wszelkich powiadomieniach przekazanych Komisji dotyczących planowanych lub negocjowanych umów oraz o wszelkich decyzjach wraz z uzasadnieniem podjętych przez Komisję na podstawie niniejszego rozporządzenia. Informacje takie powinny jednak w pełni uwzględniać ewentualne wymogi dotyczące poufności.
- (17) Parlament Europejski, Rada i Komisja powinny zapewniać traktowanie wszelkich informacji określonych jako poufne zgodnie z treścią rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji ⁽¹⁾.
- (18) W przypadkach gdy Komisja, na podstawie swojej oceny, zamierza odmówić upoważnienia do rozpoczęcia formalnych negocjacji lub do zawarcia wynegocjowanej umowy, powinna ona przedłożyć danemu państwu członkowskiemu swoją opinię przed przekazaniem decyzji wraz z uzasadnieniem. W przypadku odmowy upoważnienia do zawarcia wynegocjowanej umowy opinię należy przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (19) Aby wynegocjowana umowa nie stanowiła przeszkody w realizacji polityki zewnętrznej Wspólnoty w dziedzinie współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych, w umowie tej powinno się przewidzieć albo jej rozwiązanie w całości lub w części w przypadku zawarcia późniejszej umowy w tym samym przedmiocie między Wspólnotą lub Wspólnotą i jej państwami członkowskimi z jednej strony a tym samym państwem trzecim z drugiej, albo bezpośrednie zastąpienie odnośnych postanowień tej umowy postanowieniami umowy późniejszej.
- (20) Należy przewidzieć przepisy przejściowe znajdujące zastosowanie, jeżeli w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia dane państwo członkowskie jest w trakcie negocjacji umowy z państwem trzecim bądź też zakończyło negocjacje, ale nie wyraziło jeszcze zgody na przyjęcie zobowiązań wynikających z umowy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

- (21) Aby zapewnić uzyskanie wystarczającego doświadczenia w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna przedstawić swoje sprawozdanie dotyczące jego stosowania najwcześniej po 8 latach od przyjęcia przedmiotowego rozporządzenia. W sprawozdaniu tym Komisja powinna, w ramach wykonywania swych uprawnień, potwierdzić tymczasowy charakter niniejszego rozporządzenia lub zbadać, czy rozporządzenie to należy zastąpić nowym rozporządzeniem w tym samym przedmiocie lub uwzględniającym także szczególne kwestie należące do wyłącznej kompetencji Wspólnoty i regulowane innymi aktami Wspólnoty, o których mowa w motywie 5.
- (22) Jeżeli sprawozdanie przedstawione przez Komisję potwierdzi tymczasowy charakter niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość, po przedstawieniu takiego sprawozdania, powiadomić Komisję o trwających lub zapowiedzianych już negocjacjach w celu uzyskania upoważnienia do rozpoczęcia formalnych negocjacji.
- (23) Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w art. 5 Traktatu niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia swojego celu.
- (24) Zgodnie z art. 3 Protokołu w sprawie stanowiska Zjednoczonego Królestwa i Irlandii, który jest dołączony do Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Zjednoczone Królestwo i Irlandia powiadomiły o swoim zamiarze uczestniczenia w przyjęciu i stosowaniu niniejszego rozporządzenia.
- (25) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu w sprawie stanowiska Danii, który jest dołączony do Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Dania nie uczestniczy w przyjęciu niniejszego rozporządzenia, nie jest nim związana ani go nie stosuje,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia procedurę upoważniania państw członkowskich do zmiany obowiązującej umowy lub do negocjowania i zawarcia nowej umowy z państwem trzecim na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Procedura ta nie narusza odpowiednich kompetencji Wspólnoty i państw członkowskich.

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do umów dotyczących szczególnych kwestii objętych w całości lub w części zakresem stosowania rozporządzenia Parlamentu Euro-

pejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) ⁽¹⁾ oraz rozporządzenia (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) ⁽²⁾.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania, jeżeli Wspólnota zawarła już z danym państwem trzecim umowę dotyczącą tego samego przedmiotu.

Artykuł 2

Definicje

1. Na użytek niniejszego rozporządzenia termin „umowa” oznacza:

- umowę dwustronną zawartą między państwem członkowskim a państwem trzecim;
- umowę regionalną między ograniczoną liczbą państw członkowskich i państw trzecich sąsiadujących z państwami członkowskimi zawartą z myślą o rozwiązaniu konkretnych problemów lokalnych, która nie przewiduje możliwości przystąpienia do niej innych państw.

2. W kontekście umów regionalnych, o których mowa w ust. 1 lit. b), odniesienie w niniejszym rozporządzeniu do państwa członkowskiego lub państwa trzeciego uznaje się za odniesienie odpowiednio do zainteresowanych państw członkowskich lub państw trzecich.

Artykuł 3

Powiadomienie Komisji

1. W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza rozpocząć negocjacje w celu zmiany obowiązującej umowy lub zawarcia nowej umowy objętej zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, powiadamia ono o swoim zamiarze Komisję na piśmie możliwie jak najwcześniej przed planowanym rozpoczęciem formalnych negocjacji.

2. Do powiadomienia dołącza się w stosownych przypadkach egzemplarz dotychczasowej umowy, projekt umowy lub propozycji oraz inne odnośne dokumenty. Państwo członkowskie opisuje przedmiot negocjacji i określa kwestie, które mają zostać ujęte w planowanej umowie lub postanowienia obowiązującej umowy, które wymagają zmiany. Państwo członkowskie może przekazać wszelkie inne dodatkowe informacje.

Artykuł 4

Ocena przez Komisję

1. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w art. 3, Komisja ocenia, czy dane państwo członkowskie może rozpocząć formalne negocjacje.

⁽¹⁾ Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6.

⁽²⁾ Dz.U. L 199 z 31.7.2007, s. 40.

2. Komisja, dokonując tej oceny, sprawdza w pierwszej kolejności, czy w ciągu najbliższych 24 miesięcy nie jest szczególnie planowane udzielenie odnośnego mandatu negocjacyjnego w celu zawarcia umowy między Wspólnotą a danym państwem trzecim. Jeżeli tak nie jest, Komisja ocenia, czy spełniono wszystkie następujące warunki:

- a) dane państwo członkowskie przekazało informacje wskazujące, że ma szczególny interes w zawarciu umowy wynikający z istniejących między tym państwem członkowskim a danym państwem trzecim więzów gospodarczych, geograficznych, kulturowych, historycznych, społecznych lub politycznych;
- b) z informacji przekazanych przez to państwo członkowskie wynika, że planowana umowa nie czyni prawa wspólnotowego nieskutecznym ani nie podważa właściwego funkcjonowania systemu ustanowionego na podstawie jego przepisów; oraz
- c) planowana umowa nie zaszkodzi przedmiotowi ani celowi wspólnotowej polityki zewnętrznej określonej przez Wspólnotę.

3. Jeżeli informacje przekazane przez dane państwo członkowskie nie wystarczają do dokonania oceny, Komisja może zwrócić się o dodatkowe informacje.

Artykuł 5

Upoważnienie do rozpoczęcia formalnych negocjacji

1. Jeżeli planowana umowa spełnia warunki określone w art. 4 ust. 2 Komisja w ciągu 90 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 3, wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku państwa członkowskiego upoważniającą je do rozpoczęcia formalnych negocjacji w sprawie umowy.

W razie potrzeby Komisja może zaproponować wytyczne negocjacyjne i zażądać włączenia do planowanej umowy określonych klauzul.

2. Planowana umowa musi zawierać klauzulę przewidującą:

- a) całkowite lub częściowe wypowiedzenie umowy w przypadku zawarcia późniejszej umowy dotyczącej tego samego przedmiotu między Wspólnotą lub Wspólnotą i jej państwami członkowskimi z jednej strony a tym samym państwem trzecim z drugiej; albo
- b) bezpośrednie zastąpienie odnośnych postanowień tej umowy postanowieniami późniejszej umowy dotyczącej tego samego przedmiotu zawartej między Wspólnotą lub Wspólnotą i jej państwami członkowskimi z jednej strony a tym samym państwem trzecim z drugiej.

Klauzula, o której mowa w akapicie pierwszym lit. a), powinna mieć następujące brzmienie: „(nazwa(-y) państwa

członkowskiego lub państw członkowskich) wypowiada niniejszą umowę częściowo lub całkowicie, jeżeli i w momencie, gdy Wspólnota Europejska lub Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie zawrą umowę z (nazwa(-y) państwa trzeciego lub państw trzecich) dotyczącą tych samych kwestii prawa cywilnego, które reguluje niniejsza umowa”.

Klauzula, o której mowa w akapicie pierwszym lit. b), powinna mieć następujące brzmienie: „Niniejsza umowa lub niektóre postanowienia niniejszej umowy przestaje(-ją) obowiązywać w dniu, w którym wejdzie w życie umowa zawarta między Wspólnotą Europejską lub Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony a (nazwa(-y) państwa trzeciego lub państw trzecich) z drugiej, w odniesieniu do spraw regulowanych w tej ostatniej umowie”.

Artykuł 6

Odmowa udzielenia upoważnienia do rozpoczęcia formalnych negocjacji

1. Jeżeli w oparciu o ocenę dokonaną zgodnie z art. 4 Komisja nie zamierza udzielić upoważnienia do rozpoczęcia formalnych negocjacji w sprawie planowanej umowy, w ciągu 90 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 3, przedstawia ona danemu państwu członkowskiemu swoją opinię.

2. W ciągu 30 dni od dnia otrzymania opinii Komisji dane państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji o podjęcie z nim rozmów w celu znalezienia rozwiązania.

3. Jeżeli w terminie przewidzianym w ust. 2 dane państwo członkowskie nie zwróci się do Komisji o podjęcie z nim rozmów, Komisja wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku państwa członkowskiego w ciągu 130 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 3.

4. W przypadku rozmów, o których mowa w ust. 2, Komisja wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku państwa członkowskiego w terminie 30 dni od zakończenia rozmów.

Artykuł 7

Uczestnictwo Komisji w negocjacjach

Komisja może uczestniczyć w negocjacjach pomiędzy państwem członkowskim a państwem trzecim w charakterze obserwatora, jeśli negocjacje te dotyczą kwestii objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. W przypadku gdy Komisja nie uczestniczy w negocjacjach w charakterze obserwatora, jest ona informowana o postępach i wynikach poszczególnych etapów negocjacji.

Artykuł 8

Upoważnienie do zawarcia umowy

1. Przed podpisaniem wynegocjowanej umowy dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o wyniku negocjacji i przekazuje jej tekst umowy.

2. Po otrzymaniu tego powiadomienia Komisja ocenia, czy wynegocjowana umowa:

- a) spełnia warunek określony w art. 4 ust. 2 lit. b);
- b) spełnia warunek określony w art. 4 ust. 2 lit. c), o ile w odniesieniu do tego warunku zachodzą nowe, wyjątkowe okoliczności; oraz
- c) spełnia wymóg przewidziany w art. 5 ust. 2.

3. Jeżeli wynegocjowana umowa spełnia warunki i wymogi określone w ust. 2, Komisja w ciągu 90 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku danego państwa członkowskiego upoważniającego dane państwo członkowskie do zawarcia tej umowy.

Artykuł 9

Odmowa udzielenia upoważnienia do zawarcia umowy

1. Jeżeli w oparciu o ocenę dokonaną zgodnie z art. 8 ust. 2 Komisja nie zamierza udzielić upoważnienia do zawarcia wynegocjowanej umowy, w ciągu 90 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 8 ust. 1, przedstawia ona swoją opinię danemu państwu członkowskiemu, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

2. W ciągu 30 dni od otrzymania opinii Komisji dane państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji o podjęcie z nim rozmów w celu znalezienia rozwiązania.

