



Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/620 z dnia 17 kwietnia 2019 r. przyznające Republice Zielonego Przylądka tymczasowe odstępstwo od preferencyjnych reguł pochodzenia określonych w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2015/2446 w odniesieniu do przetworzonych lub zakonserwowanych filetów z makreli oraz przetworzonych lub zakonserwowanych filetów z tazara lub tazara maruna 1
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/621 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie informacji technicznych niezbędnych do badania zdatności do ruchu drogowego elementów podlegających badaniu, w sprawie stosowania zalecanych metod badań oraz ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych ⁽¹⁾ 5
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/622 z dnia 17 kwietnia 2019 r. zmieniające po raz 299. rozporządzenie Rady (WE) nr 881/2002 wprowadzające niektóre szczególne środki ograniczające skierowane przeciwko niektórym osobom i podmiotom związanym z organizacjami ISIL (Daisz) i Al-Kaida 29

DECYZJE

- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/623 z dnia 16 kwietnia 2019 r. w sprawie przedłużenia działania podjętego przez Federalne Służby Publiczne ds. Zdrowia, Bezpieczeństwa Łańcucha Żywnościowego i Środowiska Belgii polegającego na udostępnianiu na rynku i stosowaniu produktu biobójczego Phostoxin zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 528/2012 (notyfikowana jako dokument nr C(2019) 2828) 31

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/620

z dnia 17 kwietnia 2019 r.

przyznające Republice Zielonego Przylądka tymczasowe odstępstwo od preferencyjnych reguł pochodzenia określonych w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2015/2446 w odniesieniu do przetworzonych lub zakonserwowanych filetów z makreli oraz przetworzonych lub zakonserwowanych filetów z tazara lub tazara maruna

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 64 ust. 6 oraz art. 66 lit. b),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Republika Zielonego Przylądka jest krajem korzystającym z ogólnego systemu preferencji taryfowych, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 978/2012 ⁽²⁾ („GSP”). Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 439/2011 ⁽³⁾ Republice Zielonego Przylądka przyznano odstępstwo od rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 ⁽⁴⁾ w odniesieniu do definicji pojęcia produktów pochodzących, stosowanej do celów GSP. Odstępstwo dotyczyło rocznych ilości 2 500 ton przetworzonych lub zakonserwowanych filetów z makreli i 875 ton przetworzonych lub zakonserwowanych filetów z tazara lub tazara maruna. W ramach odstępstwa oraz w granicach tych ilości przedmiotowe produkty były uznawane za pochodzące z Republiki Zielonego Przylądka nawet w przypadku, gdy pomimo produkcji w Republice Zielonego Przylądka były one wytwarzane z ryb niepochodzących z tego regionu. Odstępstwo, trzykrotnie przedłużane, wygasło z dniem 31 grudnia 2018 r. ⁽⁵⁾
- (2) Pismem z dnia 22 października 2018 r. Republika Zielonego Przylądka złożyła wniosek o przedłużenie wspomnianego odstępstwa w odniesieniu do takich samych rocznych ilości do czasu wejścia w życie nowej umowy o partnerstwie gospodarczym pomiędzy Unią a państwami Afryki Zachodniej, parafowanej w dniu 30 czerwca 2014 r. Zgodnie z przewidzianymi w niej zasadami kumulacji umowa o partnerstwie gospodarczym umożliwi sektorowi przetwórstwa rybnego w Republice Zielonego Przylądka przestrzeganie preferencyjnych reguł pochodzenia poprzez używanie ryb pochodzących z innych państw Afryki Zachodniej.
- (3) Od 2008 r. całkowite roczne ilości przyznane Republice Zielonego Przylądka w ramach odstępstwa w znacznym stopniu przyczyniły się do poprawy sytuacji w tamtejszym sektorze przetwórstwa produktów rybołówstwa. Ilości te wpłynęły również w pewnym stopniu na ożywienie floty małych statków rybackich Republiki Zielonego Przylądka, która to flota ma zasadnicze znaczenie dla tego państwa.

⁽¹⁾ Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 978/2012 z dnia 25 października 2012 r. wprowadzające ogólny system preferencji taryfowych i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 732/2008 (Dz.U. L 303 z 31.10.2012, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 439/2011 z dnia 6 maja 2011 r. w sprawie odstępstwa od rozporządzenia (EWG) nr 2454/93 w odniesieniu do definicji pojęcia produktów pochodzących, używanej do celów ogólnego systemu preferencji, w celu uwzględnienia szczególnej sytuacji Republiki Zielonego Przylądka dotyczącej wywozu niektórych produktów rybołówstwa do Unii Europejskiej (Dz.U. L 119 z 7.5.2011, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego wspólnotowy kodeks celny (Dz.U. L 253 z 11.10.1993, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/968 z dnia 8 czerwca 2017 r. (Dz.U. L 146 z 9.6.2017, s. 13).

- (4) Argumenty przedstawione we wniosku wskazują, że bez odstępstwa zdolność sektora przetwórstwa rybnego w Republice Zielonego Przylądka do dalszego prowadzenia wywozu do Unii w ramach GSP będzie w znacznym stopniu ograniczona, co może zablokować dalszy rozwój floty małych statków Republiki Zielonego Przylądka do połowów pelagicznych.
- (5) Republika Zielonego Przylądka potrzebuje dodatkowego czasu na utrwalenie wyników już uzyskanych dzięki działaniom zmierzającym do ożywienia lokalnej floty rybackiej. Odstępstwo powinno zapewnić Republice Zielonego Przylądka czas pozwalający na przygotowanie się do przestrzegania reguł uzyskiwania preferencyjnego pochodzenia.
- (6) Uwzględniając tymczasowy charakter odstępstw przyznanych w odniesieniu do definicji pojęcia produktów pochodzących, odstępstwo należy przyznać na okres dwóch lat lub do czasu wejścia w życie umowy o partnerstwie gospodarczym pomiędzy Unią a państwami Afryki Zachodniej, względem rocznych ilości 2 500 ton przetworzonych lub zakonserwowanych filetów z makreli i 875 ton przetworzonych lub zakonserwowanych filetów z tazara i tazara maruna. Odstępstwo powinno jednak zakończyć się w dniu bezpośrednio poprzedzającym dzień wejścia w życie umowy o partnerstwie gospodarczym z państwami Afryki Zachodniej, jeżeli nastąpi to przed dniem 31 grudnia 2020 r.
- (7) Ilościami określonymi w załączniku do niniejszego rozporządzenia powinno się zarządzać zgodnie z art. 49–54 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 ⁽⁶⁾, które to artykuły regulują zarządzanie kontyngentami taryfowymi.
- (8) Odstępstwo należy przyznać pod warunkiem że organy celne Republiki Zielonego Przylądka podejmą niezbędne działania w celu prowadzenia kontroli ilościowych wywozu produktów objętych odstępstwem oraz prześlą Komisji sprawozdanie dotyczące ilości, w odniesieniu do których, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, wydano świadectwa pochodzenia na formularzu A, oraz numery seryjne tych świadectw. Jeżeli system zarejestrowanych eksporterów (REX), zgodnie z art. 79 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447, wejdzie w życie w Republice Zielonego Przylądka w 2019 r., ta sama zasada powinna mieć zastosowanie również do oświadczeń o pochodzeniu sporządzanych przez zarejestrowanych eksporterów.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu powinny wejść w życie z dniem jego opublikowania, aby uwzględnić sytuację Republiki Zielonego Przylądka i umożliwić temu krajowi stosowanie odstępstwa bez dalszej zwłoki.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Kodeksu Celnego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 41 lit. b) oraz art. 45 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 ⁽⁷⁾ przetworzone lub zakonserwowane filety z makreli oraz przetworzone lub zakonserwowane filety z tazara lub tazara maruna, objęte kodami CN 1604 15 11, ex 1604 19 97 oraz ex 1604 20 90, produkowane w Republice Zielonego Przylądka z ryb niepochodzących, uznaje się za pochodzące z Republiki Zielonego Przylądka zgodnie z art. 2, 3 i 4 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

