



2025/14

8.1.2025

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2025/14**

**z dnia 19 grudnia 2024 r.**

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

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Samobieżne maszyny mobilne objęte zakresem stosowania dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(3)</sup>, tj. zaprojektowane lub skonstruowane do prowadzenia prac (zwane dalej „maszynami mobilnymi nieprzeznaczonymi do ruchu drogowego”) mogą musieć okazjonalnie lub regularnie poruszać się po drogach publicznych, głównie w celu przemieszczenia się z jednego miejsca użytkowania do drugiego.
- (2) Niniejsze rozporządzenie dotyczy wyłącznie maszyn samobieżnych. Ciągnięte urządzenia maszynowe nie są objęte niniejszym rozporządzeniem, ponieważ takie urządzenia są zwykle holowane przez pojazdy silnikowe objęte zakresem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 <sup>(4)</sup>. Takie urządzenia powinny być objęte rozporządzeniem (UE) 2018/858, które reguluje homologację typu pojazdów silnikowych, w tym ich przyczep. Komisja powinna uwzględnić potrzebę ustanowienia, na mocy rozporządzenia (UE) 2018/858, szczegółowych wymagań technicznych dotyczących bezpieczeństwa szczególnej kategorii, jaką stanowią ciągnięte urządzenia maszynowe, w ruchu drogowym, o ile takie urządzenia nie podlegają takim wymaganiom na mocy obowiązujących przepisów.
- (3) Niektóre aspekty projektowania i konstrukcji maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego objęto już unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, w szczególności rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 <sup>(5)</sup>, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/14/WE <sup>(6)</sup>, dyrektywą 2006/42/WE oraz dyrektywami Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE <sup>(7)</sup> i 2014/53/UE <sup>(8)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 293 z 18.8.2023, s. 142.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 kwietnia 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 16 grudnia 2024 r.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/42/WE z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53).

<sup>(6)</sup> Dyrektywa 2000/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do emisji hałasu do środowiska przez urządzenia używane na zewnątrz pomieszczeń (Dz.U. L 162 z 3.7.2000, s. 1).

<sup>(7)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 79).

<sup>(8)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/53/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących udostępniania na rynku urządzeń radiowych i uchylająca dyrektywę 1999/5/WE (Dz.U. L 153 z 22.5.2014, s. 62).

- (4) W odniesieniu do bezpieczeństwa maszyn mobilnych, głównym aktem prawnym mającym zastosowanie do tych maszyn, gdy zostają wprowadzone na rynek, jest dyrektywa 2006/42/WE. Określono w niej zasadnicze wymogi w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa, obejmujące funkcje jazdy maszyn mobilnych poza drogami, takie jak zwalnianie, zatrzymywanie się, hamowanie, stanowiska kierowcy i systemy ograniczające. Zasadnicze wymogi w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa ustanowione w tej dyrektywie mają jednak na celu wyłącznie zapewnienie bezpieczeństwa podczas pracy maszyn i nie obejmują aspektów bezpieczeństwa tych maszyn związanych z ich poruszaniem się po drogach publicznych.
- (5) Ze względu na brak zharmonizowanych przepisów dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego podmioty gospodarcze, które produkują lub udostępniają na rynku maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego, ponoszą znaczne koszty związane ze zróżnicowanymi wymogami regulacyjnymi w państwach członkowskich. Ponadto bezpieczeństwo tych maszyn w ruchu drogowym nie jest zapewnione w sposób jednolity na całym terytorium Unii. W związku z tym konieczne jest ustanowienie na szczeblu unijnym zharmonizowanych przepisów dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.
- (6) Do celów rozwoju i poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego należy ustanowić zharmonizowany system homologacji typu i system indywidualnej homologacji w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które mają poruszać się po drogach publicznych.
- (7) Celem niniejszego rozporządzenia jest przeciwdziałanie zagrożeniom związanym z planowanym poruszaniem się po drogach publicznych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego. W związku z tym maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego, które w praktyce nie mają poruszać się po drogach publicznych, powinny zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (8) Ponieważ celem niniejszego rozporządzenia jest przeciwdziałanie zagrożeniu wynikającemu z ruchu drogowego maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego zaprojektowanych i skonstruowanych do prowadzenia prac, a nie do przewozu osób, zwierząt lub towarów, z wyjątkiem przewozu materiałów potrzebnych do prowadzenia prac, niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do maszyn, których jedynym celem jest przewóz osób, zwierząt lub towarów. Przepisami niniejszego rozporządzenia nie będą zatem objęte wszelkie typy nowych urządzeń transportu osobistego, takie jak hulajnogi i skutery elektryczne, rowery ze wspomaganiem elektrycznym, w tym przeznaczone do komercyjnego przewozu ładunków, pojazdy samoczynnie utrzymujące równowagę, w tym samoczynnie utrzymujące równowagę pojazdy do transportu osobistego i hoverboardy, elektryczne rowery jednokołowe, deskorolki elektryczne i deskorolki jednokołowe.
- (9) Zważywszy że celem niniejszego rozporządzenia jest uregulowanie kwestii poruszania się po drogach maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego zaprojektowanych i skonstruowanych do prowadzenia prac, a nie do przewozu pracowników, maszyny mobilne wyposażone w więcej niż trzy miejsca siedzące, w tym miejsce siedzące kierowcy, również są wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Każde miejsce należy uznać za miejsce siedzące, jeżeli jest ono zaprojektowane do użytkowania w trakcie ruchu maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego po drogach publicznych oraz jeżeli może ono być rozsądnie użytkowane jako miejsce siedzące i pozwala na siedzenie dorosłej kobiecie z piętego centyla.
- (10) Niniejsze rozporządzenie powinno obejmować wyłącznie maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego, które mają poruszać się po drogach publicznych, są wprowadzane do obrotu od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia oraz są albo nowymi maszynami mobilnymi nieprzeznaczonymi do ruchu drogowego produkowanymi przez producenta mającego siedzibę w Unii, albo maszynami mobilnymi nieprzeznaczonymi do ruchu drogowego, nowymi lub używanymi, importowanymi z państwa trzeciego.
- (11) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które mają poruszać się po drogach publicznych, niezależnie od ich układu napędowego, a zatem powinno mieć zastosowanie również do maszyn elektrycznych i hybrydowych. Niniejsze rozporządzenie powinno pozostawać bez uszczerbku dla wymogów bezpieczeństwa elektrycznego związanych z napędami elektrycznymi, określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1230<sup>(9)</sup>.
- (12) Większość rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego stanowią powolne maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego. Ponadto niektóre państwa członkowskie ustanowiły dla maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego ograniczenie prędkości w ruchu drogowym wynoszące 40 km/h. Co więcej, ponieważ zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego jest proporcjonalne do prędkości na drodze, nie byłoby spójnym rozwiązaniem, gdyby ramy dotyczące tego zagrożenia tylko w odniesieniu do maszyn mobilnych

<sup>(9)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1230 z dnia 14 czerwca 2023 r. w sprawie maszyn oraz w sprawie uchylenia dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Rady 73/361/EWG (Dz.U. L 165 z 29.6.2023, s. 1).

nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, a nie zwykłych pojazdów, obejmowały szybkie maszyny tego rodzaju lub maszyny tego rodzaju o prędkości nieprzekraczającej 6 km/h. Niniejsze rozporządzenie nie powinno zatem mieć zastosowania do maszyn mobilnych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 6 km/h lub przekraczającej 40 km/h.

- (13) W niektórych ściśle określonych przypadkach producenci powinni mieć możliwość wyboru regulacji krajowych, homologacji typu UE lub homologacji indywidualnej UE. Biorąc pod uwagę specyfikę prototypów maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które mają być wykorzystywane na drogach na odpowiedzialność producenta do przeprowadzania określonych programów badań rozwojowych lub badań w terenie, maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego zaprojektowanych i skonstruowanych lub przystosowanych do użytku przez służby ochrony ludności, straży pożarną i siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, jak również maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego wykorzystywanych głównie w kamieniołomach lub w portach lotniczych, należy pozostawić producentom elastyczność w odniesieniu do wyboru systemu homologacji.
- (14) Może to dotyczyć również małych i średnich przedsiębiorstw produkujących maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego w liczbie jednostek udostępnianych na rynku, zarejestrowanych lub dopuszczonych do eksploatacji, nieprzekraczającej, rocznie i w każdym państwie członkowskim, 70 jednostek danego typu.
- (15) Państwa członkowskie będą mogły ustanowić krajowe regulacje dla maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego opisanych w motywach 13 i 14, jednak państwa członkowskie, które nie ustanowiły takich regulacji, powinny zobowiązać producentów do przestrzegania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do tych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego. Ponadto państwa członkowskie, które ustanowiły takie regulacje, powinny umożliwić producentowi podjęcie decyzji o osiągnięciu zgodności z niniejszym rozporządzeniem w celu skorzystania ze swobodnego przepływu.
- (16) Biorąc pod uwagę, że w niektórych przypadkach maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego nie byłyby wystarczająco zwrotne, by poruszać się po drogach publicznych lub, ze względu na zbyt dużą masę, zbyt duży nacisk osi lub nacisk na podłoże, mogłyby uszkodzić nawierzchnię dróg publicznych lub inną infrastrukturę drogową, lub biorąc pod uwagę ich systemy w pełni zautomatyzowanej jazdy do użytku na drodze, należy pozostawić państwom członkowskim możliwość wprowadzenia zakazu poruszania się takich maszyn po drogach publicznych lub rejestracji takich maszyn, nawet jeśli uzyskały one homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Aby osiągnąć w całej Unii wysoki poziom harmonizacji przepisów dotyczących maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, ważne jest, aby państwa członkowskie zakazywały poruszania się po drogach publicznych wyłącznie ograniczonej liczby maszyn. W związku z tym zarówno państwa członkowskie, jak i Komisja, powinny ustalić wystarczająco wysokie wartości progowe, by umożliwić poruszanie się po drogach publicznych na terytorium Unii jak największej liczby maszyn posiadających homologację typu.
- (17) Należy określić wymagania techniczne w celu zminimalizowania ryzyka urazów u osób i uszkodzenia infrastruktury drogowej podczas poruszania się maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego po drogach publicznych. Wymagania techniczne powinny obejmować zagadnienia związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, takie jak integralność konstrukcji pojazdu, maksymalna prędkość konstrukcyjna, regulator obrotów, ograniczniki prędkości i prędkościomierz, układy hamulcowe, układ kierowniczy, pole widzenia oraz masy i wymiary. Wymagania techniczne powinny uwzględniać synergie między funkcją maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego a funkcją użytkowania jej na drodze. Aby te wymagania techniczne nie ulegały dezaktualizacji, Komisja może ustanowić przepisy dotyczące dodatkowych wymagań wynikających z postępu naukowo-technicznego, takich jak systemy wspomagające kierowcę oraz systemy zautomatyzowanej jazdy i zdalnie obsługiwane systemy jazdy.
- (18) Aby zmniejszyć obciążenia administracyjne dla podmiotów gospodarczych, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwiać stosowanie komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w tych maszynach mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które uzyskały homologację typu zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013<sup>(10)</sup> lub z rozporządzeniem (UE) 2018/858.
- (19) Wszystkie podmioty gospodarcze uczestniczące w łańcuchu dostaw i dystrybucji powinny wprowadzić właściwe środki w celu zapewnienia, by wszystkie maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego udostępniane przez nie na rynku były zgodne z niniejszym rozporządzeniem. Konieczne jest zatem określenie wyraźnego i proporcjonalnego podziału obowiązków stosownie do ról pełnionych przez poszczególne podmioty gospodarcze w łańcuchu dostaw i dystrybucji.

<sup>(10)</sup> 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).

- (20) Aby zapewnić prawidłowe wdrożenie i właściwe funkcjonowanie procedury monitorowania zgodności produkcji, która jest jedną z podstaw systemu homologacji typu UE, producenci powinni być regularnie kontrolowani przez właściwy organ lub odpowiednio wykwalifikowaną służbę techniczną wyznaczoną do tego celu. Częstotliwość takich kontroli powinna być proporcjonalna do wielkości produkcji. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby ich organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku dysponowały niezbędnymi zasobami, takimi jak wystarczające zasoby budżetowe, ludzkie i materialne, w tym wystarczającą liczbą kompetentnego personelu, jak również wystarczającą wiedzą fachową, procedurami i innymi ustaleniami umożliwiającymi im wykonywanie uprawnień powierzonych im na mocy art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 <sup>(11)</sup>.
- (21) Aby zagwarantować pewność prawa, należy wyjaśnić, że przepisy dotyczące nadzoru rynku i kontroli produktów wprowadzanych na rynek ustanowione rozporządzeniem (UE) 2019/1020 mają zastosowanie do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, a w odniesieniu do aspektów, których dotyczą wymagania techniczne ustanowione w niniejszym rozporządzeniu lub które są ujęte w tych wymaganiach, przepisy te zmieniają załącznik I do tego rozporządzenia, aby wymienić w tym załączniku odesłania do niniejszego rozporządzenia.
- (22) W przypadku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego należy ustanowić podmiot gospodarczy mający siedzibę w Unii, do którego organy nadzoru rynku mogłyby kierować wnioski, w tym wnioski o udzielenie informacji na temat zgodności produktu z niniejszym rozporządzeniem, i który mógłby współpracować z organami nadzoru rynku w zapewnianiu natychmiastowego podjęcia działań naprawczych, by usunąć niezgodności. Podmiotami gospodarczymi, które powinny wykonywać te zadania, są producent lub upoważniony przedstawiciel, któremu producent udzielił do tego pełnomocnictwa. Producent powinien zapewnić, aby przez cały czas, w którym dysponuje on homologacją typu UE lub homologacją indywidualną UE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, wyznaczony był przedstawiciel posiadający pełnomocnictwo.
- (23) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania procedury homologacji typu UE i homologacji indywidualnej UE oraz określonych przepisów administracyjnych niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 <sup>(12)</sup>.
- (24) Ścisła koordynacja między organami krajowymi poprzez wymianę informacji i skoordynowane oceny pod kierunkiem organu koordynującego ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia stałego wysokiego poziomu zdrowia i bezpieczeństwa w ramach rynku wewnętrznego. Prowadzi to również do efektywniejszego wykorzystania ograniczonych zasobów na poziomie krajowym. W tym celu należy stworzyć forum doradcze do wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów dla państw członkowskich i Komisji, tak by promować najlepsze praktyki, umożliwiać wymianę informacji oraz koordynować działania w zakresie egzekwowania przepisów niniejszego rozporządzenia. Ze względu na ustanowienie takiego forum i jego zadania powołanie oddzielnej grupy ds. współpracy administracyjnej, którego wymaga art. 30 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/1020, nie powinno być konieczne. Forum należy jednak uznawać za grupę ds. współpracy administracyjnej na potrzeby Unijnej Sieci ds. Zgodności Produktów, o której mowa w art. 29 tego rozporządzenia.
- (25) W celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do: metody określania wartości progowych, które można stosować w przypadku zbyt dużych wymiarów i zbyt dużej masy, zbyt dużego nacisku osi lub zbyt dużego nacisku na podłoże maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego; stosowania elementów wymagań technicznych, ustanawiania szczegółowych wymagań technicznych, procedur i metod badania; badania wirtualnego oraz ustaleń dotyczących zgodności produkcji i określania przepisów dotyczących służb technicznych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa <sup>(13)</sup>. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

<sup>(11)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniające dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011 (Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 1).