3. Jeżeli w terminie określonym w ust. 2 dane państwo członkowskie nie zwróci się do Komisji o podjęcie z nim rozmów, Komisja wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku państwa członkowskiego w ciągu 130 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 8 ust. 1.

4. W przypadku rozmów, o których mowa w ust. 2, Komisja wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku państwa członkowskiego w terminie 30 dni od zakończenia rozmów.

5. Komisja powiadamia o swojej decyzji Parlament Europejski i Radę w ciągu 30 dni od wydania tej decyzji.

Artykuł 10

Poufność

Przekazując Komisji informacje na mocy art. 3, art. 4 ust. 3 i art. 8, państwo członkowskie może wskazać, czy którekolwiek z tych informacji należy uważać za poufne i czy przekazane informacje można udostępniać pozostałym państwom członkowskim.

Artykuł 11

Przekazywanie informacji państwom członkowskim

Komisja przekazuje państwom członkowskim powiadomienia otrzymane zgodnie z art. 3 i 8 oraz, w razie konieczności, towarzyszącą im dokumentację, a także wszystkie uzasadnione decyzje przyjęte na mocy art. 5, 6, 8 i 9, z zastrzeżeniem zachowania wymogów poufności.

Artykuł 12

Przepisy przejściowe

1. Jeżeli w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia państwo członkowskie rozpoczęło już negocjacje w sprawie umowy z państwem trzecim, zastosowanie mają art. 3–11.

Jeżeli zezwala na to stan zaawansowania negocjacji, Komisja może zaproponować wytyczne negocjacyjne lub wystąpić o włączenie do umowy określonych klauzul, o których mowa odpowiednio w art. 5 ust. 1 akapit drugi i w art. 5 ust. 2.

2. Jeżeli w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia dane państwo członkowskie zakończyło już negocjacje, ale nie zawarło umowy, zastosowanie mają art. 3, art. 8 ust. 2–4 i art. 9.

Artykuł 13

Przebieg

1. Nie wcześniej niż dnia 13 lipca 2017 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. W sprawozdaniu tym należy:

a) potwierdzić, że właściwe jest, aby niniejsze rozporządzenie przestało obowiązywać w dniu określonym zgodnie z art. 14 ust. 1; albo

b) zalecić zastąpienie niniejszego rozporządzenia od tego dnia nowym rozporządzeniem.

3. Jeżeli w sprawozdaniu zaleci się zastąpienie rozporządzenia zgodnie z ust. 2 lit. b), należy do niego załączyć stosowny wniosek legislacyjny.

*Artykuł 14***Wygaśnięcie**

1. Niniejsze rozporządzenie wygasa trzy lata po przedstawieniu przez Komisję sprawozdania, o którym mowa w art. 13.

Okres trzech lat, o którym mowa w akapicie pierwszym, rozpoczyna bieg pierwszego dnia miesiąca następującego po przedłożeniu sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu albo Radzie, w zależności od tego, które jest późniejsze.

2. Niezależnie od wygaśnięcia niniejszego rozporządzenia w dniu określonym zgodnie z ust. 1, umożliwia się dalsze prowadzenie i zakończenie – zgodnie z niniejszym rozporządzeniem – wszelkich trwających w tym czasie negocjacji podjętych przez państwo członkowskie na mocy niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 15***Wejście w życie**

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

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich, zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

E. ERLANDSSON

Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 663/2009**z dnia 13 lipca 2009 r.****ustanawiające program wspomagania naprawy gospodarczej poprzez przyznanie pomocy finansowej Wspólnoty na projekty w dziedzinie energetyki**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 156 i art. 175 ust. 1,

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) Gospodarka europejska boryka się z istotnym spadkiem koniunktury spowodowanym kryzysem finansowym. Aby przeciwdziałać tej poważnej i bezprecedensowej sytuacji gospodarczej, wymagane są nadzwyczajne i natychmiastowe działania. Aby odbudować zaufanie uczestników rynku, należy niezwłocznie przedsięwziąć środki oddziałujące na gospodarkę.
- (2) Jednocześnie jest oczywiste, że siła i trwałość gospodarki europejskiej w perspektywie długookresowej zależą od przekształcenia jej w sposób umożliwiający sprostanie potrzebom zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego oraz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Ten wniosek nabiera jeszcze większego znaczenia wobec rosnących problemów związanych z zapewnieniem nieprzerwanych dostaw gazu.
- (3) W świetle tych problemów Rada Europejska w dniach 11 i 12 grudnia 2008 r. zatwierdziła w swoich konkluzjach europejski plan naprawy gospodarczej (plan naprawy), przedstawiony przez Komisję w dniu 26 listopada 2008 r., określający możliwe sposoby koordynowania przez państwa członkowskie i Unię Europejską ich polityk w różnych dziedzinach oraz stworzenia nowego bodźca dla gospodarki europejskiej, ukierunkowanego na długookresowe cele Wspólnoty.
- (4) Ważną częścią planu naprawy był wniosek dotyczący zwiększenia wydatków Wspólnoty w wyznaczonych sektorach strategicznych, będący odpowiedzią na brak zaufania inwestorów i umożliwiający wytyczenie drogi w kierunku silniejszej gospodarki w przyszłości. Rada Europejska wezwała Komisję do przedstawienia wykazu konkretnych projektów, przy zachowaniu odpowiedniej równowagi geograficznej, w celu wzmocnienia inwestycji w zakresie opracowania projektów dotyczących w szczególności infrastruktury.
- (5) Aby plan naprawy mógł okazać się skuteczny, niezbędne jest finansowanie działań, które w krótkim czasie pozwolą opanować kryzys gospodarczy i rozwiązać problem zaspokojenia pilnych potrzeb energetycznych Wspólnoty. Niemniej jednak specjalny program ustanowiony niniejszym rozporządzeniem w żadnym przypadku nie powinien stanowić precedensu dla przyszłych wskaźników współfinansowania w sferze inwestycji infrastrukturalnych.
- (6) Aby inwestycja ta miała konkretne i znaczne oddziaływanie, powinna być ukierunkowana na kilka ściśle określonych sektorów, w których działanie przyczyniłoby się wyraźnie do osiągnięcia celów bezpieczeństwa dostaw energii i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, w których istnieją duże i dobrze przygotowane projekty, pozwalające na skuteczne i efektywne wykorzystanie znacznych kwot pomocy finansowej oraz uruchomienie znacznych nakładów inwestycyjnych pochodzących z innych źródeł, między innymi z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, oraz w których działanie na szczeblu europejskim mogłoby wnieść wartość dodaną. Sektory: infrastruktury gazowej i elektroenergetycznej, morskiej energii wiatrowej, oraz wychwytywania i składowania dwutlenku węgla – spełniają te kryteria. Wybór tych sektorów odzwierciedla szczególne warunki, w jakich realizowany jest plan naprawy, i nie powinien podważać priorytetu przyznanego efektywności energetycznej i promowaniu energii ze źródeł odnawialnych, zaznaczonego w planie naprawy przedstawionym przez Komisję w listopadzie 2008 r.
- (7) W przypadku gdyby nie było możliwe rozdysponowanie wszystkich środków do końca roku 2010, Komisja zadeklarowała zamiar zaproponowania – jeżeli będzie to celowe – przy okazji składania w roku 2010 sprawozdania z wykonywania niniejszego rozporządzenia, środków umożliwiających finansowanie projektów spójnych z planem naprawy, jak np. projektów w dziedzinie efektywności energetycznej i energii ze źródeł odnawialnych.
- (8) W sektorze infrastruktury gazowej i elektroenergetycznej w ciągu ostatnich lat pojawiły się problemy. Niedawne kryzysy gazowe (zima 2006 r. i zima 2009 r.), a także wzrost cen ropy naftowej do połowy 2008 r., świadczą o tym, w jak znacznym stopniu Europa jest narażona na skutki tego rodzaju wydarzeń. Zmniejsza się stan jej własnych zasobów energetycznych – gazu i ropy naftowej – a w związku tym pod względem dostaw energii Europa w coraz większym stopniu staje się uzależniona od importu. W tym kontekście zasadniczą rolę będzie odgrywała infrastruktura energetyczna.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 13 maja 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 6 maja 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 7 lipca 2009 r.