1. Odstępstwo stosuje się do produktów, które wywieziono z Republiki Zielonego Przylądka oraz zgłoszono do dopuszczenia do obrotu w Unii w okresie od dnia 1 stycznia 2019 r. do:
 - a) 31 grudnia 2020 r.; lub
 - b) jeżeli umowa o partnerstwie gospodarczym między Unią a państwami Afryki Zachodniej parafowana w dniu 30 czerwca 2014 r. wejdzie w życie w dniu 31 grudnia 2020 r. lub przed tą datą – do dnia bezpośrednio poprzedzającego dzień wejścia w życie umowy o partnerstwie gospodarczym.
2. Odstępstwo stosuje się do produktów do rocznej ilości określonej w załączniku.
3. Odstępstwo stosuje się z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 43 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/2446.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 558).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego (Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 1).

Artykuł 3

Ilościami określonymi w załączniku do niniejszego rozporządzenia zarządza się zgodnie z art. 49–54 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447, które to artykuły regulują zarządzanie kontyngentami taryfowymi.

Artykuł 4

Odstępstwa udziela się na następujących warunkach:

- 1) organy celne Republiki Zielonego Przylądka podejmują niezbędne środki w celu przeprowadzania kontroli ilościowych wywozu produktów, o których mowa w art. 1;
- 2) w polu 4 świadectwa pochodzenia na formularzu A, wydanego przez właściwe organy Republiki Zielonego Przylądka zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, umieszcza się następujący wpis: „Derogation – Commission Implementing Regulation (EU) xxx/2019”; w przypadku stosowania systemu zarejestrowanych eksporterów (REX) do Republiki Zielonego Przylądka w 2019 r. umieszcza się ten wpis w oświadczeniach o pochodzeniu sporządzonych przez zarejestrowanych eksporterów;
- 3) co kwartał właściwe organy Republiki Zielonego Przylądka przesyłają Komisji sprawozdanie dotyczące ilości, w odniesieniu do których, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, wydano lub sporządzono świadectwa pochodzenia na formularzu A, oraz numery seryjne tych świadectw.

Artykuł 5

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2019 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 17 kwietnia 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Numer porządkowy	Kod CN		Opis towarów	Okresy	Roczna ilość (w tonach masy netto)
09.1647	1604 15 11 ex 1604 19 97		Przetworzone lub zakonserwowane filety z makreli (<i>Scomber scombrus</i> , <i>Scomber japonicus</i> , <i>Scomber colias</i>)	Od dnia 1 stycznia 2019 r. do dnia określonego zgodnie z art. 2 ust. 1	2 500 ton
09.1648	ex 1604 19 97 1604 20 90		Przetworzone lub zakonserwowane filety z tazara i tazara maruna (<i>Auxis thazard</i> , <i>Auxis rochei</i>)	Od dnia 1 stycznia 2019 r. do dnia określonego zgodnie z art. 2 ust. 1	875 ton

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/621**z dnia 17 kwietnia 2019 r.****w sprawie informacji technicznych niezbędnych do badania zdatności do ruchu drogowego elementów podlegających badaniu, w sprawie stosowania zalecanych metod badań oraz ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE⁽¹⁾, w szczególności jej art. 4 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE, w celu ułatwienia prowadzenia okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, Komisja powinna przyjąć akty wykonawcze określające zestaw informacji technicznych niezbędnych dla badanych elementów oraz dotyczące stosowania zalecanych metod badań.
- (2) W załączniku I do dyrektywy 2014/45/UE określono elementy podlegające badaniu jako minimum, minimalne normy, które należy stosować, oraz zalecane metody badań.
- (3) W celu ułatwienia okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep Komisja powinna również przyjąć szczegółowe przepisy dotyczące formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych.
- (4) Państwa członkowskie mogą wyłączyć z badania zdatności do ruchu drogowego pojazdy dwu- lub trójkołowe kategorii L3e, L4e, L5e i L7e z silnikiem o pojemności powyżej 125 cm³ – jeżeli wprowadzono skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednak w celu ułatwienia wprowadzenia i harmonizacji badania zdatności do ruchu drogowego tych pojazdów, należy również określić zestaw informacji stanowiących wytyczne.
- (5) Obowiązki i wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu nie powinny wpływać na obowiązki i wymogi określone w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007⁽²⁾ oraz (WE) nr 595/2009⁽³⁾.
- (6) Producentom należy zapewnić wystarczająco dużo czasu na wdrożenie rozwiązań internetowych niezbędnych do udostępnienia informacji technicznych stacjom kontroli pojazdów i odpowiednim właściwym organom.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są przyjmowane zgodnie z opinią komitetu utworzonego na mocy art. 19 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1**Przedmiot**

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia, w odniesieniu do okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep:
 - a) zestaw informacji technicznych dotyczących układu hamulcowego, kierowniczego, widoczności, świateł, świateł odblaskowych, elementów układu elektrycznego, osi, kół, opon, zawieszenia, podwozia, elementów przymocowanych do podwozia, innych elementów i uciążliwości, niezbędnych do badania zdatności do ruchu drogowego elementów podlegających badaniu, oraz wykorzystania zalecanych metod badania, zgodnie z załącznikiem I pkt 3 do dyrektywy 2014/45/UE; oraz
 - b) szczegółowe przepisy dotyczące formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51.