<sup>(12)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

<sup>(13)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.



- (26) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i powinny podjąć wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (27) Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonywania niniejszego rozporządzenia i w oparciu o informacje przekazywane przez państwa członkowskie w razie potrzeby ponownie rozważyć kwestię przedłożenia wyłącznego wniosku ustawodawczego lub przedłużenia okresu przejściowego krajowej homologacji typu.
- (28) Aby umożliwić państwom członkowskim, organom krajowym i podmiotom gospodarczym przygotowanie się do stosowania nowych przepisów wprowadzonych w niniejszym rozporządzeniu, należy określić datę rozpoczęcia stosowania przypadającą po dacie jego wejścia w życie. Niezbędne jest także określenie okresu przejściowego pozwalającego producentom, w tym okresie, na spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia i korzystanie ze swobodnego przepływu lub na spełnienie wymogów odpowiednich przepisów krajowych dotyczących homologacji typu.
- (29) W celu ułatwienia wdrożenia zharmonizowanych przepisów niniejszego rozporządzenia po jego wejściu w życie, państwa członkowskie powinny w okresie przejściowym powstrzymać się od przyjmowania nowych krajowych przepisów technicznych, niedostosowanych do przepisów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, dotyczących homologacji maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych. Okres przejściowy powinien mieć zastosowanie wyłącznie w tych państwach członkowskich, w których w tym okresie obowiązują istniejące wcześniej lub nowe krajowe przepisy techniczne dotyczące homologacji maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych.
- (30) Niniejsze rozporządzenie zapewnia poszanowanie praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „Kartą”). W związku z tym niniejsze rozporządzenie należy interpretować i stosować w odniesieniu do tych praw i zasad, w szczególności prawa do poszanowania życia prywatnego i rodzinnego, które obejmuje prawo do poszanowania mieszkania zgodnie z art. 7 Karty.
- (31) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zharmonizowanych wymagań technicznych, wymogów administracyjnych i procedur homologacji typu UE i homologacji indywidualnej UE nowych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które mają się poruszać po drogach publicznych, jak również przepisów i procedur dotyczących nadzoru rynku takich maszyn, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

#### Artykuł 1

#### Przedmiot

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

## Artykuł 2

**Zakres stosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego (zwanymi dalej „pojazdami kategorii U”), które są wprowadzane do obrotu i mają poruszać się po drogach publicznych okazjonalnie lub regularnie, z kierowcą lub bez kierowcy.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
  - a) maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h;
  - b) maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 6 km/h;
  - c) maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego wyposażonych w więcej niż trzy miejsca siedzące, w tym miejsce siedzące kierowcy;
  - d) maszyn, zgodnie z definicją w art. 2 lit. a) dyrektywy 2006/42/WE, przeznaczonych głównie do przewozu co najmniej jednej osoby, co najmniej jednego zwierzęcia lub towarów innych niż narzędzia lub elementy wyposażenia niezbędne do prowadzenia prac, materiały będące wynikiem prowadzenia prac lub niezbędne do ich prowadzenia lub przeznaczone do tymczasowego składowania lub materiały przewożone na placach budowy;
  - e) pojazdów, w tym pojazdów silnikowych, ciągników, przyczep, pojazdów dwu- lub trójkołowych, czterokołowców i wymiennych urządzeń ciągniętych, objętych wyłącznie zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 167/2013, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013<sup>(14)</sup> lub rozporządzenia (UE) 2018/858;
  - f) maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego wprowadzonych do obrotu, zarejestrowanych lub dopuszczonych przed dniem 29 stycznia 2028 r.
3. W przypadku następujących maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego producent może podjąć decyzję o złożeniu wniosku o homologację typu UE, o złożeniu wniosku o homologację indywidualną UE lub, w odpowiednich przypadkach, o zapewnieniu zgodności z odpowiednim prawem krajowym:
  - a) maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, jeżeli liczba jednostek danego typu nie przekracza 70 rocznie i w każdym państwie członkowskim;
  - b) prototypów maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego wykorzystywanych na drodze na odpowiedzialność producenta do przeprowadzania określonych programów badań rozwojowych lub badań w terenie, jeżeli zostały one specjalnie zaprojektowane i skonstruowane w tym celu;
  - c) maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego zaprojektowanych i skonstruowanych do użytkowania głównie w kamieniołomach, portach lub obiektach portów lotniczych;
  - d) pojazdów zaprojektowanych i skonstruowanych lub dostosowanych do użytku przez służby ochrony ludności, straży pożarnej i siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego.

## Artykuł 3

**Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego” oznacza samobieźną maszynę mobilną wyposażoną w układ napędowy, objętą zakresem stosowania dyrektywy 2006/42/WE, zaprojektowaną i skonstruowaną w celu prowadzenia prac;
- 2) „nowa maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego” oznacza maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego, która nigdy nie została wprowadzona do obrotu w Unii;

<sup>(14)</sup> 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).

- 3) „układ” oznacza zbiór urządzeń połączonych w celu pełnienia jednej lub kilku konkretnych funkcji w maszynie mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego i podlegający wymaganiom technicznym;
- 4) „system w pełni zautomatyzowanej jazdy” oznacza system jazdy maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, która została zaprojektowana i skonstruowana w taki sposób, aby poruszać się autonomicznie bez nadzoru kierowcy;
- 5) „komponent” oznacza urządzenie przeznaczone do wykorzystania jako część maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, które może uzyskać homologację typu niezależnie od tej maszyny;
- 6) „oddzielny zespół techniczny” oznacza urządzenie przeznaczone do wykorzystania jako część maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, które może uzyskać homologację typu oddzielnie;
- 7) „homologacja typu UE” oznacza wydane przez organ udzielający homologacji zaświadczenie potwierdzające, że dany typ maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego jest zgodny z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia;
- 8) „homologacja indywidualna UE” oznacza wydane przez organ udzielający homologacji zaświadczenie potwierdzające, że dana maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego jest zgodna z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia, niezależnie od tego, czy ta maszyna jest jedyna w swoim rodzaju czy nie;
- 9) „organ nadzoru rynku” oznacza organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru rynku na terytorium tego państwa członkowskiego;
- 10) „organ udzielający homologacji” oznacza organ państwa członkowskiego zgłoszony przez to państwo członkowskie Komisji, do którego kompetencji należą wszystkie aspekty homologacji typu maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, wydawanie i – w stosownych przypadkach – cofanie lub odmowa wydania świadectw homologacji, działanie jako punkt kontaktowy dla organów udzielających homologacji z pozostałych państw członkowskich, wyznaczanie służb technicznych oraz zapewnianie, by producent wypełniał obowiązki dotyczące zgodności produkcji;
- 11) „organ krajowy” oznacza organ udzielający homologacji lub każdy inny organ uczestniczący w nadzorze rynku, kontroli granicznej lub rejestracji i odpowiedzialny za te czynności w danym państwie członkowskim w odniesieniu do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego;
- 12) „służba techniczna” oznacza niezależną organizację lub jednostkę wyznaczoną przez organ udzielający homologacji jako laboratorium badawcze w celu prowadzenia badań lub jako jednostka oceniająca zgodność w celu przeprowadzenia ocen wstępnych i innych badań lub inspekcji w imieniu organu udzielającego homologacji, mimo że funkcję tę może również pełnić sam organ udzielający homologacji;
- 13) „producent” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego lub która zleca zaprojektowanie lub wytworzenie tych maszyn i sprzedaje je pod własną nazwą lub własnym znakiem towarowym;
- 14) „przedstawiciel producenta do spraw nadzoru rynku” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii należycie wyznaczoną przez producenta w celu wykonywania zadań określonych w art. 9;
- 15) „przedstawiciel producenta do celów homologacji typu UE” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta na podstawie umowy do wypełniania wszystkich obowiązków producenta związanych z homologacją typu UE i z odpowiednimi procedurami, w tym z zadaniami określonymi w art. 18, 19 i 22; umowa ta musi być do wglądu na wniosek organu udzielającego homologacji;
- 16) „importer” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, która wprowadza do obrotu maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego wyprodukowaną w państwie trzecim;
- 17) „dystrybutor” oznacza punkt sprzedaży lub każdą inną osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw inną niż producent lub importer, która udostępnia na rynku maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego;
- 18) „podmiot gospodarczy” oznacza producenta, przedstawiciela producenta do spraw nadzoru rynku, importera lub dystrybutora;

- 19) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego po raz pierwszy w Unii;
- 20) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego w celu jej dystrybucji lub użytkowania na rynku w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- 21) „dopuszczenie” oznacza pierwsze wykorzystanie w Unii maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego zgodnie z jej przeznaczeniem;
- 22) „rejestracja” oznacza administracyjne zezwolenie na dopuszczenie maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego do poruszania się po drogach publicznych w Unii, obejmujące identyfikację maszyny i nadanie jej stałego lub tymczasowego numeru seryjnego określanego jako numer rejestracyjny;
- 23) „świadczenie homologacji typu UE” oznacza dokument wydany przez organ udzielający homologacji, w którym zaświadcza on, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego uzyskała homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- 24) „świadczenie homologacji indywidualnej UE” oznacza dokument wydany przez organ udzielający homologacji, w którym zaświadcza on, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego uzyskała homologację indywidualną zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- 25) „świadczenie zgodności” oznacza dokument wydany przez producenta zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w którym zaświadcza on, że wyprodukowana maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego jest zgodna z homologowanym typem maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego;
- 26) „typ maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego” oznacza określoną grupę maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, łącznie z wariantami i wersjami wariantów tych maszyn, które mają co najmniej następujące istotne cechy wspólne:
  - a) producenta,
  - b) oznaczenie typu określonego przez producenta,
  - c) istotne właściwości projektowe i konstrukcyjne,
  - d) ramę centralną, ramę podłużnicową lub podwozie przegubowe (różnice oczywiste i zasadnicze);
- 27) „wariant” oznacza maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego tego samego typu, które nie różnią się od siebie co najmniej pod względem następujących cech, w stosownych przypadkach:
  - a) konstrukcyjne przeznaczenie nadwozia lub typ nadwozia,
  - b) etap kompletacji,
  - c) układ napędowy (silnik spalinowy wewnętrznego spalania, hybrydowy, elektryczny, hybrydowy -elektryczny lub inny),
  - d) zasada działania,
  - e) napędzane osie (liczba, położenie, wzajemne połączenie),
  - f) zespół przenoszący (typ),
  - g) struktury zabezpieczające,
  - h) osie hamowane (liczba);
- 28) „wersja wariantu” oznacza pojazd będący kombinacją cech określonych w pakiecie informacyjnym;
- 29) „wymagania techniczne” oznaczają wymagania techniczne wymienione w art. 16;
- 30) „pakiet informacyjny” oznacza pakiet informacyjny, o którym mowa w art. 20 ust. 4;



- 31) „posiadacz homologacji typu UE” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która wystąpiła o homologację typu UE i której wydano świadectwo homologacji typu UE;
- 32) „maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego stwarzająca poważne zagrożenie” oznacza maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego, która według właściwej oceny zagrożenia uwzględniającej charakter niebezpieczeństwa i prawdopodobieństwo jego wystąpienia stwarza poważne zagrożenie w odniesieniu do jej bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych i innych aspektów objętych niniejszym rozporządzeniem;
- 33) „odzyskanie” oznacza dowolny środek mający na celu doprowadzenie do zwrotu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, która została już udostępniona użytkownikowi;
- 34) „wirtualna metoda badania” oznacza symulacje komputerowe, w tym obliczenia, mające na celu wykazanie, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego spełnia wymagania techniczne, bez konieczności użycia fizycznego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;
- 35) „miejsce siedzące” oznacza każde miejsce w maszynie mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, w którym może się zmieścić jedna osoba siedząca.