- (9) Obecny kryzys gospodarczy i finansowy ma jednak negatywny wpływ na realizację projektów dotyczących infrastruktury energetycznej. W przypadku niektórych ważnych projektów – wśród nich projektów o znaczeniu wspólnotowym – mogą nastąpić poważne opóźnienia w realizacji, spowodowane niedostatecznym poziomem środków finansowych. Dlatego też należy podjąć niezwłoczne działania mające na celu wsparcie inwestycji w dziedzinie infrastruktury energetycznej. Ponieważ proces planowania, a następnie realizacji takich projektów jest długotrwały, ważne jest, by Wspólnota niezwłocznie zainwestowała w tego rodzaju infrastrukturę, gdyż dzięki temu możliwe zwłaszcza będzie przyspieszenie realizacji projektów o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa dostaw energii w obrębie Wspólnoty. Będzie to miało istotne znaczenie dla zapewnienia Wspólnocie bezpieczeństwa dostaw energii po konkurencyjnych cenach, gdy nastąpi ponowne ożywienie gospodarki i wzrost ogólnoświatowego popytu na energię.
- (10) Spośród projektów dotyczących infrastruktury energetycznej należy wybrać te, które mają ważne znaczenie dla funkcjonowania rynku wewnętrznego energii i bezpieczeństwa dostaw energii oraz przyczyniają się do przywrócenia dobrej koniunktury gospodarczej.
- (11) W szczególności w odniesieniu do projektów wychwytywania i składowania dwutlenku węgla oraz wytwarzania morskiej energii wiatrowej niniejsze rozporządzenie powinno opierać się na przedstawionym przez Komisję w dniu 22 listopada 2007 r. Europejskim strategicznym planie w dziedzinie technologii energetycznych, w którym wzywa się do przyjęcia wspólnego i strategicznego planu badań w zakresie energetyki oraz podejmowania działań innowacyjnych zgodnych z celami polityki energetycznej UE oraz zaangażowania na rzecz ustanowienia sześciu europejskich inicjatyw przemysłowych. Rada Europejska w dniu 16 października 2008 r. zaapelowała w swoich konkluzjach do Komisji o znaczne przyspieszenie realizacji Europejskiego strategicznego planu w dziedzinie technologii energetycznych. Program zapoczątkowuje finansowanie projektów w dziedzinach wychwytywania i składowania dwutlenku węgla oraz morskiej energii wiatrowej bez uszczerbku dla ustanowienia w przyszłości sześciu inicjatyw przemysłowych na rzecz projektów demonstracyjnych w dziedzinie energetyki, przedstawionych w Europejskim strategicznym planie w dziedzinie technologii energetycznych.
- (12) Aby niniejsze rozporządzenie przyniosło natychmiastowe efekty w zakresie przeciwdziałania kryzysowi gospodarczemu, należy koniecznie wskazać w nim projekty, które mogą otrzymać bezzwłoczną pomoc finansową, pod warunkiem spełnienia kryteriów zapewniających efektywność i skuteczność oraz w ramach przyznanej puli środków finansowych.
- (13) Wykaz projektów dotyczących infrastruktury gazowej i elektroenergetycznej sporządza się na podstawie wkładu, jaki te projekty wnoszą do osiągnięcia celów bezpieczeństwa i dywersyfikacji źródeł dostaw, określonych w przedstawionym przez Komisję Drugim strategicznym przeglądzie sytuacji energetycznej z dnia 13 listopada 2008 r. i zatwierdzonych przez Parlament Europejski w jego rezolucji z dnia 3 lutego 2009 r. oraz przez Radę w jej konkluzjach z dnia 19 lutego 2009 r. Wyboru projektów należy dokonywać, biorąc pod uwagę to, czy realizują one priorytety wymienione w tym przeglądzie, czy został osiągnięty rozsądny poziom ich przygotowania i czy przyczyniają się do zapewnienia bezpieczeństwa i dywersyfikacji źródeł energii i dostaw, optymalizacji zdolności sieci i integracji wewnętrznego rynku energii, w szczególności w odniesieniu do odcinków transgranicznych, rozwoju sieci w celu wzmocnienia spójności gospodarczej i społecznej poprzez zmniejszenie izolacji regionów lub wysp najmniej uprzywilejowanych; udostępnienia odnawialnych zasobów energii; bezpieczeństwa, niezawodności i interoperacyjności sieci objętych połączeniami międzysystemowymi oraz solidarności państw członkowskich. Realizacja tych projektów będzie wymagała zaangażowania ze strony władz krajowych, regionalnych i lokalnych, w celu przyspieszenia procedur administracyjnych i zatwierdzania projektów. W przypadku wielu projektów wsparcie nie zostanie udzielone w wyznaczonych ramach czasowych, jeżeli nie nastąpi takie przyspieszenie.
- (14) W wykazie projektów dotyczących morskiej energii wiatrowej powinny znajdować się projekty, które można — na podstawie informacji zebranych od zainteresowanych stron, skupionych w ramach europejskiej platformy technologicznej na rzecz energii wiatrowej, oraz pochodzących ze źródeł przemysłowych i innych — uznać za: zatwierdzone i gotowe do realizacji; innowacyjne, a zarazem oparte na dobrze ugruntowanych koncepcjach, takie, których realizacja może zostać przyspieszona po zapewnieniu bodźca finansowego, mające znaczenie transgraniczne, charakteryzujące się dużą skalą, dające możliwość zademonstrowania, w jaki sposób efekty postępu technicznego będą skutecznie upowszechniane w świetle celów i struktur zatwierdzonych w europejskim strategicznym planie w dziedzinie technologii energetycznych. Pomoc finansowa powinna dotyczyć tych projektów, w których realizacji istotny postęp można osiągnąć w roku 2009 i 2010.
- (15) Wykaz projektów dotyczących wychwytywania i składowania dwutlenku węgla należy sporządzić zasadniczo na podstawie informacji zebranych od zainteresowanych stron, skupionych w ramach Forum Paliw Kopalnych i Platformy Technologicznej na rzecz Bezemisijnych Elektrowni Zasilanych Paliwami Kopalnymi, oraz pochodzących z innych źródeł. Pomoc finansowa powinna dotyczyć tych projektów, w których realizacji istotny postęp można osiągnąć w roku 2009 i 2010. Stan przygotowania należy ocenić na podstawie: istnienia dobrze przygotowanego i wykonalnego projektu koncepcyjnego dla instalacji przemysłowej, obejmującego również element wychwytywania dwutlenku węgla; istnienia dobrze przygotowanej i wykonalnej koncepcji transportu i składowania CO₂; a także wyrażenia przez władze lokalne zobowiązań do wsparcia projektu. Projekty powinny również demonstrować, jak efekty osiągnięć technologicznych będą skutecznie upowszechniane i w jaki sposób przyczynią się one do przyspieszenia realizacji celów określonych w Europejskim strategicznym planie w dziedzinie technologii energetycznych.
- (16) Niezbędne będzie dokonanie wyboru projektów kwalifikowalnych. Dokonując takiego wyboru, należy zagwarantować między innymi, by w każdym państwie członkowskim wsparcie otrzymał nie więcej niż jeden projekt dotyczący wychwytywania i składowania dwutlenku węgla, tak aby stworzyć możliwości zbadania szerokiego spektrum warunków geologicznego składowania i wsparcia celu, jakim jest naprawa gospodarcza w całej Europie.

- (17) Finansowanie wspólnotowe nie powinno prowadzić do nieuzasadnionego zakłócenia konkurencji lub funkcjonowania rynku wewnętrznego, a przy jego przyznawaniu należy mieć na względzie w szczególności zasady regulujące dostęp stron trzecich i ewentualne wyjątki od tych zasad. W przypadku finansowania ze środków krajowych, przyznawanego jako uzupełnienie do niniejszego finansowania wspólnotowego, należy uwzględniać przepisy dotyczące pomocy państwa. Niezależnie od formy, wspólnotowa pomoc finansowa powinna być przyznawana zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich⁽¹⁾ („rozporządzenia finansowego”) i rozporządzenia Komisji (WE, Euratom) nr 2342/2002 z dnia 23 grudnia 2002 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich⁽²⁾, chyba że przepisy niniejszego rozporządzenia wprowadzają wyraźne odstępstwo.
- (18) Ze względu na pilną potrzebę zaradzenia kryzysowi finansowemu i ze względu na niecierpiące zwłoki potrzeby energetyczne Wspólnoty niniejsze rozporządzenie zawiera już szczegółowe przepisy w zakresie przyznawania pomocy finansowej, w tym wykaz kwalifikowalnych projektów. Ponadto, ze względu na pilną potrzebę stworzenia bodźca, przed końcem 2010 r. należy podjąć wszystkie zobowiązania prawne w zakresie realizacji zobowiązań budżetowych podjętych w roku 2009 i 2010.
- (19) Podczas realizacji działań finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia należy chronić interesy finansowe Wspólnoty poprzez stosowanie środków zapobiegających nadużyciom finansowym, korupcji i wszelkim innym nielegalnym działaniom, poprzez skuteczne kontrole oraz odzyskiwanie nienależnie wypłaconych kwot, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – poprzez zastosowanie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszcających sankcji, zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2988/95 z dnia 18 grudnia 1995 r. w sprawie ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich⁽³⁾, rozporządzeniem Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami⁽⁴⁾ i rozporządzeniem (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącym dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF)⁽⁵⁾.
- (20) Biorąc pod uwagę charakter zagadnień objętych podprogramami, przy wyborze wniosków do finansowania i ustalaniu kwot środków finansowych, które zostaną przyznane w ramach każdego podprogramu, Komisje powinny wspierać różne komitety.
- (21) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽⁶⁾.
- (22) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, polegające na wspomaganiu naprawy gospodarczej w obrębie Wspólnoty, wobec konieczności zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych poprzez zwiększenie wydatków w wyznaczonych sektorach strategicznych, nie mogą zostać w wystarczającym stopniu zrealizowane przez państwa członkowskie, mogą natomiast, ze względu na zakres niniejszego rozporządzenia oraz charakter wybranych sektorów i projektów, zostać lepiej osiągnięte na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym samym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (23) Z uwagi na pilną potrzebę zajęcia się problemem kryzysu gospodarczego i konieczność zaspokojenia naglących potrzeb energetycznych Wspólnoty niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie niezwłocznie po jego opublikowaniu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY WSTĘPNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia instrument finansowy zatytułowany Europejski program energetyczny na rzecz naprawy gospodarczej („EPENG”), dotyczący opracowywania projektów w dziedzinie energetyki we Wspólnocie, które przyczyniają się – przez stworzenie bodźca finansowego – do naprawy gospodarczej, bezpieczeństwa dostaw energii i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

Niniejsze rozporządzenie ustanawia podprogramy służące realizacji tych celów w dziedzinie:

- a) infrastruktury gazowej i elektroenergetycznej;
- b) morskiej energii wiatrowej; oraz
- c) wychwytywania i składowania dwutlenku węgla.

Niniejsze rozporządzenie określa projekty, które będą finansowane w ramach każdego podprogramu, i ustanawia kryteria określania i wdrażania działań w celu realizacji tych projektów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 248 z 16.9.2002, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 357 z 31.12.2002, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 312 z 23.12.1995, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie następujące definicje:

- a) „wychwytywanie i składowanie dwutlenku węgla” oznacza wychwytywanie dwutlenku węgla (CO₂) z instalacji przemysłowych, jego transport na składowisko i zatłoczenie do odpowiedniej podziemnej formacji geologicznej w celu stałego składowania;
- b) „koszty kwalifikowalne” mają takie samo znaczenie jak w rozporządzeniu (WE, Euratom) nr 2342/2002;
- c) „infrastruktura gazowa i elektroenergetyczna” oznacza:
 - (i) wszystkie linie wysokiego napięcia, z wyjątkiem linii należących do sieci dystrybucyjnych, oraz połączenia podmorskie, pod warunkiem że infrastruktura ta jest wykorzystywana do przesyłu lub połączenia międzyregionalnego lub międzynarodowego;
 - (ii) gazociągi wysokociśnieniowe, z wyjątkiem gazociągów należących do sieci dystrybucyjnych;
 - (iii) podziemne magazyny gazu przyłączone do gazociągów wysokociśnieniowych, o których mowa w ppkt (ii);
 - (iv) urządzenia odbiorcze, magazynowe i służące do regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego (LNG); oraz
 - (v) wszelkie urządzenia lub instalacje o istotnym znaczeniu dla prawidłowego funkcjonowania infrastruktury, o której mowa w ppkt (i), (ii), (iii) lub (iv), w tym również systemów ochrony, monitorowania i sterowania;
- d) „część projektu” oznacza każdą działalność niezależną finansowo, technicznie lub czasowo, przyczyniającą się do zrealizowania danego projektu;
- e) „etap inwestycyjny” oznacza etap projektu, na którym ma miejsce budowa i ponoszone są koszty kapitałowe;
- f) „morska energia wiatrowa” oznacza energię elektryczną wytworzoną przez turbiny napędzane siłą wiatru, zlokalizowane na morzu, w bliskiej lub dalekiej odległości od brzegu;
- g) „etap planowania” oznacza etap projektu poprzedzający etap inwestycyjny, na którym przygotowuje się realizację projektu i na którym ponoszone są koszty kapitałowe, obejmujący, w stosownych przypadkach, ocenę wykonalności, badania przygotowawcze i techniczne oraz uzyskanie koncesji i pozwoleń.

Artykuł 3

Budżet

1. Pula środków finansowych na realizację EPENG w latach 2009 i 2010 wynosi 3 980 000 000 EUR, rozdysponowanych w następujący sposób:

- a) projekty dotyczące infrastruktury gazowej i elektroenergetycznej: 2 365 000 000 EUR;
- b) projekty dotyczące morskiej energii wiatrowej: 565 000 000 EUR;
- c) projekty dotyczące wychwytywania i składowania dwutlenku węgla: 1 050 000 000 EUR.

2. Indywidualne zobowiązania prawne w ramach realizacji zobowiązań budżetowych podjętych w roku 2009 i 2010 są podejmowane do dnia 31 grudnia 2010 r.

ROZDZIAŁ II

PODPROGRAMY

SEKCJA 1

Projekty dotyczące infrastruktury gazowej i elektroenergetycznej

Artykuł 4

Cele

Wspólnota wspiera projekty dotyczące infrastruktury gazowej i elektroenergetycznej, które przynoszą największą wartość dodaną i przyczyniają się do osiągnięcia następujących celów:

- a) zapewnienia bezpieczeństwa i dywersyfikacji źródeł, dróg i dostaw energii;
- b) optymalizacji zdolności sieci energetycznej i integracji wewnętrznego rynku energii, w szczególności w odniesieniu do odcinków transgranicznych;
- c) rozwoju sieci w celu wzmocnienia spójności gospodarczej i społecznej przez zmniejszenie izolacji regionów lub wysp najmniej uprzywilejowanych we Wspólnocie;
- d) udostępnienia i integracji odnawialnych zasobów energii; oraz
- e) bezpieczeństwa, niezawodności i interoperacyjności połączonych sieci energetycznych, obejmujących możliwość wykorzystania w razie potrzeby przepływu gazu w wielu kierunkach.