⁽²⁾ Rozporządzenie (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 (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące 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, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

Artykuł 2

Zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów podlegających badaniom zdatności do ruchu drogowego zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu w państwie członkowskim od dnia 20 maja 2018 r.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, jak określono w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 ⁽⁴⁾ i (UE) nr 168/2013 ⁽⁵⁾ oraz w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁶⁾;
- 2) „przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, jak określono w rozporządzeniach (UE) nr 167/2013 i (UE) nr 168/2013 oraz w dyrektywie 2007/46/WE;
- 3) „nadające się do odczytu maszynowego” oznacza dane, które mogą być bezpośrednio wykorzystane przez komputer;
- 4) „informacje dotyczące naprawy i konserwacji” oznaczają informacje określone w rozporządzeniach (UE) nr 167/2013 i (UE) nr 168/2013 oraz w dyrektywie 2007/46/WE;
- 5) „rejestracja” oznacza administracyjne zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do użytku w ruchu drogowym, zgodnie z definicją w art. 2 lit. b) dyrektywy Rady 1999/37/WE ⁽⁷⁾.

Artykuł 4

Informacje techniczne dotyczące pojazdu

Informacje techniczne niezbędne do przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego określono w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 5

Procedury dostępu do informacji technicznych dotyczących pojazdu

1. Informacje techniczne dotyczące pojazdu określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia udostępnia się stacjom kontroli pojazdów i odpowiednim właściwym organom w sposób niedyskryminacyjny, łatwo dostępny, nieograniczony, terminowy i spójny.
2. Informacje techniczne należy udostępnić nie później niż 6 miesięcy po rejestracji lub dopuszczeniu pojazdu do ruchu. Jednakże w przypadku pojazdów, które zostały zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu w okresie od dnia 20 maja 2018 r. do dnia 20 listopada 2019 r., informacje te są udostępniane w dniu 20 maja 2020 r.
3. W drodze wyjątku od ust. 2, w przypadkach określonych w art. 5 ust. 4 tiret pierwsze, drugie i piąte dyrektywy 2014/45/UE, producent przekazuje informacje techniczne stacji kontroli pojazdów i odpowiedniemu właściwemu organowi na ich wniosek i bez zwłoki.
4. Producent przekazuje stacjom kontroli pojazdów i odpowiednim właściwym organom późniejsze zmiany i uzupełnienia informacji technicznych, o których mowa w ust. 1, w tym samym momencie, w którym udostępniane są zmiany i uzupełnienia informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu.
5. Informacje techniczne są udostępniane w języku lub językach urzędowych państwa członkowskiego stacji kontroli pojazdów lub w jakimkolwiek innym języku uzgodnionym przez właściwy organ danego państwa członkowskiego.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

⁽⁶⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57).

6. Producenci wyznaczają punkt kontaktowy odpowiedzialny za udzielanie dostępu do informacji technicznych dotyczących pojazdu. Dane kontaktowe punktu kontaktowego są udostępniane na stronie internetowej producenta. Punktem kontaktowym może być również przedstawiciel producenta.

7. W celu zapewnienia, aby stacja kontroli pojazdów występująca z wnioskiem o dostęp do informacji technicznych dotyczących pojazdu była upoważniona zgodnie z art. 12 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE, państwa członkowskie lub ich właściwe organy w stosownych przypadkach udzielają pomocy producentowi.

Artykuł 6

Format danych

1. Producent udostępnia informacje techniczne w oparciu o numer identyfikacyjny pojazdu w otwartym i ustrukturyzowanym formacie danych:

- a) właściwym organom, na ich wniosek, jako zbiór plików z danymi nadającymi się do odczytu maszynowego w trybie offline, oraz
- b) stacjom kontroli pojazdów i właściwym organom za pomocą rozwiązania internetowego. Przy korzystaniu z rozwiązań internetowych informacje techniczne, które producent musi dostarczyć w tym samym czasie jako część informacji dotyczących naprawy i konserwacji na stronie internetowej, udostępnia się w tym samym formacie danych. Inne informacje techniczne dotyczące pojazdu udostępnia się w formacie danych, który jest wykorzystywany do przekazywania podobnych informacji.

2. Producent może odstąpić od wymogów określonych w ust. 1 w odniesieniu do pojazdów posiadających homologacje indywidualne, krajowe lub dla małych serii, o których mowa w rozporządzeniach (UE) nr 167/2013 i (UE) nr 168/2013 oraz w dyrektywie 2007/46/WE, lub jeżeli producent nie musi spełniać wymogów rozporządzeń (WE) nr 715/2007, (UE) nr 167/2013 lub (UE) nr 168/2013. Informacje te są jednak dostarczane w łatwo dostępny i spójny sposób, pozwalając na ich przetworzenie przy rozsądnym nakładzie pracy.

3. W przypadku pojazdów posiadających homologacje typu krok po kroku, mieszane lub wielostopniowe, o których mowa w rozporządzeniach (UE) nr 167/2013 i (UE) nr 168/2013 oraz w dyrektywie 2007/46/WE, producent odpowiedzialny za określony etap budowy ponosi odpowiedzialność za przekazanie ostatecznemu producentowi informacji technicznych pojazdu odnoszących się do konkretnego układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego na przedmiotowym etapie. Ostateczny producent jest odpowiedzialny za dostarczenie właściwym organom i stacjom kontroli pojazdów informacji technicznych dotyczących gotowego pojazdu.

4. Ust. 3 nie ma zastosowania do pojazdów posiadających homologacje indywidualne, krajowe lub dla małych serii, o których mowa w rozporządzeniach (UE) nr 167/2013 i (UE) nr 168/2013 oraz w dyrektywie 2007/46/WE.