#### Artykuł 4

### **Kategoria pojazdu maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego**

Do celów niniejszego rozporządzenia do wszystkich maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, posiadających homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, stosuje się następującą kategorię pojazdów: „kategoria U”.

## ROZDZIAŁ II

### **OBOWIĄZKI**

#### Artykuł 5

### **Obowiązki państw członkowskich**

1. Państwa członkowskie powołują lub wyznaczają organy właściwe w sprawach dotyczących homologacji oraz nadzoru rynku zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o powołaniu i wyznaczeniu takich organów.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku dysponowały zasobami niezbędnymi do właściwego wykonywania swoich obowiązków.
3. Powiadomienie dotyczące organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku zawiera ich nazwę, adres, adres elektroniczny oraz zakres odpowiedzialności. Komisja umieszcza na swojej stronie internetowej wykaz i szczegółowe dane organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku.
4. Państwa członkowskie zezwalają na udostępnienie na rynku, rejestrację, dopuszczenie lub poruszanie się po drogach publicznych wyłącznie tych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.
5. W aspektach objętych niniejszym rozporządzeniem państwa członkowskie nie zakazują, nie ograniczają ani nie utrudniają udostępnienia na rynku, rejestracji, dopuszczania ani poruszania się po drogach publicznych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.
6. Na zasadzie odstępstwa od ust. 5 państwa członkowskie mogą ograniczyć lub zakazać poruszania się po drogach publicznych lub rejestracji maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które uzyskały homologację zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i spełniają którekolwiek z następujących kryteriów:
  - a) nie dysponują zwrotnością wystarczającą do poruszania się po drogach publicznych ze względu na zbyt duże wymiary;
  - b) mogłyby uszkodzić nawierzchnię dróg publicznych lub inną infrastrukturę drogową ze względu na zbyt dużą masę, zbyt duży nacisk osi lub zbyt duży nacisk na podłoże;

- c) ze względu na system w pełni zautomatyzowanej jazdy lub zdalnie obsługiwany system jazdy w ruchu drogowym maszyny podlegają ograniczeniom przewidzianym w krajowych przepisach o ruchu drogowym.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 50 aktów delegowanych celem uzupełniających niniejsze rozporządzenie poprzez ustanowienie metody określania wartości progowych, które mają zostać ustanowione za pomocą aktów wykonawczych, o których mowa w akapicie trzecim niniejszego ustępu, w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej maszyny nieprzeznaczonej do ruchu drogowego na drodze, jej nacisku osi lub nacisku na podłoże, po przekroczeniu których to wartości wymiary, waga i masa maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego są uznawane za zbyt duże w rozumieniu akapitu pierwszego lit. a) i b) niniejszego ustępu.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające te wartości progowe zgodnie z tą metodą. Wartości progowe mogą różnić się w odniesieniu do różnych grup maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.

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

8. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby organy nadzoru rynku były uprawnione, zgodnie z prawem krajowym, do wykonywania uprawnień powierzonych im na mocy art. 14 rozporządzenia (UE) 2019/1020.

#### Artykuł 6

### Obowiązki organów udzielających homologacji

1. Organy udzielające homologacji zapewniają wypełnianie przez producentów występujących o homologację typu UE obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.
2. Organy udzielające homologacji udzielają homologacji tylko takim maszynom mobilnym nieprzeznaczonym do ruchu drogowego, które spełniają wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.
3. Organy udzielające homologacji wykonują swoje obowiązki w ramach niniejszego rozporządzenia w sposób niezależny i bezstronny. Organy te współpracują ze sobą skutecznie i sprawnie oraz dzielą się informacjami istotnymi ze względu na ich rolę i wykonywane przez nie funkcje.
4. W celu umożliwienia organom nadzoru rynku przeprowadzania kontroli organy udzielające homologacji udostępniają organom nadzoru rynku niezbędne informacje dotyczące homologacji typu maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego podlegających kontroli zgodności. Informacje te obejmują co najmniej informacje zawarte w świadectwie homologacji typu UE i w załącznikach do niego. Organy udzielające homologacji przekazują te informacje organom nadzoru rynku bez zbędnej zwłoki.
5. Jeżeli organ udzielający homologacji otrzymał, zgodnie z rozdziałem X, informacje o istnieniu domniemania, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego stwarza poważne zagrożenie lub nie jest zgodna z przepisami, wprowadza wszelkie niezbędne środki w celu dokonania przeglądu udzielonej homologacji typu oraz, w stosownych przypadkach, poprawienia lub cofnięcia homologacji typu w zależności od przyczyn i wagi wykazanych rozbieżności.

#### Artykuł 7

### Ogólne obowiązki producentów

1. Producenci zapewniają, aby wprowadzane przez nich do obrotu maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego albo należały do typu, który uzyskał homologację typu UE, i zostały zaprojektowane i wyprodukowane zgodnie z tym typem, albo uzyskały homologację indywidualną UE.
2. Producenci zapewniają, aby wprowadzane przez nich do obrotu maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego posiadające homologację typu UE były wyposażone w tabliczkę znamionową z oznakowaniem wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia oraz aby do maszyn tych dołączone było świadectwo zgodności.

Producenci zapewniają, aby wprowadzane przez nich do obrotu maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego posiadające homologację typu UE i homologację indywidualną UE zawierały dokumenty, informacje i instrukcje dla użytkownika sporządzone zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia.

3. Do celów nadzoru rynku producenci mający siedzibę poza Unią wyznaczają jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii; może to być przedstawiciel, o którym mowa w art. 18, lub dodatkowy przedstawiciel. Przedstawiciel producenta do spraw nadzoru rynku wykonuje zadania określone w pełnomocnictwie, o którym mowa w art. 9.
4. Producenci umieszczają na maszynach mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które wprowadzają do obrotu, swoje nazwy, zarejestrowane nazwy handlowe lub zarejestrowane znaki towarowe oraz adresy pocztowe i adresy e-mail, pod którymi można się z nimi skontaktować, a jeżeli umieszczenie tych elementów na maszynach nie jest możliwe – w dokumentach dołączonych do tych maszyn. Umieszczając adres, producent wskazuje jeden punkt, w którym można się z nim skontaktować. Dane kontaktowe są podawane w języku łatwo zrozumiałym dla użytkowników i organów nadzoru rynku.
5. Producenci są odpowiedzialni przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji i za zapewnienie zgodności produkcji, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczą we wszystkich etapach konstrukcji maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.
6. Producenci zapewniają stosowanie procedur mających na celu zapewnienie zgodności produkcji seryjnej z homologowanym typem. Zmiany w projekcie lub w cechach maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego oraz zmiany w wymogach, w odniesieniu do których wydano oświadczenie o zgodności tych maszyn, uwzględnia się zgodnie z rozdziałem V.
7. Producenci zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego, które uzyskały homologację typu UE lub homologację indywidualną UE i mają zostać udostępnione na rynku, warunki przechowywania lub transportu tych maszyn nie wpływały niekorzystnie na ich zgodność z niniejszym rozporządzeniem.
8. Producenci zapewniają, aby ich maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego nie były projektowane tak, aby umożliwiać stosowanie strategii lub innych środków zmieniających wyniki uzyskiwane podczas procedur badania w sposób prowadzący do ich niezgodności z niniejszym rozporządzeniem w warunkach oczekiwanych podczas normalnego działania.

#### Artykuł 8

#### Szczególne obowiązki producentów

1. Producenci, którzy mają wystarczające powody, by sądzić, że udostępniana przez nich na rynku maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego, która posiada homologację typu UE lub homologację indywidualną UE, nie jest zgodna z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, niezwłocznie podejmują środki naprawcze konieczne do zapewnienia zgodności tej maszyny, wycofania jej z obrotu lub odzyskania jej, stosownie do okoliczności, oraz powiadomienia użytkownika o tej niezgodności.

Producent niezwłocznie informuje o niezgodności organ udzielający homologacji, który udzielił tej homologacji typu UE lub homologacji indywidualnej UE, podając szczegółowe informacje dotyczące niezgodności oraz wszelkich podjętych środków.

2. Producenci, którzy mają wystarczające powody, by sądzić, że udostępniona przez nich na rynku maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego stwarza poważne zagrożenie, niezwłocznie informują o tym organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których maszyna ta została udostępniona na rynku, podając szczegółowe informacje na temat tego zagrożenia oraz wszelkich podjętych środków naprawczych. Producenci niezwłocznie informują użytkownika o tym poważnym zagrożeniu oraz wszelkich podjętych środkach naprawczych w odpowiedni sposób.
3. Producenci przez okres dziesięciu lat od daty wprowadzenia do obrotu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego przechowują do wglądu organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku pakiet informacyjny i kopię świadectw zgodności.
4. Na uzasadniony wniosek organu krajowego producenci przekazują temu organowi za pośrednictwem organu udzielającego homologacji kopię świadectwa homologacji typu UE lub świadectwa homologacji indywidualnej UE przetłumaczoną na język łatwo zrozumiały dla tego organu.

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

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

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

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

#### Artykuł 9

### Obowiązki przedstawiciela producenta w zakresie nadzoru rynku

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

- a) dostęp do teczki informacyjnej, o której mowa w art. 19, oraz do świadectw zgodności;
- b) na uzasadniony wniosek organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku – dostarczanie temu organowi wszystkich informacji i dokumentacji niezbędnych do ustalenia zgodności produkcji maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego posiadającej homologację typu UE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- c) na wniosek organów udzielających homologacji lub organów nadzoru rynku – współpracę z nimi we wszelkich działaniach podejmowanych zgodnie z rozdziałem X niniejszego rozporządzenia, dotyczących maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego objętych zakresem udzielonego przedstawicielowi pełnomocnictwa;
- d) niezwłoczne informowanie producenta o skargach i zgłoszeniach dotyczących zagrożeń, domniemanych incydentów lub kwestii niezgodności z przepisami odnoszących się do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego objętych tym pełnomocnictwem;
- e) wypowiedzenie pełnomocnictwa bez sankcji, jeżeli producent działa w sposób naruszający obowiązki spoczywające na nim na podstawie niniejszego rozporządzenia.

2. Przedstawiciel producenta do spraw nadzoru rynku, który wypowiada pełnomocnictwo z powodów, o których mowa w ust. 1 lit. e), niezwłocznie informuje o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE lub homologacji indywidualnej UE.

#### Artykuł 10

### Ogólne obowiązki importerów

1. Producenci zapewniają, aby wprowadzane przez nich do obrotu maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego albo należały do typu, który uzyskał homologację typu UE, i były zgodne z tym typem albo uzyskały homologację indywidualną UE.

2. Importerzy zapewniają, aby wprowadzane przez nich do obrotu maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego posiadające homologację typu UE były wyposażone w tabliczkę znamionową z oznakowaniem wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, oraz aby do maszyn dołączone było świadectwo zgodności.

Importerzy zapewniają również, aby wprowadzane przez nich do obrotu maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego posiadające homologację typu UE i homologację indywidualną UE zawierały dokumenty, informacje i instrukcje dla użytkowników sporządzone zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia i aby, w stosownych przypadkach, zostały wypełnione obowiązki określone w art. 7 ust. 3 i 4.

3. Importerzy umieszczają na maszynach mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego swoje nazwy, zarejestrowane nazwy handlowe lub zarejestrowane znaki towarowe oraz adresy pocztowe i adresy e-mail, pod którymi można się z nimi kontaktować, a jeżeli umieszczenie tych elementów na maszynach nie jest możliwe – umieszczają je na opakowaniach lub w dokumentach dołączonych do tych maszyn. Umieszczając adres, producent wskazuje jeden punkt, w którym można się z nim skontaktować. Dane kontaktowe są podawane w języku łatwo zrozumiałym dla użytkowników i organów nadzoru rynku.

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

#### Artykuł 11

### Szczegółowe obowiązki importerów

1. Importerzy nie udostępniają na rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego niezgodnych z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu do czasu zapewnienia zgodności tych maszyn.

2. Importerzy, którzy mają wystarczające powody, aby sądzić, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego udostępniona przez nich na rynku nie jest zgodna z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, niezwłocznie podejmują środki naprawcze konieczne do zapewnienia zgodności tej maszyny z przepisami, wycofania jej z obrotu lub odzyskania, stosownie do okoliczności.

3. Importerzy, którzy mają wystarczające powody, by sądzić, że udostępniona przez nich na rynku maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego stwarza poważne zagrożenie, niezwłocznie informują o tym producenta, organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których wprowadzili ją do obrotu lub dopuścili.

Importerzy informują również te organy o wszelkich podjętych działaniach oraz podają szczegółowe informacje dotyczące tego poważnego zagrożenia i wszelkich środków naprawczych podjętych przez producenta.

4. Przez okres 10 lat od wprowadzenia do obrotu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego importerzy przechowują kopię świadectwa zgodności do wglądu organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku oraz zapewniają możliwość udostępnienia tym organom pakietu informacyjnego na ich wniosek.

5. Na uzasadniony wniosek organu krajowego importer dostarcza temu organowi wszystkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Na wniosek tego organu importer współpracuje z nim we wszelkich działaniach mających na celu wyeliminowanie zagrożenia, jakie stwarza wprowadzona przez niego do obrotu maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego.

6. Importerzy prowadzą rejestr skarg i przypadków odzyskania w odniesieniu do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które wprowadzili do obrotu, i informują swoich dystrybutorów o tego rodzaju skargach i przypadkach odzyskania.