Artykuł 5**Priorytety**

EPENG ma pomóc w szybkim dostosowaniu i rozbudowaniu sieci energetycznych o szczególnie ważnym znaczeniu dla Wspólnoty, w ramach wspierania funkcjonowania rynku wewnętrznego energii oraz, w szczególności, zwiększenia zdolności połączeń międzysystemowych, bezpieczeństwa i dywersyfikacji dostaw, oraz pokonać przeszkody związane z ochroną środowiska, przeszkody techniczne i przeszkody finansowe. Aby intensywniej rozwijać sieci energetyczne i przyspieszyć ich budowę, konieczne jest specjalne wsparcie ze strony Wspólnoty, w szczególności w przypadkach, gdy zróżnicowanie dróg i źródeł dostaw jest niewielkie.

Artykuł 6**Przyznawanie wspólnotowej pomocy finansowej**

1. Pomoc finansowa w ramach EPENG („pomoc EPENG”) dla projektów dotyczących infrastruktury gazowej i elektroenergetycznej przyznawana jest na działania służące realizacji projektów wymienionych w części A załącznika lub części takich projektów, przyczyniające się do osiągnięcia celów określonych w art. 4.

2. Komisja zaprasza do składania wniosków dotyczących określenia działań, o których mowa w ust. 1, oraz dokonuje oceny zgodności tych wniosków z kryteriami kwalifikowalności określonymi w art. 7, a także z kryteriami wyboru i kryteriami przyznawania pomocy, określonymi w art. 8.

3. Komisja powiadamia beneficjentów o każdej pomocy EPENG, która ma zostać przyznana.

Artykuł 7**Kwalifikowalność**

1. Wnioski kwalifikują się do pomocy EPENG, wyłącznie jeżeli dotyczą realizacji projektów wymienionych w części A załącznika, jeżeli wnioskowane kwoty nie przekraczają maksymalnych kwot pomocy EPENG określonych w tym załączniku i jeżeli spełniają kryteria wyboru i przyznawania pomocy określone w art. 8.

2. Wnioski mogą być składane:

- a) przez jedno lub kilka państw członkowskich działających wspólnie;
- b) za porozumieniem wszystkich państw członkowskich bezpośrednio zainteresowanych danym projektem:
 - (i) przez jedno lub kilka publicznych lub prywatnych przedsiębiorstw lub podmiotów działających wspólnie;
 - (ii) przez jedną lub kilka organizacji międzynarodowych działających wspólnie; lub
 - (iii) przez wspólne przedsiębiorstwo.

3. Wnioski osób fizycznych nie są kwalifikowalne.

Artykuł 8**Kryteria wyboru i kryteria przyznawania pomocy**

1. Przy ocenie wniosków otrzymanych w odpowiedzi na zaproszenie do składania wniosków, o którym mowa w art. 6 ust. 2, Komisja stosuje następujące kryteria wyboru:

- a) racjonalność i techniczna adekwatność podejścia;
- b) solidność pakietu finansowego przeznaczonego na cały etap inwestycyjny działania.

2. Przy ocenie wniosków otrzymanych w odpowiedzi na zaproszenie do składania wniosków, o którym mowa w art. 6 ust. 2, Komisja stosuje następujące kryteria przyznawania pomocy:

- a) stopień przygotowania projektu, określony jako osiągnięcie etapu inwestycyjnego i poniesienie znacznych wydatków kapitałowych do końca roku 2010;
- b) stopień, w jakim brak dostępu do środków finansowych wstrzymuje realizację działania;
- c) stopień, w jakim pomoc EPENG wywrze stymulujący wpływ na finansowanie publiczne i prywatne;
- d) skutki społeczno-ekonomiczne;
- e) oddziaływanie na środowisko;
- f) wkład na rzecz trwałości i interoperacyjności sieci energetycznej, a także optymalizacji jej zdolności;
- g) wkład na rzecz poprawy jakości, bezpieczeństwa i zapewnienia usług;
- h) przyczynianie się do tworzenia dobrze zintegrowanego rynku energii.

Artykuł 9**Warunki finansowania**

1. Pomoc EPENG stanowi wkład w związane z projektem wydatki na jego realizację ponoszone przez beneficjentów lub przez strony trzecie odpowiedzialne za realizację projektu.

2. Kwota pomocy EPENG nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych.

Artykuł 10**Instrumenty**

1. Po zaproszeniu do składania wniosków, o którym mowa w art. 6 ust. 2, Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą zarządzania określoną w art. 26 ust. 2, dokonuje wyboru wniosków, które otrzymają pomoc EPENG, oraz ustala kwotę pomocy EPENG, która zostanie przyznana. Komisja określa warunki i metody realizacji wniosków.

2. Pomoc EPENG jest przyznawana na podstawie decyzji Komisji.

Artykuł 11**Odpowiedzialność finansowa państw członkowskich**

1. Państwa członkowskie monitorują projekty pod względem technicznym i przeprowadzają ich kontrolę finansową w ścisłej współpracy z Komisją oraz poświadczają kwotę i zgodność z niniejszym rozporządzeniem wydatków poniesionych w związku z realizacją projektów lub ich części. Państwa członkowskie mogą zażądać udziału przedstawicieli Komisji w kontrolach na miejscu.

2. Państwa członkowskie informują Komisję o środkach podjętych na podstawie ust. 1, a w szczególności przedstawiają jej opis systemów kontroli, zarządzania i monitorowania utworzonych w celu zapewnienia pomyślnego ukończenia projektów.

SEKCJA 2**Projekty dotyczące morskiej energii wiatrowej****Artykuł 12****Przyznawanie pomocy EPENG**

1. Pomoc EPENG w dziedzinie morskiej energii wiatrowej przyznaje się po zaproszeniu do składania wniosków dotyczących wyłącznie działań służących realizacji projektów wymienionych w części B załącznika.

2. Komisja zaprasza do składania wniosków dotyczących określenia działań, o których mowa w ust. 1, oraz dokonuje oceny zgodności tych wniosków z kryteriami kwalifikowalności określonymi w art. 13, a także z kryteriami wyboru i kryteriami przyznawania pomocy określonymi w art. 14.

3. Komisja powiadamia beneficjentów o każdej pomocy EPENG, która ma zostać przyznana.

Artykuł 13**Kwalifikowalność**

1. Wnioski kwalifikują się do pomocy EPENG, wyłącznie jeżeli dotyczą realizacji projektów wymienionych w części B załącznika, jeżeli wnioskowane kwoty nie przekraczają maksymalnej kwoty pomocy EPENG w niej określonych i jeżeli spełniają kryteria wyboru i przyznawania pomocy określone w art. 14. Te projekty są realizowane przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą.

2. Wnioski mogą być składane przez jedno lub kilka przedsiębiorstw działających wspólnie.

3. Wnioski osób fizycznych nie są kwalifikowalne.

Artykuł 14**Kryteria wyboru i kryteria przyznawania pomocy**

1. Przy ocenie wniosków otrzymanych w odpowiedzi na zaproszenie do składania wniosków, o którym mowa w art. 12 ust. 1, Komisja stosuje następujące kryteria wyboru:

- a) racjonalność i techniczna adekwatność podejścia;
- b) solidność pakietu finansowego przeznaczanego na cały etap inwestycyjny projektu.

2. Przy ocenie wniosków otrzymanych w odpowiedzi na zaproszenie do składania wniosków, o którym mowa w art. 12 ust. 1, Komisja stosuje następujące kryteria przyznawania pomocy:

- a) stopień przygotowania projektu określony jako osiągnięcie etapu inwestycyjnego i poniesienie znacznych wydatków kapitałowych do końca roku 2010;
- b) stopień, w jakim brak dostępu do środków finansowych opóźnia realizację działania;
- c) zakres, w jakim projekt przyczynia się do poprawy lub zwiększenia skali instalacji i infrastruktury będących obecnie w budowie lub na etapie planowania;
- d) zakres, w jakim projekt obejmuje budowę całych instalacji i infrastruktury na skalę przemysłową, oraz uwzględnia w szczególności:
 - (i) kwestię wyrównywania zmienności energii wiatru poprzez zastosowanie systemów zintegrowanych;
 - (ii) istnienie systemów magazynowania na dużą skalę;
 - (iii) zarządzanie farmami wiatrowymi jako wirtualnymi elektrowniami (o mocy powyżej 1 GW);
 - (iv) istnienie turbin zlokalizowanych w dalszej odległości od brzegu lub na wodach o większej głębokości (20 do 50 m) niż standardowo stosuje się obecnie;

- (v) nowatorskie projekty budowy konstrukcji nośnych; lub
 - (vi) procesy montażu, instalacji, eksploatacji i likwidacji oraz testowania tych procesów w ramach projektów realizowanych w skali rzeczywistej;
- e) innowacyjne elementy projektu i zakres, w jakim projekt będzie demonstrował możliwości wdrożenia takich elementów;
- f) oddziaływanie projektu i jego wkład w tworzenie wspólnotowego systemu sieci morskiej energii wiatrowej, a także możliwości powielania rozwiązań wykorzystywanych w projekcie;
- g) zaangażowanie beneficjentów na rzecz upowszechniania wśród innych podmiotów europejskich osiągnięć technicznych będących wynikiem projektu w sposób zgodny z prawem wspólnotowym, a w szczególności z celami i strukturami określonymi w Europejskim strategicznym planie w dziedzinie technologii energetycznych.

Artykuł 15

Warunki finansowania

1. Pomoc EPENG stanowi wkład w związane z projektem wydatki na jego realizację.
2. Kwota pomocy EPENG nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych.

Artykuł 16

Instrumenty

1. Po zaproszeniu do składania wniosków, o którym mowa w art. 12 ust. 1, Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą zarządzania określoną w art. 26 ust. 2, dokonuje wyboru wniosków, które otrzymają pomoc EPENG, oraz ustala kwotę finansowania, która zostanie przyznana. Komisja określa warunki i metody realizacji wniosków.
2. Pomoc EPENG przyznaje się na podstawie umów o dotacje.

SEKCJA 3

Projekty wychwytywania i składowania dwutlenku węgla

Artykuł 17

Przyznawanie pomocy EPENG

1. Pomoc EPENG w dziedzinie wychwytywania i składowania dwutlenku węgla przyznawana jest na działania służące realizacji projektów wymienionych w części C załącznika.

2. Komisja zaprasza do składania wniosków dotyczących określenia działań, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, oraz dokonuje oceny zgodności wniosków z kryteriami kwalifikowalności określonymi w art. 18, a także z kryteriami wyboru i kryteriami przyznawania pomocy określonymi w art. 19.

3. Jeżeli kilka wniosków dotyczących projektów zlokalizowanych w tym samym państwie członkowskim spełnia kryteria kwalifikowalności określone w art. 18 i kryteria wyboru określone w art. 19 ust. 1, Komisja dokonuje wyboru wniosków, które otrzymają pomoc EPENG, na podstawie kryteriów przyznawania pomocy EPENG określonych w art. 19 ust. 2, wybierając nie więcej niż jeden wniosek na państwo członkowskie.

4. Komisja powiadamia beneficjentów o każdej pomocy EPENG, która ma zostać przyznana.

Artykuł 18

Kwalifikowalność

1. Wnioski kwalifikują się do pomocy EPENG, wyłącznie jeżeli dotyczą realizacji projektów wymienionych w części C załącznika i spełniają kryteria wyboru i przyznawania pomocy określone w art. 19 oraz następujące wymogi:

- a) zostanie udowodnione, że projekty są w stanie wychwycić co najmniej 80 % CO₂ w instalacjach przemysłowych oraz transportować ten gaz i składować go bezpiecznie pod ziemią w formacjach geologicznych;
 - b) w przypadku instalacji energetycznych wychwytywanie CO₂ zostanie udowodnione w instalacji o mocy elektrycznej co najmniej 250 MW lub równoważnej;
 - c) organizatorzy projektów złożą wiążące oświadczenie, że wiedza ogólna uzyskana w zakładzie demonstracyjnym zostanie udostępniona do szerszego wykorzystania w przemyśle i Komisji oraz będzie stanowić wkład w Europejski strategiczny plan w dziedzinie technologii energetycznych.
2. Wnioski są składane przez jedno lub kilka przedsiębiorstw działających wspólnie.
 3. Wnioski osób fizycznych nie są kwalifikowalne.