Artykuł 7

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 20 maja 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 17 kwietnia 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. PRZEPISY OGÓLNE

- I. Do celów niniejszego załącznika „instrukcje stosowania elektronicznego interfejsu pojazdu” oznaczają podstawowe informacje diagnostyczne i informacje dotyczące badań montażu, w szczególności:
- I.1. Opis umiejscowienia i dostępu do elektronicznego interfejsu pojazdu w danym pojeździe
- I.2. Informacje, czy dany układ posiada funkcje umożliwiające kontrolę diagnostyczną (tak/nie) Jeżeli tak:
- I.2.1. Specyfikację rodzajów magistrali i protokołów w danym pojeździe
- I.2.2. Specyfikację parametrów komunikacyjnych badanego układu/funkcji w danym pojeździe
- I.3. Informacje o pierwotnie zainstalowanym układzie w danym pojeździe
- II. Informacje techniczne pojazdu dotyczące pojazdów kategorii L i pojazdów nieobjętych zakresem dyrektywy 2014/45/UE należy traktować jako wytyczne.

2. INFORMACJE DOTYCZĄCE BADANIA

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
1. UKŁAD HAMULCOWY							
1.1. Stan techniczny i działanie							
1.1.1. Sworzeń pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca roboczego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. Uwaga: Pojazdy ze wspomaganie układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.						
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. Uwaga: Pojazdy ze wspomaganie układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.						
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola wzrokowa elementów pod ciśnieniem roboczym. Należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu spustowego.	Ciśnienie/maksymalne wyłączeniowe – minimalne włączeniowe [w barach] Zob. UN R13 5.1.4.5.2		X			
		Statyczne ciśnienie zamknięcia zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego [w barach] Zob. UN R13 5.1.4.5.2		X		X	

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje					
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T	
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	Kontrola działania							
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.							
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	Ogólny opis elektronicznego hamulca postojowego	X	X				X
1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, obciążeniowe, regulujące)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.							
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	Należy rozłączyć i ponownie połączyć wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągnącym a przyczepą.							
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	Kontrola wzrokowa							
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.							
1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.							
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.							
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola wzrokowa	Metoda oceny zużycia i zużycie graniczne Zob. UN R13 5.2.1.11.2 i 5.2.2.8.2.	X	X	X	X		
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	Kontrola wzrokowa	Metoda oceny zużycia i zużycia granicznego Zob. UN R13 5.2.1.11.2 i 5.2.2.8.2.	X	X	X			
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.							

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	Typ siłownika hamulcowego roboczy/postojowy Skok maksymalny [mm] Długość dźwigni [mm] Zob. UN R13 5.1.4.5.2		X	X		
1.1.17. Korektor siły hamowania	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	Ciśnienie wejściowe [w barach]		X	X		
		Ciśnienie wyjściowe dla x% maksymalnego nacisku osi [w barach] UN R 13 załącznik 10 7.4 + wykres 5		X	X		
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	Kontrola wzrokowa	Skok maksymalny [mm] Zob. UN R13 5.1.4.5.2		X	X		
		zasada działania [automatyczny/ręczny dostosowany]		X	X		
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	Kontrola wzrokowa						
1.1.20. Automatyczne działanie hamulców przyczepy	Należy rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczepą.						
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	Kontrola wzrokowa						
1.1.22. Połączenia testowe (o ile są wymagane lub zamontowane)	Kontrola wzrokowa	Umiejscowienie i identyfikacja połączeń testowych Zob. UN R 13 5.1.4.2		X	X		
		Umiejscowienie i identyfikacja połączeń testowych Zob. 2015/68 załącznik I. 2.1.8.1					X
1.1.23. Hamulec najazdowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
1.2. Sprawność i skuteczność hamulca roboczego							
1.2.1. Sprawność	W trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub, jeżeli jest to niemożliwe, w trakcie próby drogowej – stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej.	Szczegółowe wymagania dotyczące badania pojazdu na urządzeniu do kontroli działania hamulców (tryb badania)	X	X	X	X	X

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
1.2.2. Skuteczność	Badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać na drodze z użyciem opóźniomierza z funkcją zapisu w celu ustalenia wskaźnika skuteczności hamowania w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej lub, w przypadku naczep, do sumy dopuszczalnego nacisku osi. Badanie pojazdów lub przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony należy wykonać zgodnie z normą ISO 21069 lub z użyciem metod równoważnych. Próbę drogową wykonuje się na płaskim i prostym odcinku drogi przy suchej nawierzchni.	Ciśnienie konstrukcyjne w układzie przy obciążeniu maksymalnym [w barach] <i>Zob. UN R13 5.1.4.5.2</i>		X	X		
		Referencyjna siła hamowania [kN] przy ciśnieniu wejściowym [w barach] na osi 1		X	X		
		Referencyjna siła hamowania [kN] przy ciśnieniu wejściowym [w barach] na osi 2		X	X		
		Referencyjna siła hamowania [kN] przy ciśnieniu wejściowym [w barach] na osi 3		X	X		
		Referencyjna siła hamowania [kN] przy ciśnieniu wejściowym [w barach] na osi 4 <i>Zob. UN R13 5.1.4.6.2</i>		X	X		
		Ciśnienie obliczeniowe dla każdej osi		X	X		
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)							
1.3.1. Sprawność	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.	Ogólny opis układu wraz z obwodami (jasna definicja hamulca pomocniczego)	X	X			X
1.3.2. Skuteczność	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2.						
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego							
1.4.1. Sprawność	Uruchomić hamulec podczas badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców.	Ogólny opis układu, łącznie z zalecaną procedurą badania, jeżeli badanie dynamiczne (na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub badanie drogowe) nie jest możliwe	X	X	X		
1.4.2. Skuteczność	Badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców. Jeżeli jest to niemożliwe, podczas próby drogowej z użyciem opóźniomierza z funkcją zapisu lub wskazaniem, bądź badanie na zjeździe o znanym stopniu nachylenia.						
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	Kontrola wzrokowa oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa.	Ogólny opis		X			