#### Artykuł 12

### Ogólne obowiązki dystrybutorów

1. Udostępniając na rynku maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego posiadającą homologację typu UE lub homologację indywidualną UE, dystrybutorzy zobowiązani są zachować w swoich działaniach należyłą staranność w odniesieniu do odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia.

2. Przed udostępnieniem na rynku maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego dystrybutorzy sprawdzają, czy spełniono następujące warunki:

a) czy maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego posiadająca homologację typu UE jest wyposażona w tabliczkę znamionową z oznakowaniem wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia;

b) czy do maszyny mobilnej posiadającej homologację typu UE dołączono świadectwo zgodności;

c) czy dokumenty, informacje i instrukcje dla użytkownika dołączone do maszyny mobilnej posiadającej homologację typu UE i homologację indywidualną UE sporządzono zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia;



d) czy w przypadku maszyny mobilnej posiadającej homologację typu UE i homologację indywidualną UE, w stosownych przypadkach – wypełniono obowiązki określone w art. 7 ust. 3 i 4 oraz art. 10 ust. 3.

3. Dystrybutorzy zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego, które uzyskały homologację typu UE lub homologację indywidualną UE, warunki przechowywania lub przewożenia tej maszyny nie wpływały niekorzystnie na jej zgodność z niniejszym rozporządzeniem.

#### Artykuł 13

##### Szczegółowe obowiązki dystrybutorów

1. W przypadku gdy dystrybutorzy mają wystarczające powody, by sądzić, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, informują o tym producenta, importera i organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE lub homologacji indywidualnej UE, oraz nie udostępniają na rynku tej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego do czasu zapewnienia jej zgodności z przepisami.

2. W przypadku gdy dystrybutorzy mają wystarczające powody, by sądzić, że udostępniona przez nich na rynku maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, informują o tym producenta, importera oraz organy udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE lub homologacji indywidualnej UE.

3. Dystrybutorzy, którzy mają wystarczające powody, by sądzić, że udostępniona przez nich na rynku maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego stwarza poważne zagrożenie, niezwłocznie informują o tym producenta, importera oraz organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których udostępnili ją na rynku.

Dystrybutor informuje również te organy o wszelkich podjętych działaniach oraz podaje szczegółowe informacje dotyczące w szczególności tego poważnego zagrożenia i wszelkich środków naprawczych podjętych przez producenta.

4. Na uzasadniony wniosek organu krajowego dystrybutor zapewnia, aby producent udzielił temu organowi krajowemu informacji określonych w art. 8 ust. 4 lub aby importer udzielił temu organowi krajowemu informacji określonych w art. 11 ust. 4. Na wniosek tego organu dystrybutor współpracuje z nim we wszelkich działaniach podjętych zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) 2019/1020 mających na celu wyeliminowanie zagrożenia, jakie stwarza udostępniona przez niego na rynku maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego.

5. Dystrybutorzy niezwłocznie informują odpowiedniego producenta o otrzymanych przez siebie skargach dotyczących zagrożeń, domniemanych incydentów lub kwestii niezgodności z przepisami odnoszących się do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które udostępnili na rynku.

#### Artykuł 14

##### Przypadki, w których na importerach i dystrybutorach ciąży obowiązek producentów

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

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

#### Artykuł 15

##### Identyfikacja podmiotów gospodarczych

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

- a) każdy podmiot gospodarczy, który dostarczył im maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego;

b) każdy podmiot gospodarczy, któremu dostarczyły one maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego.

#### Artykuł 16

### **Wymagania techniczne dotyczące maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego mających poruszać się po drogach publicznych**

1. Maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego są projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u osób znajdujących się w maszynie i u innych osób oraz ryzyko uszkodzeń infrastruktury drogowej w otoczeniu maszyny podczas jej poruszania się po drogach publicznych.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania – zgodnie z art. 50 – aktów delegowanych w sprawie szczegółowych przepisów dotyczących wymagań, o których mowa w ust. 1, w zakresie następujących elementów:

- a) integralności konstrukcji pojazdu;
- b) maksymalnej prędkości konstrukcyjnej, regulatora obrotów, ograniczników prędkości i prędkościomierza;
- c) układów hamulcowych;
- d) układu kierowniczego;
- e) pola widzenia;
- f) wycieraczek szyby przedniej;
- g) szyb i ich instalacji;
- h) urządzeń widzenia pośredniego;
- i) oświetlenia, instalacji oświetlenia oraz ostrzeżeń i oznakowań wizualnych;
- j) elementów zewnętrznych i akcesoriów wykorzystywanych podczas poruszania się po drodze, w tym urządzeń roboczych i układu wychylającego;
- k) dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych i ich instalacji;
- l) układów ogrzewania, odszraniania i odmgławiania;
- m) miejsc na tablicę rejestracyjną;
- n) tabliczki znamionowej z oznakowaniem;
- o) wymiarów;
- p) mas;
- q) systemów magazynowania energii;
- r) opon;
- s) biegu wstecznego;
- t) torów;
- u) sprzęgów mechanicznych;
- v) miejsca siedzącego kierowcy i innych miejsc siedzących oraz systemów ograniczania ruchu;

- w) uzupełniania instrukcji obsługi w zakresie użytkowania na drodze;
- x) konsoli sterowniczej użytkownika.

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

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

- a) wybranych procedur badania z wykazu zawartego w art. 22 ust. 3;
- b) metod badania;
- c) dopuszczalnych wartości lub parametrów w odniesieniu do dowolnego z elementów wymienionych w akapicie pierwszym;
- d) opisu urządzeń lub części urządzeń, w które należy wyposażyć maszynę mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego;
- e) szczególnych cech maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.

Akty delegowane, o których mowa w akapicie pierwszym, mogą przewidywać różne szczegółowe przepisy dla różnych grup maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego i precyzują, czy ich przepisy mają zastosowanie do maszyn mobilnych mających poruszać się po drogach publicznych z kierowcą, bez kierowcy, czy do obu tych rodzajów maszyn.

3. Przyjmując akty delegowane, o których mowa w ust. 2, Komisja zapewnia, aby wymogi określone w tych aktach delegowanych były spójne i zgodne z wymogami mającymi zastosowanie do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego na mocy innych aktów prawa Unii, w szczególności rozporządzenia (UE) 2023/1230, oraz by stanowiły ich uzupełnienie. Przygotowując te akty delegowane, Komisja przeprowadza odpowiednie konsultacje, w tym z odpowiednimi zainteresowanymi stronami.

#### Artykuł 17

### **Udostępnianie na rynku, rejestracja lub dopuszczanie maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego**

1. Maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego mające poruszać się po drogach publicznych nie są udostępniane na rynku, rejestrowane ani dopuszczane, jeżeli nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.
2. Maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem tylko wtedy, gdy wypełnione zostały określone w niniejszym rozporządzeniu zobowiązania dotyczące tej maszyny.

#### ROZDZIAŁ III

### **PROCEDURA HOMOLOGACJI TYPU UE**

#### Artykuł 18

### **Wniosek o homologację typu UE**

1. Producent lub jego przedstawiciel do celów homologacji typu UE przedkłada organowi udzielającemu homologacji wniosek o homologację typu UE i teczkę informacyjną, o której mowa w art. 19.

Jeżeli producent ma siedzibę poza Unią, wyznacza on jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii do celów reprezentowania go przed organem udzielającym homologacji. W przypadku gdy producent ma siedzibę na terytorium Unii, może on wyznaczyć takiego przedstawiciela.

2. Homologacja typu UE polega na homologowaniu za jednym razem całej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego.

3. W odniesieniu do konkretnego typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego przedkłada się tylko jeden wniosek o homologację typu UE, tylko w jednym państwie członkowskim i tylko jednemu organowi udzielającemu homologacji.
4. Dla każdego typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego podlegającego homologacji składany jest odrębny wniosek o homologację typu UE.

#### Artykuł 19

##### **Teczka informacyjna**

1. Producent lub jego przedstawiciel do celów homologacji typu UE, składając wniosek o homologację typu UE zgodnie z art. 18 ust. 1, przedstawia organowi udzielającemu homologacji teczkę informacyjną
2. Teczka informacyjna zawiera:
  - a) dokument informacyjny;
  - b) wszystkie dane, rysunki, fotografie i inne istotne informacje;
  - c) kopię deklaracji zgodności UE przewidzianą w mających zastosowanie przepisach Unii harmonizujących warunki wprowadzania produktów do obrotu;
  - d) wszelkie informacje wymagane przez organ udzielający homologacji typu UE w ramach procedury składania wniosku o homologację typu UE.
3. Teczke informacyjną przekazuje się w formie papierowej lub elektronicznej, która jest akceptowana przez służbę techniczną i przez organ udzielający homologacji.
4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzory dokumentu informacyjnego i teczki informacyjnej. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.

#### ROZDZIAŁ IV

##### **PRZEBIEG PROCEDUR HOMOLOGACJI TYPU UE**

#### Artykuł 20

##### **Przepisy ogólne dotyczące przebiegu procedur homologacji typu UE**

1. Organy udzielające homologacji udzielają tylko jednej homologacji typu UE dla każdego typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego.
2. Organy udzielające homologacji sprawdzają następujące elementy:
  - a) ustalenia dotyczące zgodności produkcji, o których mowa w art. 23; oraz
  - b) zgodność typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi.

Organ udzielający homologacji może odmówić udzielenia homologacji typu UE, jeśli stwierdzi, że typ maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, mimo że jest zgodny z odpowiednimi wymaganiami technicznymi, stwarza poważne zagrożenie. W takim przypadku niezwłocznie przesyła on organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich oraz Komisji szczegółową dokumentację wyjaśniającą powody jego decyzji i zawierającą dowody potwierdzające jego ustalenia.

3. Organ udzielający homologacji, za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych, niezwłocznie informuje organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich o każdym przypadku odmowy udzielenia homologacji typu UE lub cofnięcia jej, podając uzasadnienie swojej decyzji.

4. Organ udzielający homologacji kompletuje pakiet informacyjny składający się z poniższych elementów:
  - a) teczki informacyjnej wraz ze sprawozdaniami z badań i wszystkimi innymi dokumentami dodanymi przez służbę techniczną lub organ udzielający homologacji do teczki informacyjnej w ramach pełnienia swoich funkcji;
  - b) spisu treści pakietu informacyjnego, z odpowiednią numeracją i zapisem kolejnych etapów działań podejmowanych w ramach homologacji typu UE, w szczególności dat poprawek i aktualizacji.

Organ udzielający homologacji przechowuje informacje zawarte w pakiecie informacyjnym, o którym mowa w akapicie pierwszym, do wglądu przez okres 10 lat po upływie ważności danej homologacji typu UE.

5. Komisja może mieć dostęp do wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych, o którym mowa w ust. 3 oraz w art. 21 ust. 3, art. 26 ust. 3 i art. 27 ust. 5. Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające format udostępnianych za pośrednictwem tego systemu dokumentów elektronicznych, mechanizm wymiany, procedury informowania organów o udzielaniu homologacji typu UE, zmianach, odmowach udzielenia i cofaniu homologacji oraz o stosownych środkach bezpieczeństwa. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.

#### Artykuł 21

### Świadectwo homologacji typu UE

1. W przypadku udzielenia homologacji typu UE organ udzielający homologacji wydaje producentowi lub jego przedstawicielowi do celów homologacji typu UE świadectwo homologacji typu UE.

Świadectwo homologacji typu UE zachowuje ważność, dopóki homologacja typu UE jest ważna.

Organ udzielający homologacji zmienia świadectwo homologacji typu UE w przypadku zmiany odpowiedniej homologacji typu UE.

2. Świadectwo homologacji typu UE zawiera następujące załączniki:

- a) pakiet informacyjny, o którym mowa w art. 20 ust. 4;
- b) arkusz wyników badań;
- c) imię i nazwisko oraz wzór podpisu osoby upoważnionej do podpisania świadectwa zgodności oraz oświadczenie o zajmowanym przez nią w przedsiębiorstwie stanowisku;
- d) wypełniony wzór świadectwa zgodności.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające zharmonizowany system numeracji. Świadectwa homologacji typu UE są numerowane zgodnie z tym zharmonizowanym systemem numeracji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2. Organ udzielający homologacji wysyła organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich w terminie 1 miesiąca od wydania świadectwa homologacji typu UE, za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych, kopię świadectwa homologacji typu UE maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego wraz z załącznikami.

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór świadectwa homologacji typu UE. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2. W odniesieniu do każdego typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego organ udzielający homologacji:

- a) wypełnia wszystkie odpowiednie sekcje świadectwa homologacji typu UE, w tym dołączony do niego arkusz wyników badań;
- b) sporządza spis treści pakietu informacyjnego;
- c) niezwłocznie wydaje producentowi lub jego przedstawicielowi do celów homologacji typu UE wypełnione świadectwo homologacji wraz z załącznikami.

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór arkusza wyników badań, o którym mowa w ust. 2 lit. b). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.



6. W przypadku ograniczenia ważności świadectwa homologacji typu UE, zgodnie z art. 30, w świadectwie homologacji typu UE wskazuje się te ograniczenia.

7. Organ udzielający homologacji sporządza wykaz mających zastosowanie wymagań lub aktów i dołącza go do świadectwa homologacji typu UE. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór takiego wykazu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.

## Artykuł 22

### Wykazanie zgodności na potrzeby homologacji typu UE

1. Aby została przyznana homologacja typu UE maszynie mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, należy wykazać zgodność z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi.

2. Producent lub jego przedstawiciel do celów homologacji typu UE wykazuje zgodność z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi, sporządzając dokumentację techniczną.

3. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 2, zawiera deklarację zgodności wydaną przed producenta lub, jeżeli w aktach delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia wymaga się badań, odpowiednie sprawozdania z badań będące wynikiem następujących procedur badania:

- a) badań przeprowadzonych przez producenta; w przypadku procedur badania zawartych w niniejszej literze odpowiedzialność organu udzielającego homologacji jest ograniczona do sprawdzenia, czy dokumentacja zawiera zarówno deklarację, jak i sprawozdania z badań;
- b) badań przeprowadzonych przez służbę techniczną wyznaczoną do wykonywania takich czynności lub akredytowaną wewnętrzną służbę techniczną, o której mowa w art. 43, tego producenta;
- c) badań przeprowadzonych przez producenta pod nadzorem służby technicznej – innej niż akredytowana wewnętrzna służba techniczna, o której mowa w art. 43 – wyznaczonej do wykonywania takich czynności.

4. Do celów homologacji typu UE maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego akceptuje się komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, które uzyskały homologację typu zgodnie z procedurami i wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 167/2013 lub rozporządzeniu (UE) 2018/858, jeżeli są one prawidłowo zamontowane i zintegrowane z maszyną mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego oraz jeżeli nie wpływają na zgodność tej maszyny z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi.

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające ogólne wymogi w zakresie formatu sprawozdań z badań, o których mowa w ust. 3, które takie sprawozdania z badań muszą spełniać. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.

6. Producent lub jego przedstawiciel do celów homologacji typu UE udostępnia organowi udzielającemu homologacji tyle maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, ile – zgodnie z odpowiednimi aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia – jest koniecznych do przeprowadzenia badań określonych w tych aktach delegowanych.

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

Z zastrzeżeniem uzyskania zgody organu udzielającego homologacji producent lub jego przedstawiciel do celów homologacji typu UE może jednak wybrać maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego, które nie są reprezentatywne dla tego typu, ale mają szereg najbardziej niekorzystnych cech w odniesieniu do wymaganego poziomu parametrów. Podjęcie decyzji podczas procesu selekcji można wspomóc wirtualnymi metodami badania.

7. Z zastrzeżeniem uzyskania zgody organu udzielającego homologacji, na wniosek producenta lub jego przedstawiciela do celów homologacji typu UE w odniesieniu do wymogów określonych w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 9 można stosować wirtualne metody badania jako alternatywę dla procedur badania, o których mowa w ust. 3.

8. Wirtualne metody badania muszą spełniać warunki określone w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 9.

9. W celu zapewnienia takiej samej miarodajności wyników uzyskanych w drodze zastosowania wirtualnej metody badania jak w przypadku badań fizycznych, Komisja jest uprawniona do przyjmowania – zgodnie z art. 50 – aktów delegowanych uzupełniających niniejsze rozporządzenie, określających wymagania, których spełnienie można badać z wykorzystaniem wirtualnych metod badania, oraz warunki wykonywania takich badań wirtualnych.

#### Artykuł 23

### Ustalenia dotyczące zgodności produkcji

1. Organ udzielający homologacji typu UE wdraża środki niezbędne do sprawdzenia – bezpośrednio, we współpracy z organem udzielającym homologacji innego państwa członkowskiego lub na podstawie kontroli przeprowadzonej już przez ten organ – czy podjęto odpowiednie działania dotyczące produkcji w celu zapewnienia, aby znajdująca się w produkcji maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego była zgodna z homologowanym typem, i czy istnieją udokumentowane plany kontroli, które należy uzgodnić z posiadaczem homologacji typu UE przy każdej homologacji.
2. Organ udzielający homologacji weryfikuje, czy posiadacz homologacji typu UE wydał wystarczającą liczbę egzemplarzy świadectw zgodności zgodnie z art. 28 oraz czy podjął odpowiednie działania w celu zapewnienia prawidłowości danych w świadectwach zgodności.
3. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, wdraża niezbędne środki w odniesieniu do tej homologacji w celu sprawdzenia – bezpośrednio, we współpracy z organem udzielającym homologacji innego państwa członkowskiego lub na podstawie kontroli przeprowadzonej już przez ten organ – czy ustalenia, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, są wciąż odpowiednie, tak aby maszyny mobilne nieprzeznaczone do ruchu drogowego znajdujące się w produkcji nadal odpowiadały homologowanemu typowi, a świadectwa zgodności były nadal zgodne z art. 28.
4. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, może przeprowadzać wszelkie kontrole lub badania wymagane do celów homologacji typu UE na egzemplarzach pobranych u posiadacza homologacji typu UE, w tym w zakładzie produkcyjnym.
5. Jeżeli organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, stwierdzi, że działania, o których mowa w ust. 1 i 2, nie są wykonywane, odbiegają znacząco od uzgodnionych działań i planów kontroli lub nie są już uważane za adekwatne, chociaż produkcja jest kontynuowana, wówczas albo podejmuje środki niezbędne do zapewnienia właściwego stosowania procedury zgodności produkcji, albo cofa homologację typu UE. Organ udzielający homologacji może podjąć decyzję o wprowadzeniu wszelkich niezbędnych środków naprawczych lub ograniczających określonych w rozdziale X.
6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania – zgodnie z art. 50 – aktów delegowanych dotyczących szczegółowych działań w odniesieniu do zgodności produkcji, takich jak szczegółowe warunki, w których organy udzielające homologacji nie mogą odrzucić kontroli przeprowadzonej już przez organ udzielający homologacji innego państwa członkowskiego.

#### ROZDZIAŁ V

### ZMIANY HOMOLOGACJI TYPU UE

#### Artykuł 24

### Przepisy ogólne

1. Posiadacz homologacji typu UE niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, o każdej zmianie danych zawartych w pakiecie informacyjnym.
2. Organ udzielający homologacji decyduje, którą z procedur określonych w art. 25 należy zastosować.
3. W razie potrzeby i po konsultacji z posiadaczem homologacji typu UE organ udzielający homologacji może zdecydować o konieczności zmiany homologacji typu UE.
4. Posiadacz homologacji typu UE, która ma zostać zmieniona, składa wniosek o dokonanie zmiany homologacji typu UE do organu udzielającego homologacji, który udzielił homologacji typu UE wymagającej zmiany.

5. Jeśli organ udzielający homologacji stwierdzi, że do celów dokonania zmiany homologacji typu UE należy powtórzyć inspekcje lub badania, informuje o tym posiadacza homologacji typu UE wymagającej zmiany.

Procedury określone w art. 25 stosuje się tylko w przypadku, gdy na podstawie tych inspekcji lub badań organ udzielający homologacji stwierdzi, że wymogi w zakresie homologacji typu UE nadal są spełniane.

#### Artykuł 25

### Zmiany homologacji typu UE

1. Jeśli organ udzielający homologacji stwierdzi, że szczegółowe dane zawarte w pakiecie informacyjnym zostały zmienione, dokonuje zmiany homologacji typu UE, o którą wnioskowano zgodnie z art. 24.

2. Organ udzielający homologacji określa zmianę jako „poprawkę”, jeżeli nie jest wymagane powtórzenie inspekcji lub badań.

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

3. Organ udzielający homologacji określa zmianę jako „rozszerzenie”, jeżeli zaistniała którakolwiek z następujących okoliczności:

a) wymagane są dalsze inspekcje lub badania;

b) uległa zmianie jakakolwiek informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu UE, z wyjątkiem załączników; lub

c) do maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, która posiada homologację typu UE, zaczęły mieć zastosowanie nowe wymogi na mocy któregokolwiek z aktów przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

4. W przypadku wydania poprawionych stron pakietu informacyjnego lub jego skonsolidowanej, zaktualizowanej wersji odpowiednio zmieniany jest spis treści pakietu informacyjnego dołączony do świadectwa homologacji typu UE, tak aby wskazać datę ostatniego rozszerzenia lub poprawki albo datę ostatniej konsolidacji zaktualizowanej wersji.

5. Zmiany homologacji typu UE maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego nie są wymagane, jeżeli nowe wymogi, o których mowa w ust. 3 lit. c), są z technicznego punktu widzenia nieistotne dla tego typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego.

#### Artykuł 26

### Wydawanie zmian i powiadamianie o nich

1. W przypadku poprawki organ udzielający homologacji wydaje posiadaczowi homologacji typu UE, odpowiednio, poprawione dokumenty lub skonsolidowaną, zaktualizowaną wersję, w tym poprawiony spis treści pakietu informacyjnego.

2. W przypadku rozszerzenia organ udzielający homologacji wydaje zaktualizowane świadectwo homologacji typu UE opatrzone numerem rozszerzenia zgodnym z liczbą kolejnych już udzielonych rozszerzeń. To zaktualizowane świadectwo wyraźnie wskazuje powód rozszerzenia oraz datę ponownego wydania zaktualizowanego świadectwa homologacji typu UE. Aktualizuje się wszystkie odpowiednie sekcje tego świadectwa, załączniki do niego oraz spis treści pakietu informacyjnego.

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

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

ROZDZIAŁ VI  
**WAŻNOŚĆ HOMOLOGACJI TYPU UE**

*Artykuł 27*

**Utrata ważności**

1. Homologacje typu UE wydaje się na czas nieokreślony.
2. Homologacja typu UE traci ważność w każdym z następujących przypadków:
  - a) jeżeli nastąpiło definitywne, dobrowolne zaniechanie produkcji maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego posiadającej homologację typu UE;
  - b) jeżeli zaczynają obowiązywać nowe wymogi mające zastosowanie do maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego posiadającej homologację typu UE do celów udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczenia tej maszyny, przy czym nie ma możliwości aktualizacji homologacji typu zgodnie z rozdziałem V;
  - c) jeżeli okres ważności homologacji typu UE upłynął ze względu na ograniczenie zgodnie z art. 30 ust. 3;
  - d) jeżeli homologacja typu UE została cofnięta zgodnie z art. 23 ust. 5.

W przypadku określonym w akapicie pierwszym lit. b) homologacja typu UE i odpowiednie świadectwo homologacji typu UE w odniesieniu do wprowadzenia do obrotu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego tracą jednak ważność po upływie 24 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania nowych wymogów, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b).

3. W przypadku gdy ważność traci tylko jeden z wariantów danego typu lub jedna z wersji danego wariantu, homologacja typu UE danej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego traci ważność wyłącznie w takim zakresie, w jakim dotyczy tego konkretnego wariantu lub danej wersji.
4. W przypadku definitywnego zaniechania produkcji określonego typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego posiadacz homologacji typu UE powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE dla tej maszyny.
5. W terminie 1 miesiąca po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 4, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE dla maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, informuje o tym za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich.
6. Bez uszczerbku dla ust. 4 i 5, gdy zbliża się termin wygaśnięcia ważności homologacji typu UE maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, posiadacz homologacji typu UE powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE.

Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, niezwłocznie przekazuje wszystkie istotne informacje za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich.

7. Przekazane informacje, o których mowa w ust. 6, zawierają w szczególności datę produkcji oraz numer identyfikacyjny ostatniej wyprodukowanej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego.

ROZDZIAŁ VII  
**ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI I TABLICZKA ZNAMIONOWA Z OZNAKOWANIEM**

*Artykuł 28*

**Świadectwo zgodności**

1. Producent wydaje świadectwo zgodności, które ma być dołączane do każdej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego wyprodukowanej zgodnie z typem maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego posiadającym homologację typu UE.

2. Świadectwo zgodności dostarcza się użytkownikowi nieodpłatnie wraz z maszyną mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego. Dostarczenie świadectwa nie może być uzależnione od wyraźnego zwrócenia się o nie ani od przedstawienia posiadaczowi homologacji typu UE dodatkowych informacji.

3. Świadectwo zgodności może zostać przekazane w formie papierowej albo elektronicznej.

Jeżeli jednak w chwili zakupu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego nabywca zwróci się o papierowy format tego świadectwa, producent przekazuje mu je bezpłatnie w takiej formie.

4. Organ udzielający homologacji, który otrzymuje świadectwo zgodności w formie danych ustrukturyzowanych w formie elektronicznej:

a) zapewnia, aby miały do nich dostęp organy udzielające homologacji, organy nadzoru rynku i organy rejestracyjne państw członkowskich oraz Komisja; oraz

b) zapewnia dostęp bez możliwości modyfikacji.

Państwa członkowskie określają organizację i strukturę swojej sieci danych tak, aby umożliwić odbiór danych zawartych w świadectwach zgodności, najlepiej poprzez wykorzystanie istniejących systemów wymiany danych ustrukturyzowanych.

5. Przez okres 10 lat od daty produkcji maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego jej producent, na wniosek właściciela tej maszyny, wydaje duplikat świadectwa zgodności za opłatą nieprzekraczającą kosztów wydania. Słowo „duplikat” musi być wyraźnie widoczne – w języku, w którym sporządzono świadectwo zgodności – na pierwszej stronie każdego duplikatu świadectwa.

6. Producent korzysta ze wzoru świadectwa zgodności w formie papierowej i elektronicznej przyjętego przez Komisję w drodze aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 7.

Wszelka wymiana danych zgodnie z niniejszym artykułem odbywa się za pomocą protokołów bezpiecznej wymiany danych określonych w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 8.

7. Komisja przyjmuje akty wykonawcze dotyczące świadectwa zgodności w formie papierowej, w których określa w szczególności:

a) wzór świadectwa zgodności;

b) zabezpieczenia, które mają zapobiegać fałszowaniu świadectw zgodności; oraz

c) specyfikacje dotyczące sposobu podpisywania świadectw zgodności.

Akty wykonawcze, o których mowa w niniejszym ustępie, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.