Artykuł 19

Kryteria wyboru i kryteria przyznawania pomocy

1. Przy ocenie wniosków otrzymanych w odpowiedzi na zaproszenie do składania wniosków, o którym mowa w art. 17 ust. 2, Komisja stosuje następujące kryteria wyboru:

- a) racjonalność i techniczna adekwatność podejścia;

- b) stopień przygotowania projektu określony jako osiągnięcie etapu inwestycyjnego, co obejmuje badanie i rozwijanie możliwości składowania, i poniesienie znacznych wydatków związanych z inwestycjami w ramach projektu do końca roku 2010;
- c) solidność pakietu finansowego przeznaczonego na cały etap inwestycyjny projektu;
- d) wyszczególnienie wszystkich niezbędnych zezwoleń na budowę i eksploatację obiektu będącego przedmiotem projektu w proponowanej lokalizacji (proponowanych lokalizacjach) oraz istnienie strategii uzyskania tych zezwoleń.

2. Przy ocenie wniosków otrzymanych w odpowiedzi na zaproszenie do składania wniosków, o którym mowa w art. 17 ust. 2, Komisja stosuje następujące kryteria przyznawania pomocy:

- a) stopień, w jakim brak dostępu do środków finansowych opóźnia realizację działania;
- b) zapotrzebowanie na środki finansowe w przeliczeniu na tonę ograniczenia emisji CO₂ w ciągu pierwszych 5 lat funkcjonowania projektu;
- c) stopień złożoności projektu i poziom innowacyjności całej instalacji wraz z towarzyszącymi badaniami naukowymi, a także zaangażowane beneficjentów na rzecz upowszechniania wśród innych podmiotów europejskich osiągnięć technicznych uzyskanych w ramach projektu, w sposób zgodny z prawem wspólnotowym oraz, w szczególności, z celami i strukturami określonymi w Europejskim strategicznym planie w dziedzinie technologii energetycznych;
- d) racjonalność i adekwatność planu zarządzania, między innymi w odniesieniu do zawartych w nim informacji i danych naukowych, inżynierskich i technicznych, świadczącego o tym, że koncepcja jest dopracowana w stopniu umożliwiającym przekazanie projektu do eksploatacji do dnia 31 grudnia 2015 r.

Artykuł 20

Warunki finansowania

1. Pomoc EPENG stanowi wkład wyłącznie w te wydatki związane z projektem przeznaczone na jego realizację, które można przypisać wychwytywaniu, transportowi i składowaniu dwutlenku węgla, z uwzględnieniem ewentualnych korzyści eksploatacyjnych.

2. Kwota pomocy EPENG nie przekracza 80 % całkowitych kosztów kwalifikowalnych inwestycji.

Artykuł 21

Instrumenty

1. Po zaproszeniu do składania wniosków, o którym mowa w art. 17 ust. 2, Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą zarzą-

dzania określoną w art. 26 ust. 2, dokonuje wyboru wniosków, które otrzymają pomoc EPENG, oraz ustala kwotę pomocy EPENG, która zostanie przyznana. Komisja określa warunki i metody realizacji projektów.

2. Pomoc EPENG przyznaje się na podstawie umów o dotacje.

ROZDZIAŁ III

PRZEPISY WSPÓLNE

Artykuł 22

Inna pomoc i inne instrumenty EPENG

1. Część wspólnotowej pomocy finansowej na projekty wymienione w załączniku może być udzielana w formie wkładu na rzecz odpowiedniego instrumentu, wnoszonego z zasobów Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Ten wkład nie przekracza 500 000 000 EUR.

2. Ryzyko ponoszone przez Wspólnotę w związku z instrumentem gwarancji kredytowej lub innym instrumentem finansowym, wraz z opłatami z tytułu zarządzania i innymi kosztami kwalifikowalnymi, ograniczone jest do kwoty wspólnotowego wkładu w ten instrument, a budżet ogólny Unii Europejskiej nie jest obciążany żadnym innym zobowiązaniem.

3. Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą zarządzania, o której mowa w art. 26 ust. 2, podejmuje decyzję w sprawie kwoty pomocy EPENG, która ma zostać przyznana na ten instrument. Komisja i Europejski Bank Inwestycyjny sporządzają protokół ustaleń określający warunki i metody wykonania tej decyzji.

Artykuł 23

Programowanie i zasady realizacji

1. Zaproszenia do składania wniosków ogłaszane są bezpośrednio przez Komisję przy uwzględnieniu dostępnych środków budżetowych, o których mowa w art. 3 ust. 1, odpowiednich kryteriów kwalifikowalności, wyboru i przyznawania pomocy, ustanowionych w rozdziale II.

2. Pomoc EPENG jest przeznaczona wyłącznie na pokrycie wydatków związanych z projektem, poniesionych przez beneficjentów lub, w odniesieniu do projektów wymienionych w art. 9, również przez osoby trzecie odpowiedzialne za realizację projektu. Wydatki mogą być kwalifikowalne, począwszy od terminu, o którym mowa w art. 29.

3. VAT nie jest kosztem kwalifikowalnym, z wyjątkiem VAT, który nie podlega zwrotowi.

4. Projekty i działania finansowane na podstawie niniejszego rozporządzenia są realizowane zgodnie z prawem wspólnotowym i polityką Wspólnoty w odpowiednich dziedzinach, w szczególności w dziedzinie konkurencji, w tym zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie do pomocy państwa, ochrony środowiska, zdrowia, zrównoważonego rozwoju i zamówień publicznych.

Artykuł 24

Ogólne obowiązki państw członkowskich

Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań, w zakresie swoich obowiązków, aby realizować projekty, które korzystają z pomocy EPENG; starania te obejmują w szczególności sprawne procedury administracyjne oraz procedury wydawania pozwoleń, koncesji i świadectw.

Artykuł 25

Ochrona interesów finansowych Wspólnot Europejskich

1. W trakcie realizacji działań finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia Komisja zapewnia ochronę interesów finansowych Wspólnoty przez stosowanie środków zapobiegających nadużyciom finansowym, korupcji i wszelkim innym nielegalnym działaniom, przez skuteczne kontrole oraz odzyskiwanie nienależnie wypłaconych kwot, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – przez stosowanie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszcających sankcji, zgodnie z rozporządzeniem (WE, Euratom) nr 2988/95, rozporządzeniem (Euratom, WE) nr 2185/96 oraz rozporządzeniem (WE) nr 1073/1999.

2. W odniesieniu do działań wspólnotowych finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia pojęcie „nieprawidłowości”, o którym mowa w art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE, Euratom) nr 2988/95, oznacza jakiegokolwiek naruszenie przepisów prawa wspólnotowego lub zobowiązań umownych, wynikające z działania lub zaniebdania ze strony podmiotu gospodarczego, które spowodowało lub mogło spowodować szkodę w ogólnym budżecie Unii Europejskiej lub w budżetach, które są przez nią zarządzane, w związku z nieuzasadnionym wydatkiem.

3. Wszystkie środki wykonawcze na podstawie niniejszego rozporządzenia przewidują w szczególności nadzór i kontrole finansową ze strony Komisji lub upoważnionego przez nią pełnomocnika oraz kontrole wykonywane przez Europejski Trybunał Obrachunkowy, w tym, w razie potrzeby, na miejscu.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY WYKONAWCZE I KOŃCOWE

Artykuł 26

Komitety

1. Komisję wspomagają następujące komitety:

a) w przypadku projektów dotyczących infrastruktury gazowej i elektroenergetycznej – komitet ustanowiony art. 15 rozporządzenia (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiającego ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych⁽¹⁾;

b) w przypadku projektów dotyczących morskiej energii wiatrowej – komitet ustanowiony art. 8 decyzji Rady 2006/971/WE z dnia 19 grudnia 2006 r. dotyczącej programu szczegółowego Współpraca, wdrażającego siódmy program ramowy Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie badań, rozwoju technologicznego i demonstracji (2007–2013)⁽²⁾;

c) w przypadku projektów dotyczących wychwytywania i składowania dwutlenku węgla – komitet ustanowiony art. 8 decyzji Rady 2006/971/WE.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

Okres przewidziany w art. 4 ust. 3 decyzji 1999/468/WE ustala się na jeden miesiąc.

Artykuł 27

Ocena

1. Komisja przeprowadza ocenę EPENG do dnia 31 grudnia 2011 r., aby ocenić, na ile przyczynił się do skutecznego wykorzystania środków.

2. Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego będącego beneficjentem o przedstawienie szczegółowej oceny projektów finansowanych w ramach rozdziału II sekcja 1 niniejszego rozporządzenia lub, w stosownych przypadkach, o przekazanie jej informacji i zapewnienie pomocy niezbędnej do przeprowadzenia oceny takich projektów.

3. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu oraz Komitetowi Regionów sprawozdanie z oceny wyników EPENG.

Artykuł 28

Informowanie Parlamentu Europejskiego i Rady

Komisja monitoruje wykonywanie niniejszego rozporządzenia. Każdego roku, przedstawiając wstępny projekt budżetu, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z realizacji EPENG.

⁽¹⁾ Dz.U. L 162 z 22.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 400 z 30.12.2006, s. 86.

Jeżeli w sprawozdaniu zostaną przedstawione poważne zagrożenia dla realizacji projektów priorytetowych, Komisja powinna zalecić środki przeciwdziałania tym zagrożeniom i, jeżeli jest to zasadne i zgodnie z planem naprawy gospodarki, złożyć dodatkowe wnioski w sprawie takich projektów.