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	Kontrola wzrokowa i oraz sprawdzenie kontrolki systemu samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	Instrukcje użytkowania elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X	X	X	X
1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	Kontrola wzrokowa i oraz sprawdzenie kontrolki systemu samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	Instrukcje użytkowania elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X	X		X
1.8. Płyn hamulcowy	Kontrola wzrokowa						
2. UKŁAD KIEROWNICZY							
2.1. Stan techniczny							
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami w górze lub na obrotnicach. Skręcić kierownicę od skrajnego położenia do skrajnego położenia. Kontrola wzrokowa działania przekładni kierowniczej.						
2.1.2. Mocowanie osłony przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami na podłożu, skręcić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować odpowiednio przystosowany wykrywacz luzu na kole. Kontrola wzrokowa mocowania obudowy przekładni do podwozia.						
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami na podłożu, skręcić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdny. Kontrola wzrokowa elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.						
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami na podłożu, skręcić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdny. Kontrola wzrokowa elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego	Sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego układu wspomagania (jeżeli poziom płynu jest widoczny). Postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa.						
2.2. Kierownica i kolumna kierownicza							
2.2.1. Stan kierownicy	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem opierającym się na podłożu, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym; pchać koło kierownicze/kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.						
2.2.2. Kolumna kierownicy/jarzma i widelce oraz tłumiki drgań układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem opierającym się na podłożu, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym; pchać koło kierownicze/kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	Zamontowany tłumik drgań układu kierowniczego (TAK/NIE)				X	
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, oparty pełnym ciężarem na kołach jezdnych, włączyć, w miarę możliwości, silnik w pojazdach ze wspomaganie układu kierowniczego i ustawić koła do jazdy na wprost, delikatnie skrócić kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych. Kontrola wzrokowa luzu.						
2.4. Ustawienie kół (X) ²	Sprawdzić ustawienie kół kierowanych za pomocą odpowiednich przyrządów.						
2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy	Kontrola wzrokowa lub sprawdzenie za pomocą odpowiednio przystosowanego urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami.						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie zgodności między skrętem koła kierownicy a skrętem kół przy włączaniu i wyłączeniu silnika lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	Instrukcje użytkownika elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X			
3. WIDOCZNOŚĆ							
3.1. Pole widzenia	Kontrola wzrokowa z siedzenia kierowcy.						
3.2. Stan szyb	Kontrola wzrokowa						
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji widzenia pośredniego	Kontrola wzrokowa						
3.4. Wycieraczki szyby przedniej	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
3.5. Spryskiwacze szyby przedniej	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
3.6. Instalacja odmgławiająca (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBLASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE							
4.1. Światła drogowe i mijania							
4.1.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Kategoria źródła światła [...]	X	X		X	X
4.1.2. Ustawienie	Sprawdzić ustawienie poziome strumienia świetlnego każdego reflektora światła mijania za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł lub ekranu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	Ustawienie świateł mijania [w procentach] dla odchylenia pionowego i kierunku.	X	X		X	
		Instrukcje użytkownika elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X		X	
		W celu określenia ustawienia poziomego strumienia świetlnego za pomocą informacji elektronicznego interfejsu pojazdu dotyczących uruchomienia ruchu wiązki światła reflektora, aby umożliwić ocenę ustawienia	X	X		X	
4.1.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	Instrukcje użytkownika elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X		X	