8. Komisja, uwzględniając dane, które należy przedstawić w certyfikacie zgodności w formie papierowej, przyjmuje akty wykonawcze dotyczące świadectw zgodności w formie elektronicznej, określające w szczególności:

a) podstawowy format i strukturę elementów danych świadectw zgodności w formie elektronicznej oraz wiadomości stosowanych w ramach wymiany;

b) minimalne wymagania dotyczące bezpiecznej wymiany danych, w tym dotyczące zapobiegania uszkodzeniu i wykorzystaniu danych niezgodnie z przeznaczeniem, a także środki gwarantujące autentyczność danych elektronicznych, takie jak stosowanie podpisu cyfrowego;

c) środki wymiany danych świadectw zgodności w formie elektronicznej.

Akty wykonawcze, o których mowa w niniejszym ustępie, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.



9. Świadczenie zgodności sporządza się w języku urzędowym państwa członkowskiego. Każdy organ udzielający homologacji może wystąpić z wnioskiem do producenta o przetłumaczenie świadectwa zgodności na języki urzędowe jego państwa członkowskiego, którymi posługuje się ten organ.
10. Osoba upoważniona do podpisywania świadectw zgodności należy do organizacji producenta i jest należycie upoważniona przez kierownictwo do przyjmowania w imieniu producenta pełnej odpowiedzialności prawnej w odniesieniu do projektu i konstrukcji lub zgodności produkcji maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.
11. Świadczenie zgodności jest wypełniane w całości i nie zawiera innych ograniczeń w zakresie wykorzystania maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego niż te przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.
12. W przypadku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które uzyskały homologację zgodnie z art. 30 ust. 2, świadectwo zgodności zawiera w tytule sformułowanie „Dotyczy maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które uzyskały homologację typu zgodnie z art. 30 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/14 z dnia 19 grudnia 2024 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/1020”.
13. Bez uszczerbku dla ust. 1 producent może przekazać świadectwo zgodności organowi rejestrującemu dowolnego państwa członkowskiego drogą elektroniczną.

#### Artykuł 29

### **Tabliczka znamionowa z oznakowaniem maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego**

1. Na maszynie mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego wyprodukowanej zgodnie z homologowanym typem producent umieszcza tabliczkę znamionową z oznakowaniem.
2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór tabliczki znamionowej z oznakowaniem maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2. Pierwszy taki akt wykonawczy zostanie przyjęty do dnia 29 lipca 2027 r.

## ROZDZIAŁ VIII

### **NOWE TECHNOLOGIE LUB NOWE KONCEPCJE**

#### Artykuł 30

### **Wyłączenia dla nowych technologii lub nowych koncepcji**

1. Wniosek, o którym mowa w art. 18, może zostać przedłożony w odniesieniu do typu maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, w którym zastosowano nowe technologie lub nowe koncepcje niezgodne z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi.
2. Organ udzielający homologacji udziela homologacji typu UE maszynom mobilnym nieprzeznaczonym do ruchu drogowego, o których mowa w ust. 1, jeżeli spełnione są wszystkie następujące warunki:
  - a) we wniosku wymieniono przyczyny, dla których zastosowanie danych technologii lub koncepcji jest niezgodne z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi;
  - b) we wniosku opisano konsekwencje nowych technologii w aspektach, do których mają one zastosowanie, oraz środki wprowadzone, aby zapewnić w tych aspektach poziom ochrony co najmniej równoważny z wymaganiami, w odniesieniu do których wystąpiono o wyłączenie;
  - c) z opisów i wyników badań przeprowadzonych przez służbę techniczną wyznaczoną do wykonywania takich czynności lub akredytowaną wewnętrzną służbę techniczną producenta, o której mowa w art. 41, wynika, że warunek określony w lit. b) został spełniony.

3. Przyznanie takiej homologacji typu UE stanowiącej wyłączenie dla nowych technologii lub nowych koncepcji wymaga zezwolenia Komisji.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze celem podjęcia decyzji o udzieleniu lub odmowie udzielenia zezwolenia, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. Akt ten przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.

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

W każdym przypadku taka homologacja typu UE jest ważna przez co najmniej 36 miesięcy.

4. W oczekiwaniu na decyzję Komisji w sprawie udzielenia zezwolenia organ udzielający homologacji może udzielić tymczasowej homologacji typu UE.

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

Organ udzielający homologacji, który udzielił tymczasowej homologacji typu UE, niezwłocznie informuje o tym Komisję oraz pozostałe organy udzielające homologacji, przekazując im dokumentację zawierającą informacje, o których mowa w ust. 2, z których wynika, że spełniono wszystkie warunki, o których mowa w tym ustępie.

Nagłówek świadectwa homologacji typu UE i nagłówek świadectwa zgodności muszą wyraźnie wskazywać na tymczasowy charakter i ograniczoną ważność terytorialną. Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu określania wzorów świadectwa homologacji typu UE i świadectwa zgodności do celów niniejszego ustępu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.

5. Organ udzielający homologacji inny niż organ, o którym mowa w ust. 4, może uznać na piśmie tymczasową homologację typu UE, o której mowa w ust. 4, aby ważność tej tymczasowej homologacji została przedłużona na terytorium tego państwa członkowskiego.

6. Jeżeli Komisja odmówi wydania zezwolenia, organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje posiadacza tymczasowej homologacji typu UE, o której mowa w ust. 4, że homologacja tymczasowa zostanie cofnięta po upływie 6 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 3.

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

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

#### Artykuł 31

### Późniejsze zmiany aktów delegowanych i wykonawczych

1. Jeżeli Komisja zezwoliła na przyznanie wyłączenia na podstawie art. 30, niezwłocznie podejmuje ona działania niezbędne do zmiany odpowiednich aktów delegowanych lub wykonawczych, aby odzwierciedlić zmiany techniczne.

2. Niezwłocznie po wprowadzeniu zmian w odpowiednich aktach uchyla się wszelkie ograniczenia określone w decyzji Komisji zezwalającej na wyłączenie.

3. Jeżeli nie podjęto działań niezbędnych do zmiany aktów delegowanych lub wykonawczych, Komisja może, na wniosek państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji, w drodze decyzji wykonawczej przyjętej zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2, zezwolić państwu członkowskiemu na rozszerzenie homologacji typu UE.

## ROZDZIAŁ IX

### HOMOLOGACJA INDYWIDUALNA UE

#### Artykuł 32

#### Homologacja indywidualna UE

1. Państwa członkowskie udzielają homologacji indywidualnej UE maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które spełniają wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.
2. Wniosek o homologację indywidualną UE maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego składa właściciel, producent, przedstawiciel mający siedzibę w Unii, oraz wyznaczony do tego celu przez producenta lub importera maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego.
3. Akty delegowane, o których mowa w art. 16 ust. 2, mogą przewidywać różne przepisy szczegółowe dotyczące maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego podlegających homologacji indywidualnej UE. Przepisy te obejmują procedury badania, o których mowa w art. 22 ust. 3 lit. b) i c), i przewidują stosowanie nieniszczących i uproszczonych procedur w celu wykazania zgodności poszczególnych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego za pomocą oceny fizycznej, wirtualnej i mechanicznej.
4. Świadectwu homologacji indywidualnej UE nadaje się niepowtarzalny numer wydawany zgodnie ze zharmonizowanym systemem numeracji i umożliwiający co najmniej identyfikację państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji indywidualnej UE.
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór i system numeracji świadectw homologacji indywidualnej UE. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.

## ROZDZIAŁ X

### KLAUZULE OCHRONNE

#### Artykuł 33

#### **Krajowa ewaluacja maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, w odniesieniu do których istnieje domniemanie poważnego zagrożenia lub braku zgodności**

1. Jeżeli na podstawie własnych działań w zakresie nadzoru rynku lub na podstawie informacji przekazanych przez organ udzielający homologacji lub producenta, lub na podstawie złożonych skarg organ nadzoru rynku państwa członkowskiego ma wystarczające powody, aby sądzić, że dana maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego stwarza poważne zagrożenie lub nie jest zgodna z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, przeprowadza on ewaluację danej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego w odniesieniu do odpowiednich wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu.
2. Odpowiednie podmioty gospodarcze i odpowiednie organy udzielające homologacji w pełni współpracują z organami nadzoru rynku.

#### Artykuł 34

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

1. W przypadku gdy po przeprowadzeniu ewaluacji, o której mowa w art. 33, organ nadzoru rynku państwa członkowskiego uznaje, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego stwarza poważne zagrożenie lub jest niezgodna z niniejszym rozporządzeniem, niezwłocznie żąda od odnośnego podmiotu gospodarczego bezwzględnego

wprowadzenia wszelkich odpowiednich środków naprawczych w celu zapewnienia, aby ta maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego przestała stwarzać takie zagrożenie lub by została zapewniona jej zgodność z przepisami. Termin ten powinien być proporcjonalny do wagi zagrożenia lub niezgodności.

2. Podmioty gospodarcze, zgodnie z obowiązkami ustanowionymi w art. 7–14, zapewniają wprowadzenie wszystkich odpowiednich środków naprawczych w odniesieniu do wszystkich odnośnych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które podmioty te wprowadziły do obrotu, zarejestrowały lub dopuściły do eksploatacji.

3. Jeżeli podmioty gospodarcze nie podejmą odpowiednich środków naprawczych w odpowiednim terminie, o którym mowa w ust. 1, lub jeżeli zagrożenie wymaga pilnego podjęcia działań, organy krajowe przyjmują wszystkie odpowiednie tymczasowe środki ograniczające w celu zakazania lub ograniczenia udostępniania na rynku, rejestracji – w tym zakaz poruszania się po drogach publicznych – lub dopuszczania odnośnych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, na swoim rynku krajowym, lub ich wycofania z obrotu lub ich odzyskania.

4. Do środków ograniczających, o których mowa w ust. 3, stosuje się art. 18 rozporządzenia (UE) 2019/1020.

#### Artykuł 35

### Środki naprawcze i ograniczające na szczelbu unijnym

1. Organ krajowy, który podejmuje środek naprawczy albo ograniczający zgodnie z art. 34, niezwłocznie powiadamia o tym Komisję i organy krajowe innych państw członkowskich za pośrednictwem systemu informacyjnego i komunikacyjnego, o którym mowa w art. 34 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1020.

O swoich ustaleniach niezwłocznie informuje on także organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji. W przypadku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego stwarzających poważne zagrożenie o tych środkach naprawczych lub ograniczających informuje się również za pośrednictwem systemu wczesnego ostrzegania Safety Gate, o którym mowa w art. 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/988 <sup>(15)</sup>.

Informacje przekazywane zgodnie z akapitem pierwszym i drugim obejmują wszystkie dostępne szczegóły, w tym dane niezbędne do identyfikacji przedmiotowych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, ich pochodzenie, charakter rzekomej niezgodności lub zagrożenie przez nie stwarzane, rodzaj i okres obowiązywania podjętych środków krajowych, a także argumenty przedstawione przez odnośny podmiot gospodarczy, o ile takie przedłożono.

2. Państwo członkowskie, które podejmuje środek, wskazuje, czy zagrożenie lub niezgodność wynikają z:

- a) niezgodności maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego z niniejszym rozporządzeniem; lub
- b) niedociągnięć w odpowiednich aktach prawnych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

3. Państwa członkowskie inne niż państwo członkowskie, które przyjmuje środek, w terminie 1 miesiąca od powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszystkich przyjętych środkach i przekazują wszelkie informacje, którymi dysponują, dotyczące niezgodności danej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego lub stwarzanego przez nią zagrożenia, a także, w przypadku sprzeciwu wobec środka krajowego, o którym zostały powiadomione, przedstawiają swoje zastrzeżenia.

4. W przypadku gdy w terminie 3 miesięcy od powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, inne państwo członkowskie ani Komisja nie zgłoszą sprzeciwu wobec środka krajowego, o którym zostały powiadomione, pozostałe państwa członkowskie zapewniają bezzwłoczne przyjęcie na swoim terytorium podobnych środków w odniesieniu do przedmiotowych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego.

5. W przypadku gdy w terminie 3 miesięcy od powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, inne państwo członkowskie lub Komisja zgłoszą sprzeciw wobec środka krajowego, o którym zostały powiadomione, lub w przypadku gdy Komisja uzna ten środek krajowy za sprzeczny z prawem Unii, Komisja niezwłocznie konsultuje się z odnośnymi państwami członkowskimi oraz z odpowiednim podmiotem gospodarczym lub odpowiednimi podmiotami gospodarczymi.

<sup>(15)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/988 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1828 oraz uchylające dyrektywę 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywę Rady 87/357/EWG (Dz.U. L 135 z 23.5.2023, s. 1).

6. Na podstawie konsultacji, o których mowa w ust. 5, Komisja przyjmuje akty wykonawcze, aby podjąć decyzję w sprawie zharmonizowanych środków na szczeblu unijnym. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.
7. Komisja niezwłocznie informuje odpowiedni podmiot gospodarczy lub odpowiednie podmioty gospodarcze o decyzji, o której mowa w ust. 6. Państwa członkowskie niezwłocznie przystępują do egzekwowania środków określonych w aktach, o których mowa w ust. 6, i informują o tym Komisję.
8. Jeżeli Komisja uzna zgłoszony środek krajowy za niewystarczający lub sprzeczny z prawem Unii, zainteresowane państwo członkowskie wycofuje lub dostosowuje środek zgodnie z decyzją Komisji, o której mowa w ust. 6.
9. W przypadku gdy zagrożenie lub niezgodność wynikają z niedociągnięć w aktach prawnych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia, Komisja proponuje niezbędne zmiany danego aktu.
10. W przypadku gdy środek naprawczy uważa się za uzasadniony zgodnie z niniejszym artykułem lub stanowi przedmiot aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 6, środek ten jest udostępniany nieodpłatnie właścicielom odnośnych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego. W przypadku gdy naprawy dokonano na koszt posiadacza rejestracji przed przyjęciem środków naprawczych, producent zwraca koszty takiej naprawy do wysokości kosztów, jakich wymagał ten środek naprawczy.