Artykuł 29

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

E. ERLANDSSON

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

PROJEKTY KWALIFIKOWALNE

A. Projekty dotyczące infrastruktury gazowej i elektroenergetycznej

1. Międzysystemowe połączenia gazowe

Projekt	Miejsce realizacji wspieranych projektów	Przewidywany wkład Wspólnoty (mln EUR)
Południowy korytarz gazowy		
Nabucco	Austria, Węgry, Bułgaria, Niemcy, Rumunia	200
ITGI – Poseidon	Włochy, Grecja	100
Bałtyckie połączenie międzysystemowe		
Skanded/Gazociąg bałtycki	Polska, Dania, Szwecja	150
Sieć LNG		
Terminal skroplonego gazu ziemnego (LNG) na polskim wybrzeżu w porcie Świnoujście	Polska	80
Europa Środkowa i Południowo-Wschodnia		
Rurociąg międzysystemowy Słowacja–Węgry (Veľký Krtíš–Vecsés)	Słowacja, Węgry	30
Gazociąg w Słowenii od granicy austriackiej do Lublany (z wyjątkiem odcinka Rogatec–Kidričevo)	Słowenia	40
Połączenie międzysystemowe Bułgaria–Grecja (Stara Zagora–Dimitrovgrad–Komotini)	Bułgaria, Grecja	45
Rurociąg międzysystemowy Rumunia–Węgry	Rumunia, Węgry	30
Zwiększenie pojemności magazynów gazu w węźle czeskim	Republika Czeska	35
Infrastruktura i urządzenia umożliwiające przesył gazu w odwrotnym kierunku w przypadku krótkoterminowego przerwania dostaw	Austria, Bułgaria, Republika Czeska, Estonia, Grecja, Węgry, Łotwa, Litwa, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowacja	80
Połączenia międzysystemowe między Słowacją a Polską	Słowacja, Polska	20
Połączenia międzysystemowe między Węgrami a Chorwacją	Węgry	20
Połączenia międzysystemowe między Bułgarią a Rumunią	Bułgaria, Rumunia	10
Basen Morza Śródziemnego		
Wzmocnienie francuskiej sieci gazociągowej na osi Afryka–Hiszpania–Francja	Francja	200
GALSI (gazociąg między Algierią a Włochami)	Włochy	120
Gazowe połączenie międzysystemowe, oś zachodnia, odnoga Larrau	Hiszpania	45
Obszar Morza Północnego		
Rurociąg Niemcy–Belgia–Zjednoczone Królestwo	Belgia	35
Połączenie Francja–Belgia	Francja, Belgia	200
OGÓLEM		1 440

2. Międzysystemowe połączenia elektroenergetyczne

Projekt	Miejsce realizacji wspieranych projektów	Przewidywany wkład Wspólnoty (mln EUR)
Bałtyckie połączenie międzysystemowe		
Estlink-2	Estonia, Finlandia	100
Połączenie międzysystemowe Szwecja – kraje bałtyckie oraz wzmocnienie sieci w krajach bałtyckich	Szwecja, Łotwa, Litwa	175
Europa Środkowa i Południowo-Wschodnia		
Halle/Saale–Schweinfurt	Niemcy	100
Wiedeń–Győr	Austria, Węgry	20
Basen Morza Śródziemnego		
Wzmocnienie połączenia międzysystemowego Portugalia–Hiszpania	Portugalia	50
Połączenie międzysystemowe Francja–Hiszpania (Baixas–Sta Llogaia)	Francja, Hiszpania	225
Nowy kabel podmorski 380 kV pomiędzy Sycylią a Włochami kontynentalnymi (Sorgente–Rizziconi)	Włochy	110
Obszar Morza Północnego		
Połączenie międzysystemowe 500 MW Irlandia–Walia (Meath–Deeside)	Irlandia, Zjednoczone Królestwo	110
Międzysystemowe połączenia elektroenergetyczne między Maltą a Włochami	Malta/Włochy	20
OGÓLEM		910

3. Projekty obejmujące niewielkie wyspy

Przedsięwzięcia realizowane na niewielkich, odizolowanych wyspach	Cypr	10
	Malta	5
OGÓLEM		15

B. Projekty dotyczące morskiej energii wiatrowej

Projekt	Moc	Miejsce realizacji wspieranych projektów	Przewidywany wkład Wspólnoty (mln EUR)
1. Integracja sieci morskiej energii wiatrowej			
1.1. Baltic – Kriegers Flak I, II, III Rozbudowa projektów, które obecnie są w trakcie realizacji. Finansowanie mające na celu pokrycie dodatkowych kosztów związanych z zapewnieniem wspólnego rozwiązania kwestii połączenia międzysystemowego	1,5 GW	Dania, Szwecja, Niemcy, Polska	150
1.2. Sieć północnomorska Modułowy rozwój morskiej sieci elektroenergetycznej, demonstracja działania wirtualnej elektrowni morskiej i integracja z istniejącą lądową siecią elektroenergetyczną	1 GW	Zjednoczone Królestwo, Niderlandy, Niemcy, Irlandia, Dania, Belgia, Francja, Luksemburg	165

Projekt	Moc	Miejsce realizacji wspieranych projektów	Przewidywany wkład Wspólnoty (mln EUR)
2. Nowe turbiny, konstrukcje i elementy, optymalizacja mocy wytwórczej			
2.1. Borkum West II – Bard 1 Nordsee Ost Global Tech I Nowa generacja wielomegawatowych turbin (5–7 MW) oraz innowacyjnych konstrukcji usytuowanych z dala od brzegu (do 100 km) na głębszych wodach (do 40 m)	1,6 GW	Niemcy	200
2.2. Morska farma wiatrowa w Aberdeen (europejski ośrodek testowy) Rozbudowa projektu, który jest obecnie w trakcie realizacji – testowanie turbin wielomegawatowych. Opracowanie innowacyjnych konstrukcji i fundamentów, w tym optymalizacja mocy wytwórczej urządzeń do wytwarzania energii elektrycznej z morskiej energii wiatrowej. Można przewidywać zwiększenie rozmiarów o 100 MW	0,25 GW	Zjednoczone Królestwo	40
2.3. Thornton Bank Rozbudowa projektu, który obecnie jest w trakcie realizacji. Pozyskanie doświadczenia z projektu Downvind (współfinansowanego w ramach 6. programu ramowego). Zwiększenie mocy turbin instalacji Downvind (5 MW) na głębszych wodach (do 30 m) o niewielkim oddziaływaniu na krajobraz (do 30 km)	90 MW	Belgia	10
OGÓLEM			565

C. Projekty dotyczące wychwytywania i składowania węgla

Nazwa projektu/Miejsce realizacji		Przewidywany wkład Wspólnoty (mln EUR)	Paliwo	Moc	Technologia wychwyty	Koncepcja składowania
Huerth	Niemcy	180	Węgiel	450 MW	IGCC	Solankowy poziom wodonośny
Jaenschwalde			Węgiel	500 MW	Oxyfuel	Pola roponośne/gazowe
Eemshaven	Niderlandy	180	Węgiel	1 200 MW	IGCC	Pola roponośne/gazowe
Rotterdam			Węgiel	1 080 MW	PC (kotły pyłowe)	Pola roponośne/gazowe
Rotterdam			Węgiel	800 MW	PC (kotły pyłowe)	Pola roponośne/gazowe
Bełchatów	Polska	180	Węgiel	858 MW	PC (kotły pyłowe)	Solankowy poziom wodonośny
Compostilla (León)	Hiszpania	180	Węgiel	500 MW	Oxyfuel	Solankowy poziom wodonośny
Kingsnorth	Zjednoczone Królestwo	180	Węgiel	800 MW	PC (kotły pyłowe)	Pola roponośne/gazowe
Longannet			Węgiel	3 390 MW	PC (kotły pyłowe)	Solankowy poziom wodonośny
Tilbury			Węgiel	1 600 MW	PC (kotły pyłowe)	Pola roponośne/gazowe
Hatfield (Yorkshire)			Węgiel	900 MW	IGCC	Pola roponośne/gazowe

Nazwa projektu/Miejsce realizacji		Przewidywany wkład Wspólnoty (mln EUR)	Paliwo	Moc	Technologia wychwytu	Koncepcja składowania
Porto Tolle	Włochy	100	Węgiel	660 MW	PC (kotły pyłowe)	
Projekt w dziedzinie przemysłowego wychwytywania dwutlenku węgla						
Florange	Francja	50	Transport CO ₂ z instalacji przemysłowych (stalownia) do podziemnych magazynów (solankowy poziom wodonośny)			
OGÓŁEM		1 050				

OŚWIADCZENIE KOMISJI

Komisja podkreśla, że efektywność energetyczna i odnawialne źródła energii są głównymi priorytetami polityki energetycznej UE, z powodów związanych zarówno ze środowiskiem, jak i z bezpieczeństwem dostaw. W tym względzie rozporządzenie przyczyni się do realizacji tych priorytetów przez udzielenie znacznego wsparcia projektom wykorzystującym morską energię wiatrową.

W związku z tym Komisja przypomina o licznych innych nowych inicjatywach wspierania efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii, zaproponowanych przez Komisję w szczególności w opracowanym przez nią europejskim planie naprawy gospodarczej, zatwierdzonym przez Radę Europejską w grudniu 2008 r. Obejmują one poniższe programy oraz inicjatywy.

Zmiana rozporządzenia w sprawie EFRR, aby umożliwić zainwestowanie do 8 mld EUR w efektywność energetyczną i odnawialne źródła energii w sektorze mieszkaniowym we wszystkich państwach członkowskich.

Partnerstwo publiczno-prywatne realizujące inicjatywę na rzecz europejskich efektywnych energetycznie budynków, której celem jest promowanie ekologicznych technologii i rozwój efektywnych energetycznie systemów i materiałów w nowych i modernizowanych budynkach. Szacowana pula na to działanie wynosi 1 mld EUR: 500 mln EUR z obowiązującego obecnie budżetu 7. programu ramowego na lata 2010–2013 i 500 mln EUR zaoferowane przez przemysł.

Inicjatywa WE–EBI „Inicjatywa UE na rzecz finansowania zrównoważonej energii”. Jej celem jest umożliwienie inwestycji w projekty dotyczące efektywności energetycznej i energii ze źródeł odnawialnych w środowiskach miejskich. Komisja finansuje instrument pomocy technicznej w ramach programu „Inteligentna Energia – Europa” (kwota na rok 2009 wynosi 15 mln EUR). Instrument ten, zarządzany przez EBI, ułatwi dostęp do kredytów z EBI, prowadząc do istotnych efektów dźwigni finansowej.

Utworzenie przez inwestorów instytucjonalnych z UE – pod przewodnictwem EBI – zorientowanego na rynek funduszu kapitałowego pod nazwą „Marguerite: Europejski Fundusz Roku 2020 na rzecz Energii, Zmiany Klimatu i Infrastruktury”. Ten fundusz będzie inwestował w nowych obszarach energii i zmiany klimatu (TEN-E, zrównoważona produkcja energii, energia ze źródeł odnawialnych, nowe technologie, inwestycje w efektywność energetyczną, bezpieczeństwo dostaw i infrastruktura środowiskowa). Komisja popiera tę inicjatywę.

Ponadto Komisja do końca listopada 2009 r. przedstawi zmieniony plan działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii, czego życzyły sobie Rada (konkluzje Rady Europejskiej z marca 2009 r.) i Parlament (rezolucja Parlamentu Europejskiego P6_TA(2009)0064).

Pośród specjalistów panuje zgoda co do tego, że efektywność energetyczna jest najtańszym dostępnym sposobem ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Do listopada 2009 r. Komisja przedstawi szczegółową analizę przeszkód utrudniających zwiększenie inwestycji w efektywność energetyczną. Komisja w szczególności przeanalizuje następujące kwestie: czy istnieje potrzeba zwiększania zachęt finansowych w postaci niskooprocentowanych pożyczek lub dotacji i jak można by w tym celu wykorzystać budżet europejski – a w odpowiednim przypadku Komisja ujmie między innymi dodatkowe środki w nowym instrumencie na rzecz bezpieczeństwa energetycznego i infrastruktury energetycznej UE, który ma być przedstawiony w roku 2010.

Dokonując przeglądu planu działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii, Komisja zwróci szczególną uwagę na aspekt efektywności energetycznej związany z sąsiedztwem. Przeanalizuje, w jaki sposób może udzielić zachęt finansowych i prawnych krajom sąsiadującym, by przyspieszyć ich inwestycje w tej dziedzinie.

W przypadku gdyby Komisja w sprawozdaniu z roku 2010 w sprawie wykonywania rozporządzenia, przewidzianym jego art. 28, stwierdziła, że do roku 2010 nie jest możliwe wykorzystanie części środków przewidzianych na projekty wymienione w załączniku do rozporządzenia, w stosownych przypadkach i przy zachowaniu równowagi geograficznej Komisja proponuje poprawkę do rozporządzenia umożliwiającą finansowanie projektów w dziedzinie efektywności energetycznej i energii ze źródeł odnawialnych dodatkowo wobec wyżej wymienionych inicjatyw, zawierającą kryteria kwalifikowalności podobne do tych, które mają zastosowanie do projektów wymienionych w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Oświadczenie Portugalii

Portugalia głosuje za przyjęciem przedmiotowego aktu, choć w jej opinii podczas przeglądu programu na mocy art. 28 należy rozważyć objęcie nim projektów dotyczących energii ze źródeł odnawialnych i efektywności energetycznej, zwłaszcza w odniesieniu do mikrogeneracji i inteligentnych sieci i systemów pomiarowych, tak by ułatwić osiągnięcie celów przewidzianych w art. 4 lit. a) i b) rozporządzenia.