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
4.1.4. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	Tryb pracy (ręczny/automatyczny)	X	X		X	
		Instrukcje użytkownika elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X		X	
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	Urządzenie obowiązkowe [T/N]	X	X			
4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej							
4.2.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Montaż świateł do jazdy dziennej [T/N]	X	X		X	
4.2.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.2.3. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.3. Światła stopu							
4.3.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.3.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	Montaż awaryjnego sygnału stopu [T/N]	X	X	X		
		Instrukcje użytkownika elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X	X		
4.3.3. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne							
4.4.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.4.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.4.3. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgłowe							
4.5.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.5.2. Ustawienie (X) ²	Kontrola poprzez włączenie i sprawdzenie za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł.						
4.5.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.5.4. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.6. Światła cofania							
4.6.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.6.2. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.6.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.7. Oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej							
4.7.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.7.2. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe							
4.8.1. Warunek	Kontrola wzrokowa						
4.8.2. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa						
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia							
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.9.2. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	Kontrola wzrokowa: w miarę możliwości należy sprawdzić ciągłość elektryczną instalacji.						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
4.11. Przewody elektryczne	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku, obejmująca także komorę silnikową (jeśli ma to zastosowanie).	Identyfikacja przewodów/kabli (np. kolor, osłona, przekrój poprzeczny, rozmiar), monitorowanie izolacji (wysokie napięcie)	X	X		X	
		Umieszczenie wszelkich przewodów wysokiego napięcia	X	X		X	
4.12. Dodatkowe światła i światła odbłaskowe (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
4.13. Akumulator(-y)	Kontrola wzrokowa	Umieszczenie akumulatora(-ów)	X	X		X	X
		Liczba akumulatorów	X	X		X	X
		Specjalne ustalenia dotyczące akumulatorów wysokonapięciowych	X	X		X	
		Informacje dotyczące wymiany akumulatora w danym pojeździe (VIN) [T/N]	X	X		X	
		Informacje dotyczące bezpiecznika akumulatora w danym pojeździe (VIN) [T/N]	X	X		X	
		Informacje dotyczące wentylacji akumulatora w danym pojeździe (VIN) [T/N]	X	X		X	
		Informacje dotyczące zasady działania danego pojazdu (VIN)	X	X		X	
5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE							
5.1. Osie							
5.1.1. Osie	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	Ogólny opis, liczba osi	X	X	X	X	X
5.1.2. Zwrotnice	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku poziomym lub pionowym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą.						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
5.1.3. Łożyska kół	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.						
5.2. Koła i opony							
5.2.1. Piasta koła	Kontrola wzrokowa						
5.2.2. Koła	Kontrola wzrokowa obu stron każdego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku.	Rozmiar/wymiary/odsadzenie koła	X	X	X	X	X
5.2.3. Opony	Kontrola wzrokowa całej opony poprzez obrót uniesionego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku bądź poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu na kanale przeglądowym.	Rozmiar opony,	X	X	X	X	X
		indeks nośności,	X	X	X	X	X
		indeks prędkości	X	X	X	X	X
		System monitorowania ciśnienia w oponach [N/T]: bepośredni/pośredni	X	X	X	X	X
5.3. Zawieszenie							
5.3.1. Resory sprężynowe i stabilizatory	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.						
5.3.2. Amortyzatory	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku bądź przy użyciu specjalnych urządzeń, o ile są dostępne.						
5.3.2.1. Badanie skuteczności tłumienia (X) ²	Użycie specjalnych urządzeń i porównanie różnicy między prawą a lewą stroną						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
5.3.3. Drażki skretne, drażki reakcyjne, wahacze	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.						
5.3.4. Sworznie wahaczy	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.						
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	Kontrola wzrokowa						
6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA							
6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane							
6.1.1. Stan ogólny	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku.						
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku.						
6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiorniki i przewody paliwowe do celów grzewczych)	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku; w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG/LNG należy zastosować elektroniczny detektor gazu.	Ogólny opis i umiejscowienie, w tym osłony	X	X		X	X
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu	Kontrola wzrokowa	Osłony boczne i urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu wyłączone z zakresu rozporządzenia (T/N)		X	X		
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli występuje)	Kontrola wzrokowa						
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia	Kontrola wzrokowa pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających i działania wskaźników pomiarowych.						
6.1.7. Przeniesienie napędu	Kontrola wzrokowa						
6.1.8. Mocowanie silnika	Kontrola wzrokowa bez konieczności stosowania kanału przeglądowego lub podnośnika.						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
6.1.9. Praca silnika (X) ²	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	Właściwa konfiguracja jednostki sterującej silnika	X	X		X	X
		Instrukcje użytkownika elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X		X	X
		Instrukcje dotyczące odczytu numeru kalibracji	X	X		X	X
		Informacje o ważnych numerach kalibracji	X	X		X	X
		Numer identyfikacyjny oprogramowania, w tym sumy kontrolne lub podobne dane dotyczące weryfikacji integralności.	X	X		X	X
6.2. Kabina i nadwozie							
6.2.1. Warunek	Kontrola wzrokowa						
6.2.2. Mocowanie	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku.						
6.2.3. Drzwi i zamki	Kontrola wzrokowa						
6.2.4. Podłoga	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku.						
6.2.5. Siedzenie kierowcy	Kontrola wzrokowa						
6.2.6. Pozostałe siedzenia	Kontrola wzrokowa	Maksymalna liczba siedzeń ogółem (z wyłączeniem siedzenia kierowcy)	X	X			
		Liczba siedzeń skierowanych tyłem do kierunku jazdy	X	X			
6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
6.2.8. Stopnie kabiny	Kontrola wzrokowa						
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	Kontrola wzrokowa						
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne	Kontrola wzrokowa						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
6.2.11. Podpórka	Kontrola wzrokowa						
6.2.12. Uchwyty i podnóżki	Kontrola wzrokowa						
7. INNE WYPOSAŻENIE							
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia przytrzymujące (dotyczy kategorii L: L6/L7)							
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć	Kontrola wzrokowa	Liczba i umiejscowienie punktów kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	X	X		X	X
7.1.2. Stan pasów i zapięć	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Kategoria pasa bezpieczeństwa dla każdej pozycji siedzącej	X	X		X	X
7.1.3. Ogranicznik naprężenia pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	Instrukcje użytkowania elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X		X	
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	Instrukcje użytkowania elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X		X	
7.1.5. Poduszki powietrzne	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	Liczba i umiejscowienie poduszek powietrznych	X	X		X	
		Instrukcje użytkowania elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X		X	
7.1.6. System poduszki powietrznej SRS	Kontrola wzrokowa wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	Instrukcje użytkowania elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X		X	
7.2. Gaśnica (X) ²	Kontrola wzrokowa						
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli wymagany) (X) ²	Kontrola wzrokowa						
7.5. Apteczka pierwszej pomocy (jeżeli wymagana) (X) ²	Kontrola wzrokowa						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
7.6. Kliny (podpórki) zabezpieczające koła (jeżeli wymagane) (X) ²	Kontrola wzrokowa						
7.7. Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
7.8. Prędkościomierz	Kontrola wzrokowa lub sprawdzenie działania w czasie jazdy bądź za pomocą przyrządów elektronicznych.	Instrukcje użytkownika elektronicznego interfejsu pojazdu		X			
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	Kontrola wzrokowa	Umiejscowienie czujników		X			
		Umiejscowienie plomb		X			X
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania urządzenia, jeżeli dostępny jest odpowiedni sprzęt.						
7.11. Drogomierz, jeżeli występuje (X) ²	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	Instrukcje użytkownika elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X		X	
7.12. Elektroniczna kontrola stateczności (ESC), jeżeli jest zamontowana/wymagana	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	Instrukcje użytkownika elektronicznego interfejsu pojazdu	X	X			
8. UCIAŻLIWOŚĆ							
8.1. Hałas							
8.1.1. Układ tłumienia hałasu	Ocena subiektywna (jeżeli w ocenie funkcjonariusza służb kontrolnych hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu).	Poziom dźwięku pojazdu nieruchomego: [dB(A) przy 1/min]	X	X		X	X
8.2. Emisja spalin							
8.2.1. Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym							
8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa	Ogólny opis układu sterowania emisją. Zainstalowany filtr cząstek stałych [T/N]	X	X			

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje					
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T	
8.2.1.2. Emisje gazowe	<p>— w odniesieniu do pojazdów do klas emisji Euro 5 i Euro V ⁽¹⁾:</p> <p>pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie z wymogami¹ lub odczyt zapisów systemu OBD. Badanie emisji z rury wydechowej jest domyślną metodą stosowaną przy ocenie emisji spalin. W oparciu o ocenę równoważności oraz z uwzględnieniem odnośnych przepisów dotyczących homologacji typu państwa członkowskie mogą zezwolić na stosowanie odczytów zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz zgodnie z innymi wymogami.</p> <p>— w odniesieniu do pojazdów od klas emisji Euro 6 i Euro VI ⁽²⁾:</p> <p>pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie z wymogami¹ lub odczyt zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz innymi wymogami¹.</p> <p>Pomiary nie mają zastosowania do silników dwusuwowych.</p>	Poziom emisji gazowych, jeżeli podany przez producenta	X	X		X		
		Informacje dotyczące danego pojazdu (VIN) lub kodu silnika	X	X		X		
		W odniesieniu do badania emisji z rury wydechowej	Wymogi w zakresie kondycjonowania wstępnego silnika, takie jak minimalna temperatura oleju/wody [°C] oraz procedury doprowadzenia silnika do trybu badania typu II	X	X		X	
			Wyniki badania emisji typu II	X	X		X	
			CO [%] – silnik na biegu jałowym	X	X		X	
			CO [%] – wysokie obroty biegu jałowego	X	X		X	
			Lambda []	X	X		X	
		W odniesieniu do stosowania OBD	Połączenie i protokół komunikacyjny (norma, napięcie zasilania, umiejscowienie)	X	X			
Wykaz DTC (klasa A, B1 i B2 obecnie wyłącznie dla pojazdów ciężkich)	X		X					
8.2.2. Emisja spalin z silników o zapłonie samoczynnym								
8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa	Ogólny opis układu sterowania emisją. Np. Układ deNOx [T/N] Zainstalowany filtr cząstek stałych [T/N]	X	X				
		Umiejscowienie układu EGR Informacje dotyczące danego pojazdu (VIN) lub kodu silnika	X	X				