#### Artykuł 36

### Brak zgodności homologacji typu UE

1. Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że homologacja typu UE, której udzielił organ udzielający homologacji innego państwa członkowskiego, jest niezgodna z niniejszym rozporządzeniem, odmawia uznania takiej homologacji.
2. Organ udzielający homologacji powiadamia o swojej odmowie organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, organy udzielające homologacji innych państw członkowskich oraz Komisję. Jeżeli w terminie 1 miesiąca od powiadomienia organ udzielający homologacji, który udzielił tej homologacji typu UE, potwierdzi jej brak zgodności, cofa on tę homologację typu UE.
3. Jeżeli w ciągu 1 miesiąca od powiadomienia, o którym mowa w ust. 2, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, zgłosi sprzeciw, Komisja niezwłocznie konsultuje się z państwami członkowskimi, w szczególności z organem udzielającym homologacji, który udzielił tej homologacji typu UE, oraz odnośnym podmiotem gospodarczym.
4. Na podstawie konsultacji, o której mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu podjęcia decyzji, czy odmowa uznania homologacji typu UE, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, jest uzasadniona. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.

Komisja niezwłocznie informuje odpowiednie podmioty gospodarcze o decyzji, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. Państwo członkowskie niezwłocznie wprowadza w życie niniejsze akty i informuje o tym Komisję.

5. Jeżeli Komisja stwierdzi, że udzielona homologacja typu UE nie jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem, niezwłocznie konsultuje się z państwami członkowskimi, w szczególności z organem udzielającym homologacji, który udzielił danej homologacji typu UE, oraz z odpowiednim podmiotem gospodarczym.

Na podstawie konsultacji, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje akt wykonawczy celem podjęcia decyzji o odmowie uznania homologacji typu UE, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2.

6. Art. 33, 34 i 35 mają zastosowanie do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, którym udzielono homologacji typu UE niezgodnej z wymogami i które zostały już udostępnione na rynku.

## ROZDZIAŁ XI

## DOSTARCZANIE INFORMACJI TECHNICZNYCH

## Artykuł 37

**Informacje przeznaczone dla użytkowników**

1. Producent nie dostarcza żadnych informacji technicznych dotyczących szczegółowych danych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, które odbiegają od szczegółowych danych zatwierdzonych przez organ udzielający homologacji.
2. Producent udostępnia użytkownikom wszystkie istotne informacje oraz niezbędne instrukcje opisujące wszelkie warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego. Organy udzielające homologacji udzielają wskazówek dotyczących minimalnego zakresu informacji i instrukcji, które należy udostępnić.
3. Informacje, o których mowa w ust. 2, podaje się dodatkowo w stosunku do instrukcji obsługi w zakresie użytkowania na drodze.
4. Instrukcję obsługi w zakresie użytkowania na drodze wraz z informacjami, o których mowa w ust. 2, udostępnia się wraz z maszyną mobilną nieprzeznaczoną do ruchu drogowego:
  - a) w językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego ma zostać wprowadzona do obrotu, zarejestrowana lub dopuszczona; oraz
  - b) w formie papierowej lub w łatwo dostępnym formacie elektronicznym.

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

## ROZDZIAŁ XII

## WYZNACZANIE I ZGŁASZANIE SŁUŻB TECHNICZNYCH

## Artykuł 38

**Wymogi dotyczące służb technicznych**

1. Przed wyznaczeniem służby technicznej na podstawie art. 40 organy udzielające homologacji zapewniają zgodność takiej służby technicznej z wymogami określonymi w ust. 2–10 niniejszego artykułu.
2. Służba techniczna jest powoływana na mocy prawa krajowego i ma osobowość prawną, z wyjątkiem służby technicznej należącej do organu udzielającego homologacji i z wyjątkiem akredytowanej wewnętrznej służby technicznej producenta, o której mowa w art. 41.
3. Służba techniczna jest jednostką zewnętrzną niez zaangażowaną w proces projektowania, produkcji, dostarczania lub konserwacji maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego, którą ocenia.

Jednostka należąca do stowarzyszenia przedsiębiorców lub federacji branżowej reprezentujących przedsiębiorstwa zajmujące się projektowaniem, produkcją, dostarczaniem, montażem, użytkowaniem lub konserwacją maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które ocenia, bada lub kontroluje, może być uważana za spełniającą wymogi akapitu pierwszego pod warunkiem wykazania jej niezależności i braku jakiegokolwiek konfliktu interesów.

4. Służba techniczna, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za wykonywanie kategorii działań, do których zostali wyznaczeni zgodnie z art. 40 ust. 1, nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami ani konserwatorami maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które oceniają, ani nie mogą



reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Nie wyklucza to korzystania z ocenianych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, o których mowa w ust. 3, niezbędnych do funkcjonowania służby technicznej, ani korzystania z takich maszyn do celów prywatnych.

5. Służba techniczna zapewnia, aby działalność jej jednostek zależnych lub podwykonawców nie miała wpływu na poufność, obiektywizm lub bezstronność kategorii działań, do których została wyznaczona.

6. Służba techniczna i jej pracownicy są niezależni i wykonują kategorie działań, do których zostali wyznaczeni, z najwyższą rzetelnością zawodową i wymaganymi kwalifikacjami technicznymi w danej dziedzinie oraz muszą być wolni od wszelkich nacisków i zachęt, zwłaszcza finansowych, które mogłyby wpływać na ich osąd lub wyniki prowadzonych przez nich czynności ocenających, szczególnie takich nacisków lub zachęt ze strony osób lub grup osób mających interes w wynikach tych działań.

7. Służba techniczna musi być w stanie wykonywać wszystkie kategorie działań, do których została wyznaczona zgodnie z art. 40 ust. 1; w tym celu wykazuje – w sposób satysfakcjonujący organ udzielający homologacji, który ją wyznaczył – że dysponuje:

- a) personelem o odpowiednich umiejętnościach, specjalistycznej wiedzy technicznej i przeszkoleniu zawodowym oraz wystarczającym i odpowiednim doświadczeniu w wykonywaniu określonych zadań;
- b) opisami procedur odpowiednich do kategorii działań, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, zapewniającymi przejrzystość i powtarzalność tych procedur;
- c) procedurami wykonywania kategorii działań, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, należycie uwzględniającymi stopień złożoności technologii danej maszyny mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego oraz masowy lub seryjny charakter procesu produkcyjnego; oraz
- d) środkami niezbędnymi do właściwego wykonywania zadań związanych z kategoriami działań, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, oraz dostępem do wszystkich niezbędnych urządzeń lub obiektów.

Ponadto służba techniczna wykazuje wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji, że czyni zadość przepisom ustanowionym w aktach delegowanych, o których mowa w art. 44, dotyczącym kategorii działań, do których wykonywania została wyznaczona.

8. Służba techniczna, jej kierownictwo najwyższego szczebla i pracownicy dokonujący oceny muszą być bezstronni. Nie mogą podejmować żadnej działalności mogącej stać w sprzeczności z niezależnością ich osądów lub z ich uczciwością w odniesieniu do kategorii działań, do których wykonywania zostali wyznaczeni.

9. Służba techniczna musi posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności dotyczące jej działalności, chyba że na mocy prawa krajowego odpowiedzialność ponosi państwo członkowskie lub za ocenę zgodności bezpośrednio odpowiada samo państwo członkowskie.

10. Pracownicy służby technicznej dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań na mocy niniejszego rozporządzenia lub prawa krajowego wykonujących niniejsze rozporządzenie; nie zachowują jej jednak w odniesieniu do wyznaczającego organu udzielającego homologacji lub gdy jest to wymagane na mocy prawa Unii lub prawa krajowego. Prawa własności podlegają ochronie.

#### Artykuł 39

### Jednostki zależne i podwykonawcy służb technicznych

1. Służby techniczne mogą zlecać podwykonawstwo niektórych czynności, do których zostały wyznaczone zgodnie z art. 40 ust. 1 lub służby techniczne mogą zlecać wykonywanie tych czynności jednostce zależnej, wyłącznie za zgodą wyznaczającego organu udzielającego homologacji.

2. W przypadku gdy służba techniczna zleca podwykonawstwo określonych zadań związanych z kategoriami działań, do których została wyznaczona, lub korzysta z usług jednostki zależnej, zapewnia ona, aby podwykonawca lub jednostka zależna spełniały wymogi określone w art. 38, oraz informuje o tym wyznaczający organ udzielający homologacji.

3. Służby techniczne ponoszą pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez ich podwykonawców lub jednostki zależne, niezależnie od tego, gdzie znajduje się ich siedziba.

4. Służby techniczne przechowują do wglądu wyznaczającego organu udzielającego homologacji odpowiednie dokumenty dotyczące oceny kompetencji podwykonawcy lub jednostki zależnej oraz oceny wykonanych przez nich zadań.

#### Artykuł 40

### Wyznaczanie służb technicznych

1. Służby techniczne są wyznaczane do jednej lub większej liczby następujących kategorii działań, stosownie do zakresu ich kompetencji:

- a) kategoria A: służby techniczne, które prowadzą badania, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, we własnych obiektach;
- b) kategoria B: służby techniczne, które nadzorują badania, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, w przypadku gdy badania te są prowadzone w obiektach producenta lub strony trzeciej;
- c) kategoria C: służby techniczne, które regularnie oceniają i monitorują procedury stosowane przez producenta do kontroli zgodności produkcji;
- d) kategoria D: służby techniczne, które nadzorują zgodność produkcji lub prowadzą badania lub inspekcje do tych celów.

2. Organ udzielający homologacji może zostać wyznaczony jako służba techniczna w odniesieniu do jednej lub większej liczby działań, o których mowa w ust. 1.

3. Służby techniczne państwa trzeciego inne niż służby techniczne wyznaczone zgodnie z art. 41 można zgłaszać do celów art. 44, ale tylko wtedy, gdy tego rodzaju uznanie służb technicznych jest przewidziane w dwustronnej umowie między Unią a zainteresowanym państwem trzecim. Nie uniemożliwia to służbie technicznej ustanowionej na mocy prawa krajowego zgodnie z art. 38 ust. 2 tworzenia jednostek zależnych w państwach trzecich, pod warunkiem że wyznaczona służba techniczna bezpośrednio zarządza jednostkami zależnymi i je kontroluje.

#### Artykuł 41

### Akredytowane wewnętrzne służby techniczne producenta

1. Akredytowana wewnętrzna służba techniczna producenta może zostać wyznaczona jedynie do wykonywania działań należących do kategorii A, o której mowa w art. 40 ust. 1 lit. a). Taka służba techniczna musi stanowić oddzielną i wyraźnie wyodrębnioną część przedsiębiorstwa i nie może być zaangażowana w projektowanie, produkcję, dostarczanie ani konserwację ocenianych przez nią maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.

2. Akredytowaną wewnętrzną służbę techniczną wyznacza organ udzielający homologacji państwa członkowskiego i musi ona spełniać następujące wymogi:

- a) akredytowana wewnętrzna służba techniczna musi być akredytowana przez krajową jednostkę akredytującą w rozumieniu art. 2 pkt 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008<sup>(16)</sup> oraz zgodnie z przepisami, o których mowa w art. 42 niniejszego rozporządzenia;
- b) akredytowana wewnętrzna służba techniczna i jej pracownicy muszą mieć określone miejsce w strukturze organizacyjnej oraz posługiwać się takimi metodami sprawozdawczości w ramach przedsiębiorstwa, do którego należą, które zapewniają ich bezstronność i dowodzą tej bezstronności wobec odpowiedniej krajowej jednostki akredytującej;
- c) ani akredytowana wewnętrzna służba techniczna, ani jej pracownicy nie mogą angażować się w żadną działalność, która mogłaby stać w sprzeczności z niezależnością ich osądów lub z ich uczciwością w odniesieniu do kategorii działań, do których wykonywania zostali wyznaczeni;
- d) akredytowana wewnętrzna służba techniczna świadczy usługi wyłącznie na rzecz przedsiębiorstwa, którego jest częścią.

<sup>(16)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

3. Komisja nie musi być powiadamiana o akredytowanej wewnętrznej służbie technicznej do celów art. 44, ale na wniosek wyznaczającego organu udzielającego homologacji przedsiębiorstwo, którego ta służba techniczna jest częścią, lub krajowa jednostka akredytująca przekazuje temu organowi informacje dotyczące akredytacji tej służby.

#### Artykuł 42

### Przepisy dotyczące oceny służb technicznych i akredytowanych wewnętrznych służb technicznych

Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 50 aktów delegowanych uzupełniających niniejsze rozporządzenie poprzez określenie przepisów, których służby techniczne muszą przestrzegać w odniesieniu do oceny zgodnie z art. 43 oraz akredytacji wewnętrznych służb technicznych zgodnie z art. 41.

#### Artykuł 43

### Ocena umiejętności służb technicznych

1. Wyznaczający organ udzielający homologacji sporządza sprawozdanie oceniające, w którym wykazuje, że kandydująca służba techniczna oraz, w odpowiednich przypadkach, jednostka zależna lub podwykonawca, zostali ocenieni pod względem zgodności z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu i aktach delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie to może obejmować świadectwo akredytacji wydane przez jednostkę akredytującą.

2. Ocena stanowiąca podstawę sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, jest prowadzona zgodnie z przepisami określonymi w akcie delegowanym, o którym mowa w art. 42. Sprawozdanie oceniające jest poddawane przeglądowi co najmniej raz na 3 lata.

3. Sprawozdanie oceniające przedstawiane jest Komisji na jej wniosek. W takich przypadkach oraz jeżeli podstawą oceny nie jest certyfikat akredytacji wydany przez krajową jednostkę akredytującą poświadczający, że służba techniczna spełnia wymogi ustanowione w niniejszym rozporządzeniu, wyznaczający organ udzielający homologacji przedkłada Komisji dokumenty potwierdzające kompetencje służby technicznej oraz wprowadzone ustalenia mające zapewnić regularne monitorowanie służby technicznej przez wyznaczający organ udzielający homologacji i spełnianie przez nią wymogów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu oraz aktach przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

4. Organ udzielający homologacji, który chce być wyznaczony jako służba techniczna zgodnie z art. 40 ust. 2, dokumentuje zgodność poprzez ocenę przeprowadzoną przez niezależnych audytorów, niezwiązanych z działalnością podlegającą ocenie. Audytorzy tacy mogą pochodzić z tej samej organizacji, pod warunkiem że podlegają kierownictwu odrębnemu od kierownictwa personelu prowadzącego działalność podlegającą ocenie.

5. Akredytowana wewnętrzna służba techniczna przestrzega odpowiednich przepisów niniejszego artykułu.

#### Artykuł 44

### Procedury zgłaszania

1. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji nazwę, adres pocztowy i adres e-mail, osoby odpowiedzialne oraz kategorie działań każdej służby technicznej, którą wyznaczyły, a także wszelkie późniejsze zmiany dotyczące tych wyznaczeń. W zgłoszeniu określa się, w odniesieniu do których elementów wymienionych w art. 16 ust. 2 lub innych elementów określonych w aktach delegowanych, o których mowa w akapicie drugim tego ustępu, wyznaczono służbę techniczną.

2. Służba techniczna może prowadzić działania, o których mowa w art. 40 ust. 1, w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji odpowiedzialnego za homologację typu jedynie wtedy, gdy została wcześniej zgłoszona Komisji zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Służba techniczna, o której mowa w ust. 2, może zostać wyznaczona przez kilka wyznaczających organów udzielających homologacji i zgłoszona przez państwa członkowskie tych wyznaczających organów udzielających homologacji niezależnie od kategorii działań, które będzie ona wykonywać zgodnie z art. 40 ust. 1.

4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych istotnych zmianach dotyczących wyznaczenia.

5. W przypadku gdy zgodnie z aktami przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia należy wyznaczyć konkretną organizację lub właściwą jednostkę prowadzącą działania niewymienione wśród działań, o których mowa w art. 40 ust. 1, zgłoszenia dokonuje się zgodnie z niniejszym artykułem.

6. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz i szczegółowe dane służb technicznych zgłoszonych zgodnie z niniejszym artykułem.

#### Artykuł 45

### Zmiany dotyczące wyznaczenia

1. W przypadku gdy organ udzielający homologacji stwierdza lub otrzymuje informację, że wyznaczona przez niego służba techniczna przestała spełniać wymogi ustanowione w niniejszym rozporządzeniu lub nie wypełnia swoich obowiązków, wyznaczający organ udzielający homologacji ogranicza, zawiesza lub cofa wyznaczenie, stosownie do wagi niespełnienia wymogów lub niewypełnienia obowiązków, i informuje o tym tę służbę techniczną. Państwo członkowskie, które zgłosiło tę służbę techniczną, niezwłocznie informuje o tym Komisję. Komisja odpowiednio zmienia opublikowane informacje, o których mowa w art. 44 ust. 6.
2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wyznaczenia lub w razie zaprzestania działalności przez służbę techniczną wyznaczający organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie kroki w celu zapewnienia przetwarzania dokumentów tej służby technicznej przez inną służbę techniczną albo zachowania ich do wglądu na wniosek wyznaczającego organu udzielającego homologacji lub organów nadzoru rynku.

#### Artykuł 46

### Kwestionowanie kompetencji służb technicznych

1. Komisja bada wszystkie przypadki, w których ma wątpliwości lub otrzymuje informacje o wątpliwościach co do kompetencji służby technicznej lub nieprzerwanego wypełniania przez tę służbę techniczną nałożonych na nią wymogów i obowiązków.
2. Na wniosek Komisji państwo członkowskie wyznaczającego organu udzielającego homologacji udziela jej wszystkich informacji dotyczących podstawy wyznaczenia lub utrzymania wyznaczenia danej służby technicznej.
3. Komisja zapewnia poufne traktowanie wszystkich szczególnie chronionych informacji uzyskanych w trakcie badania.
4. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że służba techniczna nie spełnia wymogów umożliwiających wyznaczenie lub przestała je spełniać, informuje o tym państwo członkowskie wyznaczającego organu udzielającego homologacji.

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

Jeżeli państwo członkowskie nie wprowadzi niezbędnych środków naprawczych, Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu postanowienia o ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu wyznaczenia danej służby technicznej. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 49 ust. 2. Komisja powiadamia dane państwo członkowskie o tych aktach wykonawczych i odpowiednio aktualizuje opublikowane informacje, o których mowa w art. 44 ust. 6.

#### Artykuł 47

### Obowiązki operacyjne służb technicznych

1. Służby techniczne wykonują kategorie działań, do których zostały wyznaczone, w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji, zgodnie z procedurami ocen i badania określonymi w niniejszym rozporządzeniu.
2. Służby techniczne nadzorują lub same prowadzą badania wymagane do homologacji lub inspekcje określone w niniejszym rozporządzeniu. Służby techniczne nie mogą prowadzić badań, ocen ani inspekcji, do których nie zostały należycie wyznaczone przez organ udzielający homologacji.
3. Służby techniczne w każdej chwili:
  - a) umożliwiają wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji obserwowanie służby technicznej podczas oceny zgodności stosownie do sytuacji; oraz

b) bez uszczerbku dla art. 38 ust. 10 i art. 48 przekazują swojemu wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji informacje dotyczące kategorii działań objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, których można od nich zażądać.

4. W przypadku gdy służba techniczna stwierdzi, że producent nie spełnia wymogów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym wyznaczający organ udzielający homologacji, aby zażądał on od producenta podjęcia odpowiednich środków naprawczych, a następnie wstrzymał się od wydania producentowi świadectwa homologacji typu UE, o ile nie zostaną podjęte odpowiednie środki naprawcze satysfakcjonujące organ udzielający homologacji.

5. W przypadku gdy w trakcie monitorowania zgodności produkcji w następstwie wydania świadectwa homologacji typu UE służba techniczna, działająca w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji stwierdzi, że maszyna mobilna nieprzeznaczona do ruchu drogowego przestała być zgodna z niniejszym rozporządzeniem, powiadamia o tym wyznaczający organ udzielający homologacji. Organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie środki przewidziane w art. 23.

#### Artykuł 48

### Obowiązki informacyjne służb technicznych

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

#### ROZDZIAŁ XIII

### AKTY WYKONAWCZE I AKTY DELEGOWANE

#### Artykuł 49

### Procedura komitetowa

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

#### Artykuł 50

### Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 6, art. 16 ust. 2, art. 22 ust. 9, art. 23 ust. 6 i art. 42, powierza się Komisji na okres 5 lat od dnia 28 stycznia 2025 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż 9 miesięcy przed końcem okresu 5 lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż 3 miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 6, art. 16 ust. 2, art. 22 ust. 9, art. 23 ust. 6 i art. 42, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akty delegowane przyjęte na podstawie art. 5 ust. 6, art. 16 ust. 2, art. 22 ust. 9, art. 23 ust. 6 lub art. 42 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie 2 miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o 2 miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.
7. Komisja przyjmuje akty delegowane, o których mowa w art. 5 ust. 6, art. 16 ust. 2, art. 22 ust. 9, art. 23 ust. 6 i art. 42 przed dniem 29 stycznia 2027 r.

#### ROZDZIAŁ XIV PRZEPISY KOŃCOWE

##### Artykuł 51

#### Zmiana rozporządzenia (UE) 2019/1020

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

- „72. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (EU) 2025/14 z dnia 19 grudnia 2024 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/1020 (Dz.U. L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj>)”.

##### Artykuł 52

#### Forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów

1. Forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów (zwane dalej „forum”) ustanowione przez Komisję zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2018/858 uwzględnia:
  - a) kwestie związane z jednolitym interpretowaniem wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu;
  - b) wyniki działań w zakresie udzielania homologacji typu i nadzoru rynku;
  - c) kwestie o znaczeniu ogólnym dotyczące wdrażania wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych;
  - d) przypadki naruszenia przepisów przez podmioty gospodarcze;
  - e) wdrażanie środków naprawczych lub ograniczających określonych w rozdziale X;
  - f) planowanie, koordynację i wyniki działań w zakresie nadzoru rynku.
2. Artykuł 11 ust. 1, 4, 5, 6 i 7 rozporządzenia (WE) nr 2018/858 stosuje się odpowiednio. Do celów wdrożenia niniejszego rozporządzenia w odpowiednich przypadkach do udziału w forum w charakterze obserwatorów zaprasza się zainteresowane strony zaangażowane w kwestie bezpieczeństwa związane z ruchem drogowym.



3. Do celów niniejszego rozporządzenia:
  - a) nie stosuje się art. 30 ust. 2 oraz art. 32 rozporządzenia (UE) 2019/1020;
  - b) odniesienia do „grup ADCO” w art. 11 ust. 8, art. 30 ust. 1 i 3, art. 31 ust. 2 i art. 33 rozporządzenia (UE) 2019/1020 odczytuje się jako odniesienia do forum.

#### Artykuł 53

##### **Sankcje**

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach do dnia 28 stycznia 2028 r., a także powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach oraz powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.
2. Sankcjom podlegają następujące typy naruszeń przepisów:
  - a) składanie fałszywych oświadczeń w trakcie procedur homologacyjnych lub gdy nałożone zostaną środki naprawcze lub ograniczające zgodnie z rozdziałem X;
  - b) fałszowanie wyników badań do celów homologacji typu UE, zgodności eksploatacji lub nadzoru rynku;
  - c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby prowadzić do odzyskania, odmowy lub cofnięcia świadectwa homologacji typu UE;
  - d) odmowa udzielenia dostępu do informacji;
  - e) udostępnianie na rynku lub dopuszczanie przez podmioty gospodarcze maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego podlegających homologacji bez uzyskania takiej homologacji lub fałszowanie w tym celu dokumentów lub oznakowań;
  - f) niewypełnianie obowiązków przez podmioty gospodarcze;
  - g) niespełnianie przez służby techniczne wymogów umożliwiających wyznaczenie.

#### Artykuł 54

##### **Przegląd**

1. Do dnia 29 stycznia 2033 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia niniejszego rozporządzenia, w stosownych przypadkach wraz z odpowiednimi wnioskami ustawodawczymi.
2. Sprawozdanie opiera się na konsultacjach z właściwymi zainteresowanymi stronami oraz uwzględnia wszystkie powiązane normy europejskie lub międzynarodowe, a także informacje, o których mowa w ust. 3.
3. Do dnia 29 stycznia 2032 r. państwa członkowskie prześlą Komisji informacje o:
  - a) stosowaniu procedur dotyczących homologacji typu i nadzoru rynku określonych w niniejszym rozporządzeniu;
  - b) liczbie homologacji typu UE i homologacji indywidualnych UE udzielonych na podstawie niniejszego rozporządzenia;
  - c) krajowych wymogach dotyczących krajowej homologacji typu udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach, krajowej homologacji indywidualnej i krajowej homologacji typu oraz o tym, ilu takich homologacji udzielono od dnia 28 stycznia 2025 r.

*Artykuł 55***Przepisy przejściowe**

Na zasadzie odstępstwa od niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie przez okres do dnia 29 stycznia 2036 r. mogą stosować dowolne prawo krajowe dotyczące krajowej homologacji typu maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego poruszających się po drogach publicznych w odniesieniu do maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, które wprowadzono do obrotu w okresie od dnia 29 stycznia 2028 r. do dnia 29 stycznia 2036 r. W tym okresie producenci mogą podjąć decyzję o złożeniu wniosku o homologację typu UE, o złożeniu wniosku o homologację indywidualną UE albo o osiągnięciu zgodności z odpowiednim prawem krajowym.

*Artykuł 56***Wejście w życie i stosowanie**

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

Od dnia 28 stycznia 2025 r. organy krajowe mogą udzielać homologacji typu UE nowym typom maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego lub homologacji indywidualnej UE nowym maszynom mobilnym nieprzeznaczonym do ruchu drogowego i nie mogą zakazywać, bez uszczerbku dla art. 5 ust. 6 i rozdziału X, rejestracji, wprowadzania do obrotu lub dopuszczania nowych maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, jeżeli producent złoży o to wniosek, a maszyny te są zgodne z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Po udzieleniu homologacji typu UE nowemu typowi maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego lub homologacji indywidualnej UE nowej maszynie mobilnej nieprzeznaczonej do ruchu drogowego na mocy akapitu drugiego organy krajowe nie mogą odmówić udzielenia innej homologacji typu UE lub innej homologacji indywidualnej UE, jeżeli producent złoży o to wniosek, a maszyna ta jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 29 stycznia 2028 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 19 grudnia 2024 r.

*W imieniu Parlamentu*

*Przewodnicząca*

R. METSOLA

*Europejskiego W imieniu Rady*

*Przewodniczący*

BÓKA J.