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 664/2009

z dnia 7 lipca 2009 r.

ustanawiające procedurę negocjowania i zawierania umów pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi dotyczących jurysdykcji, uznawania i wykonywania orzeczeń i decyzji w sprawach małżeńskich, w sprawach dotyczących odpowiedzialności rodzicielskiej oraz w sprawach związanych ze zobowiązaniami alimentacyjnymi, a także prawa właściwego w sprawach dotyczących zobowiązań alimentacyjnych

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 61 lit. c), art. 65, art. 67 ust. 2 i 5,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Tytuł IV części trzeciej Traktatu stanowi podstawę prawną do przyjmowania wspólnotowych aktów prawnych w dziedzinie współpracy sądowej w sprawach cywilnych.
- (2) Tradycyjnie współpraca sądowa w sprawach cywilnych pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi była regulowana przez umowy między państwami członkowskimi a państwami trzecimi. Umów takich jest wiele i często odzwierciedlają one szczególne relacje między państwem członkowskim a państwem trzecim, a także mają na celu zapewnienie odpowiednich ram prawnych spełniających określone potrzeby umawiających się stron.
- (3) Zgodnie z art. 307 Traktatu państwa członkowskie zobowiązane są zastosować wszelkie właściwe środki w celu wyeliminowania wszelkich niezgodności między wspólnotowym dorobkiem prawnym a umowami międzynarodowymi zawartymi pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi. Może to się wiązać z koniecznością renegotjowania tych umów.
- (4) W celu zapewnienia odpowiednich ram prawnych spełniających określone potrzeby danego państwa członkowskiego w jego stosunkach z państwem trzecim może zaistnieć wyraźna potrzeba zawarcia nowych umów z państwami trzecimi dotyczących dziedzin prawa cywilnego wchodzących w zakres tytułu IV części trzeciej Traktatu.
- (5) W opinii 1/03 z dnia 7 lutego 2006 r. dotyczącej zawarcia nowej konwencji z Lugano Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich potwierdził, że Wspólnota uzyskała wyłączną kompetencję do zawierania

umów międzynarodowych, takich jak konwencja z Lugano, z państwami trzecimi w sprawach mających wpływ na zasady zawarte w rozporządzeniu Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych⁽²⁾ („Bruksela I”).

- (6) Zatem zgodnie z art. 300 Traktatu zawieranie takich umów między Wspólnotą a państwem trzecim w sprawach należących do wyłącznej kompetencji Wspólnoty leży w gestii Wspólnoty.
- (7) Zgodnie z art. 10 Traktatu państwa członkowskie mają obowiązek ułatwiania Wspólnocie wypełniania jej zadań oraz obowiązek powstrzymywania się od podejmowania wszelkich działań, które mogłyby zagrozić urzeczywistnieniu celów Traktatu. Ten obowiązek lojalnej współpracy ma zastosowanie ogólne i nie zależy od tego, czy kompetencja Wspólnoty jest wyłączna.
- (8) W odniesieniu do umów z państwami trzecimi dotyczących szczególnych kwestii prawa cywilnego należących do wyłącznej kompetencji Wspólnoty należy stworzyć spójną i przejrzystą procedurę upoważniania państw członkowskich do zmiany obowiązujących umów lub do negocjowania i zawierania nowych umów, szczególnie wtedy, gdy Wspólnota nie wyraziła zamiaru wykonywania swojej kompetencji zewnętrznej do zawarcia umowy w ramach istniejącego lub przewidywanego mandatu negocjacyjnego. Procedura ta nie powinna naruszać wyłącznej kompetencji Wspólnoty ani postanowień art. 300 i 307 Traktatu. Procedurę tę należy traktować jako środek wyjątkowy oraz ograniczyć jej zakres i czas obowiązywania.
- (9) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania, jeżeli Wspólnota zawarła już z danym państwem trzecim umowę dotyczącą tego samego przedmiotu. Dwie umowy należy uważać za dotyczące tego samego przedmiotu wyłącznie wtedy, gdy – i w takim zakresie, w jakim – regulują one merytorycznie te same szczególne kwestie prawne. Postanowień, w których jedynie jest mowa o ogólnym zamiarze współpracy w takich kwestiach, nie należy uważać za dotyczące tego samego przedmiotu.
- (10) Niniejsze rozporządzenie powinno obejmować niektóre umowy regionalne, o których mowa w obowiązujących aktach prawnych Wspólnoty.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 7 maja 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Dz.U. L 12 z 16.1.2001, s. 1.

- (11) Aby umowa przewidywana przez dane państwo członkowskie nie czyniła prawa wspólnotowego nieskutecznym i nie uniemożliwiała właściwego funkcjonowania systemu ustanowionego na podstawie jego przepisów ani nie podważała ustalonej przez Wspólnotę polityki w zakresie stosunków zewnętrznych, dane państwo członkowskie powinno mieć obowiązek powiadamiania Komisji o swoich zamiarach w celu uzyskania upoważnienia do rozpoczęcia lub kontynuowania formalnych negocjacji dotyczących umowy oraz do zawarcia umowy. Powiadomienie to powinno zostać przekazane listownie lub drogą elektroniczną. Powinno zawierać wszystkie odnośne informacje i dokumenty umożliwiające Komisji ocenę przewidywanego wpływu wyniku negocjacji na prawo wspólnotowe.
- (12) Należy ocenić, czy istnieje dostateczny wspólnotowy interes uzasadniający zawarcie umowy dwustronnej między Wspólnotą a danym państwem trzecim lub, w stosownych przypadkach, zastąpienie umową wspólnotową istniejącej umowy dwustronnej między państwem członkowskim a państwem trzecim. W tym celu należy informować wszystkie państwa członkowskie o każdym otrzymanym przez Komisję powiadomieniu w sprawie umowy przewidywanej przez państwo członkowskie, aby mogły one wyrazić swoje zainteresowanie przyłączeniem się do inicjatywy państwa członkowskiego, które przekazało powiadomienie. Jeżeli wskutek takiej wymiany informacji wyłoni się dostateczny wspólnotowy interes, Komisja powinna rozważyć zaproponowanie mandatu negocjacyjnego pod kątem zawarcia umowy między Wspólnotą a danym państwem trzecim.
- (13) Jeżeli Komisja wystąpi do państw członkowskich z prośbą o dodatkowe informacje w związku ze swoją oceną możliwości upoważnienia tego państwa członkowskiego do podjęcia negocjacji z państwem trzecim, prośba taka nie powinna mieć wpływu na termin, w którym Komisja zobowiązana jest wydać decyzję wraz z uzasadnieniem co do wniosku tego państwa.
- (14) Komisja, wydając upoważnienie do podjęcia formalnych negocjacji, powinna w razie konieczności mieć możliwość proponowania wytycznych negocjacyjnych lub występowania o wprowadzenie do przewidywanej umowy określonych klauzul. Na każdym etapie negocjacji Komisja powinna być w pełni informowana o wszelkich sprawach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia i powinna być dopuszczana do uczestnictwa w negocjacjach dotyczących tych kwestii w charakterze obserwatora.
- (15) Powiadamiając Komisję o zamiarze rozpoczęcia negocjacji z państwem trzecim, państwa członkowskie powinny być jedynie zobowiązane do informowania Komisji o elementach istotnych dla oceny, którą Komisja ma przeprowadzić. Upoważnienie wydane przez Komisję oraz wszelkie ewentualne wytyczne negocjacyjne lub, zależnie od okoliczności, odmowa wydania upoważnienia przez Komisję, powinny dotyczyć wyłącznie spraw objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (16) Wszystkie państwa członkowskie powinny być informowane o wszelkich powiadomieniach przekazanych Komisji dotyczących przewidywanych lub negocjowanych umów oraz o wszelkich decyzjach wraz z uzasadnieniem podjętych przez Komisję na podstawie niniejszego rozporządzenia. Informacje takie powinny jednak w pełni uwzględniać ewentualne wymogi dotyczące poufności.
- (17) Parlament Europejski, Rada i Komisja powinny zapewnić traktowanie wszelkich informacji określonych jako poufne zgodnie z treścią rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji ⁽¹⁾.
- (18) W przypadkach gdy Komisja na podstawie swej oceny zamierza odmówić upoważnienia do rozpoczęcia formalnych negocjacji lub do zawarcia wynegocjowanej umowy, powinna ona przedłożyć danemu państwu członkowskiemu swoją opinię przed przekazaniem decyzji wraz z uzasadnieniem. W przypadku odmowy upoważnienia do zawarcia wynegocjowanej umowy opinii należy przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (19) Aby wynegocjowana umowa nie stanowiła przeszkody w realizacji wspólnotowej polityki zewnętrznej dotyczącej współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych, w umowie tej powinno się przewidzieć albo jej rozwiązanie w całości lub w części w przypadku zawarcia późniejszej umowy w tym samym przedmiocie między Wspólnotą lub Wspólnotą i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a tym samym państwem trzecim, z drugiej, albo bezpośrednie zastąpienie odnośnych postanowień tej umowy postanowieniami umowy późniejszej.
- (20) Należy przewidzieć przepisy przejściowe znajdujące zastosowanie, jeżeli w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia dane państwo członkowskie jest w trakcie negocjacji umowy z państwem trzecim bądź też zakończyło negocjacje, ale nie wyraziło jeszcze zgody na przyjęcie zobowiązań wynikających z umowy.
- (21) Aby zapewnić uzyskanie wystarczającego doświadczenia w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna przedstawić swoje sprawozdanie dotyczące jego stosowania najwcześniej po ośmiu latach od przyjęcia przedmiotowego rozporządzenia. W sprawozdaniu tym Komisja powinna, zgodnie ze swymi uprawnieniami, potwierdzić tymczasowy charakter niniejszego rozporządzenia lub zbadać, czy rozporządzenie to należy zastąpić nowym rozporządzeniem w tym samym przedmiocie lub uwzględniającym także inne kwestie należące do wyłącznej kompetencji Wspólnoty i regulowane innymi aktami Wspólnoty.

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

- (22) Jeżeli sprawozdanie przedstawione przez Komisję potwierdzi tymczasowy charakter niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie wciąż powinny mieć możliwość, po przedłożeniu takiego sprawozdania, powiadomić Komisję o trwających lub zapowiedzianych już negocjacjach w celu uzyskania upoważnienia do otwarcia formalnych negocjacji.
- (23) Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w art. 5 Traktatu, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia swojego celu.
- (24) Zgodnie z art. 3 Protokołu w sprawie stanowiska Zjednoczonego Królestwa i Irlandii, który jest dołączony do Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Zjednoczone Królestwo i Irlandia powiadomiły o swoim zamiarze uczestniczenia w przyjęciu i stosowaniu niniejszego rozporządzenia.
- (25) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu w sprawie stanowiska Danii, który jest dołączony do Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Dania nie uczestniczy w przyjęciu niniejszego rozporządzenia, nie jest nim związana ani go nie stosuje,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia procedurę upoważniania państw członkowskich do zmiany obowiązującej umowy lub do negocjowania i zawarcia nowej umowy z państwem trzecim na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Procedura ta nie narusza odpowiednich kompetencji Wspólnoty i państw członkowskich.

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do umów dotyczących kwestii objętych w całości lub w części zakresem stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 2201/2003 z dnia 27 listopada 2003 r. dotyczącego jurysdykcji oraz uznawania i wykonywania orzeczeń w sprawach małżeńskich oraz w sprawach dotyczących odpowiedzialności rodzicielskiej⁽¹⁾ i rozporządzenia Rady (WE) nr 4/2009 z dnia 18 grudnia 2008 r. w sprawie jurysdykcji, prawa właściwego, uznawania i wykonywania orzeczeń oraz współpracy w zakresie zobowiązań alimentacyjnych⁽²⁾, w takim zakresie, w jakim kwestie te wchodzą w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania, jeżeli Wspólnota zawarła już z danym państwem trzecim umowę dotyczącą tego samego przedmiotu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 338 z 23.12.2003, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 7 z 10.1.2009, s. 1.

Artykuł 2

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia termin „umowa” oznacza:

a) umowę dwustronną zawartą między państwem członkowskim a państwem trzecim;

b) umowy regionalne, o których mowa w art. 59 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 2201/2003, bez uszczerbku dla art. 59 ust. 2 lit. c) i art. 59 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia, oraz w art. 69 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 4/2009.

2. W kontekście umów regionalnych, o których mowa w ust. 1 lit. b), odniesienie w niniejszym rozporządzeniu do państwa członkowskiego lub państwa trzeciego uznaje się za odniesienie odpowiednio do zainteresowanych państw członkowskich lub państw trzecich.

Artykuł 3

Powiadamianie Komisji

1. W przypadku gdy dane państwo członkowskie zamierza rozpocząć negocjacje w celu zmiany obowiązującej umowy lub zawarcia nowej umowy objętej zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, powiadamia ono o swoim zamiarze Komisję na piśmie możliwie jak najwcześniej przed planowanym rozpoczęciem formalnych negocjacji.

2. Do powiadomienia dołącza się w stosownych przypadkach egzemplarz dotychczasowej umowy, projekt umowy lub propozycji oraz inne odnośne dokumenty. Państwo członkowskie opisuje przedmiot negocjacji i określa kwestie, które mają zostać ujęte w planowanej umowie lub postanowienia obowiązującej umowy, które wymagają zmiany. Państwo członkowskie może przekazać wszelkie inne dodatkowe informacje.

Artykuł 4

Ocena przez Komisję

1. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w art. 3, Komisja ocenia, czy dane państwo członkowskie może rozpocząć formalne negocjacje.

2. Komisja, dokonując tej oceny, sprawdza w pierwszej kolejności, czy w ciągu najbliższych 24 miesięcy nie jest konkretnie planowane udzielenie odnośnego mandatu negocjacyjnego służącego zawarciu umowy między Wspólnotą a danym państwem trzecim. Jeżeli tak nie jest, Komisja ocenia, czy spełniono wszystkie następujące warunki:

- a) dane państwo członkowskie przekazało informacje wskazujące, że ma szczególnie interes w zawarciu umowy wynikający z istniejących między tym państwem członkowskim a danym państwem trzecim więzów gospodarczych, geograficznych, kulturowych, historycznych, społecznych lub politycznych;
- b) z informacji przekazanych przez to państwo członkowskie wynika, że planowana umowa nie czyni prawa wspólnotowego nieskutecznym ani nie podważa właściwego funkcjonowania systemu ustanowionego na podstawie jego przepisów; oraz
- c) planowana umowa nie zaszkodzi przedmiotowi ani celowi wspólnotowej polityki zewnętrznej uzgodnionej przez Wspólnotę.
3. Jeżeli informacje przekazane przez dane państwo członkowskie nie wystarczają do dokonania oceny, Komisja może zwrócić się o dodatkowe informacje.

Artykuł 5

Upoważnienie do rozpoczęcia formalnych negocjacji

1. Jeżeli planowana umowa spełnia warunki określone w art. 4 ust. 2, Komisja w ciągu 90 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 3, wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku państwa członkowskiego upoważniającego je do rozpoczęcia formalnych negocjacji w sprawie umowy.

W razie potrzeby Komisja może zaproponować wytyczne negocjacyjne i zażądać włączenia do planowanej umowy określonych klauzul.

2. Planowana umowa musi zawierać klauzulę przewidującą:

- a) całkowite lub częściowe wypowiedzenie umowy w przypadku zawarcia późniejszej umowy dotyczącej tego samego przedmiotu między Wspólnotą lub Wspólnotą i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a tym samym państwem trzecim, z drugiej; albo
- b) bezpośrednie zastąpienie odnośnych postanowień tej umowy postanowieniami późniejszej umowy dotyczącej tego samego przedmiotu zawartej między Wspólnotą lub Wspólnotą i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a tym samym państwem trzecim, z drugiej.

Klauzula, o której mowa w akapicie pierwszym lit. a), powinna mieć następujące brzmienie: „(nazwa(-y) państwa członkowskiego lub państw członkowskich) wypowiada niniejszą umowę częściowo lub całkowicie, jeżeli i w momencie, gdy Wspólnota Europejska lub Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie zawarą

umowę z (nazwa(-y) państwa trzeciego lub państw trzecich) dotyczącą tych samych kwestii prawa cywilnego, które reguluje niniejsza umowa”.

Klauzula, o której mowa w akapicie pierwszym lit. b), powinna mieć następujące brzmienie: „Niniejsza umowa lub niektóre postanowienia niniejszej umowy przestaje(-ją) obowiązywać w dniu, w którym wejdzie w życie umowa zawarta między Wspólnotą Europejską lub Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a (nazwa(-y) państwa trzeciego lub państw trzecich), z drugiej, w odniesieniu do spraw regulowanych w tej ostatniej umowie”.

Artykuł 6

Odmowa udzielenia upoważnienia do rozpoczęcia formalnych negocjacji

1. Jeżeli w oparciu o ocenę na podstawie art. 4 Komisja nie zamierza udzielić upoważnienia do rozpoczęcia formalnych negocjacji w sprawie przewidywanej umowy, w ciągu 90 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 3, przedstawia ona danemu państwu członkowskiemu swoją opinię.

2. W ciągu 30 dni od dnia otrzymania opinii Komisji dane państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji o podjęcie z nim rozmów w celu znalezienia rozwiązania.

3. Jeżeli w terminie przewidzianym w ust. 2 dane państwo członkowskie nie zwróci się do Komisji o podjęcie z nim rozmów, Komisja wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku państwa członkowskiego w ciągu 130 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 3.

4. W przypadku rozmów, o których mowa w ust. 2, Komisja wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku państwa członkowskiego w terminie 30 dni od zakończenia rozmów.

Artykuł 7

Uczestnictwo Komisji w negocjacjach

Komisja może uczestniczyć w negocjacjach pomiędzy państwem członkowskim a państwem trzecim w charakterze obserwatora, jeśli negocjacje te dotyczą kwestii objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. W przypadku gdy Komisja nie uczestniczy w negocjacjach w charakterze obserwatora, jest ona informowana o postępach i wynikach poszczególnych etapów negocjacji.

Artykuł 8

Upoważnienie do zawarcia umowy

1. Przed podpisaniem wynegocjowanej umowy dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o wyniku negocjacji i przekazuje jej tekst umowy.

2. Po otrzymaniu tego powiadomienia Komisja ocenia, czy wynegocjowana umowa:

- a) spełnia warunki określone w art. 4 ust. 2 lit. b);
- b) spełnia warunek określony w art. 4 ust. 2 lit. c), o ile w odniesieniu do tego warunku zachodzą nowe, wyjątkowe okoliczności; oraz
- c) spełnia wymóg przewidziany w art. 5 ust. 2.

3. Jeżeli wynegocjowana umowa spełnia warunki i wymogi określone w ust. 2, Komisja w ciągu 90 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku danego państwa członkowskiego upoważniającą dane państwo członkowskie do zawarcia tej umowy.

Artykuł 9

Odmowa udzielenia upoważnienia do zawarcia umowy

1. Jeżeli w oparciu o ocenę dokonaną zgodnie z art. 8 ust. 2 Komisja nie zamierza udzielić upoważnienia do zawarcia wynegocjowanej umowy, w ciągu 90 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 8 ust. 1, przedkłada swoją opinię zainteresowanemu państwu członkowskiemu, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
2. W ciągu 30 dni od otrzymania opinii Komisji dane państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji o podjęcie z nim rozmów w celu znalezienia rozwiązania.
3. Jeżeli w terminie określonym w ust. 2 dane państwo członkowskie nie zwróci się do Komisji o podjęcie z nim rozmów, Komisja wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku państwa członkowskiego w ciągu 130 dni od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w art. 8 ust. 1.
4. W przypadku rozmów, o których mowa w ust. 2, Komisja wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem w sprawie wniosku państwa członkowskiego w terminie 30 dni od zakończenia rozmów.
5. Komisja powiadamia o swojej decyzji Parlament Europejski i Radę w ciągu 30 dni od wydania tej decyzji.

Artykuł 10

Poufność

Przekazując Komisji informacje na mocy art. 3, art. 4 ust. 3 i art. 8, państwo członkowskie może zaznaczyć, czy którekol-

wiek z tych informacji należy uważać za poufne i czy przekazane informacje można udostępnić pozostałym państwom członkowskim.

Artykuł 11

Przekazywanie informacji państwom członkowskim

Komisja przekazuje państwom członkowskim zgłoszenia otrzymane zgodnie z art. 3 i 8 oraz, w razie konieczności, towarzyszącą im dokumentację, a także wszystkie uzasadnione decyzje przyjęte na mocy art. 5, 6, 8 i 9, z zastrzeżeniem zachowania wymogów poufności.

Artykuł 12

Przepisy przejściowe

1. Jeżeli w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia państwo członkowskie rozpoczęło już negocjacje w sprawie umowy z państwem trzecim, zastosowanie mają art. 3–11.

Jeżeli zezwala na to stan zaawansowania negocjacji, Komisja może zaproponować wytyczne negocjacyjne lub wystąpić o włączenie do umowy określonych klauzul, o których mowa odpowiednio w art. 5 ust. 1 akapit drugi i w art. 5 ust. 2.

2. Jeżeli w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia dane państwo członkowskie zakończyło już negocjacje, ale nie zawarło umowy, zastosowanie mają art. 3, art. 8 ust. 2–4 i art. 9.

Artykuł 13

Przegląd

1. Nie wcześniej niż dnia 7 lipca 2017 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia.
2. W sprawozdaniu tym należy:
 - a) potwierdzić, że właściwe jest, aby niniejsze rozporządzenie przestało obowiązywać w dniu określonym zgodnie z art. 14 ust. 1; albo
 - b) zalecić zastąpienie niniejszego rozporządzenia od tego dnia nowym rozporządzeniem.
3. Jeżeli w sprawozdaniu zaleci się zastąpienie rozporządzenia zgodnie z ust. 2 lit. b), należy do niego załączyć stosowny wniosek legislacyjny.

*Artykuł 14***Wygaśnięcie**

1. Niniejsze rozporządzenie wygasa trzy lata po przedstawieniu przez Komisję sprawozdania, o którym mowa w art. 13.

Okres trzech lat, o którym mowa w akapicie pierwszym, rozpoczyna bieg pierwszego dnia miesiąca następującego po przedłożeniu sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu albo Radzie, w zależności od tego, które jest późniejsze.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 lipca 2009 r.

2. Niezależnie od wygaśnięcia niniejszego rozporządzenia w dniu określonym zgodnie z ust. 1, umożliwia się dalsze prowadzenie i zakończenie – zgodnie z niniejszym rozporządzeniem – wszelkich trwających w tym czasie negocjacji podjętych przez dane państwo członkowskie na mocy niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 15***Wejście w życie**

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

W imieniu Rady

A. BORG

Przewodniczący

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczącego homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylającego dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 188 z dnia 18 lipca 2009 r.)

Strona 9, art. 18 akapit drugi zdanie pierwsze:

zamiast: „Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 7 sierpnia 2009 r.”,

powinno być: „Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 31 grudnia 2012 r.”.

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>