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje					
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T	
8.2.2.2. Zadymienie spalin Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1980 r. są zwolnione z tego wymogu.	<p>— w odniesieniu do pojazdów do klas emisji Euro 5 i Euro V ⁽³⁾:</p> <p>zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem lub przez odczyt zapisów systemu OBD. Badanie emisji z rury wydechowej jest domyślną metodą stosowaną przy ocenie emisji spalin. W oparciu o ocenę równoważności państwa członkowskie mogą zezwolić na stosowanie OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz zgodnie z innymi wymogami.</p> <p>— w odniesieniu do pojazdów od klas emisji Euro 6 i Euro VI ⁽⁴⁾:</p> <p>zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem lub przez odczyt zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz zgodnie z innymi wymogami¹.</p> <p>Wstępne przygotowanie pojazdu:</p> <p>1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym.</p> <p>2. Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego:</p> <p>(i) silnik musi być w pełni rozgrzany; na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na budowę silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie włączeń wentylatora silnika;</p>	Informacje dotyczące typu silnika danego pojazdu (VIN)	X	X		X		
		W odniesieniu do badania emisji z rury wydechowej	Wymogi w zakresie kondycjonowania wstępnego silnika, takie jak minimalna temperatura oleju/wody [°C] oraz procedury doprowadzenia silnika do trybu badania typu II	X	X		X	
			wartość k zarejestrowana na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe (wynik badania emisji typu II)	X	X		X	
			Graniczna prędkość obrotowa silnika w badaniach typu II					
			Ogranicznik prędkości obrotowej silnika dla przyspieszenia bez obciążenia [T/N]	X	X		X	
			Opis dezaktywacji ogranicznika prędkości obrotowej silnika w celu przeprowadzenia badania przy swobodnym przyspieszeniu;	X	X		X	
		W odniesieniu do stosowania OBD	Dozwolone kody DTC w diagnostyce OBD {kody dla grupy NOx 3000 dla LDV}	X	X		X	
			Połączenie i protokół komunikacyjny (norma, napięcie zasilania, umiejscowienie)	X	X		X	
			Wykaz DTC (klasa A, B1 i B2 obecnie wyłącznie dla pojazdów ciężkich)	X	X		X	

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
	<p>(ii) układ wydechowy należy przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów silnika lub za pomocą innej równoważnej metody.</p> <p>Procedura badania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszania obrotów silnik i ewentualna turbosprężarka powinny pracować na obrotach biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to odczekanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia. 2. W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa. 3. Podczas każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich prędkości maksymalnej. Można to sprawdzić np. poprzez odczyt prędkości obrotowej silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu od początku naciśnięcia pedału przyspieszenia do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ wynosi co najmniej dwie sekundy. 4. Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego przyspieszenia obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań. 						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
	5. Aby uniknąć zbędnych badań, państwa członkowskie mogą zakwestionować pojazdy, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszenia obrotów lub po cyklach przedmuchiwania. Podobnie w celu uniknięcia zbędnych badań państwa członkowskie mogą ocenić pozytywnie pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszenia obrotów lub po cyklach przedmuchiwania.						
8.3. Tłumienie zakłóceń elektromagnetycznych							
Zakłócenia radiowe (X) ²							
8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska							
8.4.1. Wycieki płynu							
9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M ₂ I M ₃ , DO PRZEWOZU OSÓB							
9.1. Drzwi							
9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
9.1.2. Wyjścia awaryjne	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w stosownych przypadkach).						
9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
9.3. Wentylacja i ogrzewanie (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
9.4. Siedzenia							
9.4.1. Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego)	Kontrola wzrokowa						
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	Kontrola wzrokowa						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	Kontrola wzrokowa						
9.7. Schody i stopnie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w stosownych przypadkach).						
9.8. System komunikacji z pasażerami (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.						
9.9. Tablice informacyjne (X) ²	Kontrola wzrokowa						
9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci. (X) ²							
9.10.1. Drzwi	Kontrola wzrokowa						
9.10.2. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa						
9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się (X) ² .							
9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki	Kontrola wzrokowa i kontrola działania.						
9.11.2. Urządzenia przytrzymujące dla wózków inwalidzkich	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, w stosownych przypadkach.						
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa						
9.12. Inne wyposażenie specjalne (X) ²							
9.12.1. Instalacje do przygotowywania posiłków	Kontrola wzrokowa						
9.12.2. Instalacja sanitarna	Kontrola wzrokowa						

Pozycja	Metoda	Wymagane informacje	Kategoria, w odniesieniu do której wymagane są informacje				
			< 3,5t	> 3,5t	O	L	T
9.12.3. Inne urządzenia (np. systemy audiowizualne)	Kontrola wzrokowa						

(¹) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG, załącznikiem I tabela 1 (Euro 5) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, dyrektywą 88/77/EWG i dyrektywą 2005/55/WE.
(²) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z załącznikiem I tabela 2 (Euro 6) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 (Euro VI).
(³) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG, załącznikiem I tabela 1 (Euro 5) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, dyrektywą 88/77/EWG i dyrektywą 2005/55/WE.
(⁴) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z załącznikiem I tabela 2 (Euro 6) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 (Euro VI)

UWAGI:

- ¹ „Wymogi” są określone w homologacji typu w dniu zatwierdzenia, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu, a także zgodnie z obowiązkami w zakresie modernizacji lub przepisami krajowymi w kraju rejestracji pojazdu. Te kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający mają zastosowanie wyłącznie wtedy, gdy sprawdzono zgodność z wymogami.
- ² (X) oznacza pozycje, które dotyczą stanu technicznego pojazdu i jego zdolności do ruchu drogowego, ale ich kontrola nie jest niezbędna w ramach badania zdolności do ruchu.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/622**z dnia 17 kwietnia 2019 r.****zmieniające po raz 299. rozporządzenie Rady (WE) nr 881/2002 wprowadzające niektóre szczególne środki ograniczające skierowane przeciwko niektórym osobom i podmiotom związanym z organizacjami ISIL (Daisz) i Al-Kaida**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 881/2002 z dnia 27 maja 2002 r. wprowadzające niektóre szczególne środki ograniczające skierowane przeciwko niektórym osobom i podmiotom związanym z organizacjami ISIL (Daisz) i Al-Kaida ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 1 lit. a) i art. 7a ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 881/2002 zawiera wykaz osób, grup i podmiotów, których fundusze oraz zasoby gospodarcze podlegają zamrożeniu na mocy tego rozporządzenia.
- (2) W dniu 13 kwietnia 2019 r. Komitet ds. Sankcji Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych podjął decyzję o wykreśleniu jednej pozycji z wykazu osób, grup i podmiotów, względem których należy stosować zamrożenie funduszy i zasobów gospodarczych. Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 881/2002,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 881/2002 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*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 17 kwietnia 2019 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Szef Służby ds. Instrumentów Polityki Zagranicznej

⁽¹⁾ Dz.U. L 139 z 29.5.2002, s. 9.

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 881/2002 w tytule „Osoby prawne, grupy i podmioty” skreśla się pozycję w brzmieniu:

„Djamat Houmat Daawa Salafia (DHDS) (*alias* a) DHDS; b) Djamaat Houmah Al-Dawah Al-Salafiat; c) Katibat el Ahouel). Adres: Algieria. Inne informacje: grupa związana z Armed Islamic Group (GIA) oraz Organizacją Al-Kaidy w Islamskim Maghrebie. Data wyznaczenia, o której mowa w art. 2a ust. 4 lit. b): 11.11.2003.”.

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2019/623

z dnia 16 kwietnia 2019 r.

w sprawie przedłużenia działania podjętego przez Federalne Służby Publiczne ds. Zdrowia, Bezpieczeństwa Łańcucha Żywnościowego i Środowiska Belgii polegającego na udostępnianiu na rynku i stosowaniu produktu biobójczego Phostoxin zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 528/2012

(notyfikowana jako dokument nr C(2019) 2828)

(Jedynie teksty w języku francuskim i niderlandzkim są autentyczne)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 528/2012 z dnia 22 maja 2012 r. w sprawie udostępniania na rynku i stosowania produktów biobójczych ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 55 ust. 1 akapit trzeci,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 30 maja 2018 r. Federalne Służby Publiczne ds. Zdrowia, Bezpieczeństwa Łańcucha Żywnościowego i Środowiska Belgii („właściwy organ Belgii”) przyjęły zgodnie z art. 55 ust. 1 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) nr 528/2012 decyzję o dopuszczaniu do dnia 7 grudnia 2018 r. udostępniania na rynku i stosowania na terenie lotniska Zaventem produktu biobójczego Phostoxin jako produktu biobójczego z grupy produktowej 20 do zwalczania królików („działanie”). Właściwy organ Belgii niezwłocznie poinformował o działaniu Komisję i właściwe organy pozostałych państw członkowskich oraz przedstawił jego uzasadnienie zgodnie z art. 55 ust. 1 akapit drugi wspomnianego rozporządzenia.
- (2) Zgodnie z informacjami przedłożonymi przez właściwy organ Belgii działanie było konieczne w celu ochrony zdrowia publicznego, ponieważ króliki na terenie lotniska mogą zagrażać transportowi pasażerów oraz transportowi lotniczemu ogółem. Królicze nory mogą uszkodzić pasy startowe lotniska. Króliki przyciągają ponadto ptaki drapieżne, które mogą zderzyć się z samolotem lub zostać wciągnięte w silnik, uszkadzając go lub inne części samolotu.
- (3) Phostoxin zawiera fosforek glinu uwalniający fosfinę jako substancję czynną, na którą wydano zezwolenie w odniesieniu do stosowania w produktach biobójczych z grupy produktowej 14 (rodentycydy), 18 (insektycydy) oraz 20 (zwalczanie innych kręgowców) określonych w załączniku V do rozporządzenia (UE) nr 528/2012. Na Phostoxin wydano w Belgii zezwolenie jako na produkt biobójczy z grupy produktowej 18, podczas gdy jego zastosowanie przeciwko królikom podlega zakresowi grupy produktowej 20.
- (4) W dniu 12 października 2018 r. Komisja otrzymała od właściwego organu Belgii uzasadniony wniosek o przedłużenie działania zgodnie z art. 55 ust. 1 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 528/2012. Uzasadniony wniosek złożono w związku z obawami, że transport lotniczy nadal może być zagrożony przez króliki, oraz w przekonaniu, że Phostoxin jest kluczowy dla skutecznego zwalczania królików na terenie lotniska. Zgodnie z informacjami przedłożonymi przez właściwy organ Belgii nie istnieją żadne produkty biobójcze, na które wydano w Belgii zezwolenie jako na produkty z grupy produktowej 20 (zwalczanie innych kręgowców), a alternatywne metody zwalczania królików na terenie lotniska takie jak odstrzał nie są odpowiednie ze względu na specyfikę miejsca. Właściwy organ Belgii rozpoczął procedurę w celu znalezienia trwałego rozwiązania dla stosowania Phostoxinu w przyszłości na drodze wzajemnego uznania zezwolenia udzielonego obecnie w innym państwie członkowskim zgodnie z art. 33 rozporządzenia (UE) nr 528/2012.
- (5) Ponieważ brak odpowiednich środków zwalczania królików na terenie lotniska może zagrażać bezpieczeństwu transportu lotniczego, a zagrożenia tego nie można usunąć poprzez zastosowanie na terenie lotniska Zaventem innych produktów biobójczych lub innych środków, należy zezwolić właściwemu organowi Belgii na przedłużenie działania na okres nieprzekraczający 550 dni, począwszy od następnego dnia po upływie wstępnego okresu 180 dni, na który zezwolono decyzją właściwego organu Belgii z dnia 30 maja 2018 r., oraz pod pewnymi warunkami.
- (6) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Produktów Biobójczych,

⁽¹⁾ Dz.U. L 167 z 27.6.2012, s. 1.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Belgia może przedłużyć do dnia 9 czerwca 2020 r. działanie polegające na udostępnianiu na rynku i stosowaniu na terenie lotniska Zaventem produktu biobójczego Phostoxin jako produktu biobójczego z grupy produktowej 20 do zwalczania królików, pod warunkiem że produkt jest stosowany wyłącznie przez certyfikowane podmioty i pod nadzorem właściwego organu.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii.

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 8 grudnia 2018 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 kwietnia 2019 r.

W imieniu Komisji
Jyrki KATAINEN
Wiceprzewodniczący

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL