

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

DYREKTYWA RADY 92/6/EWG

z dnia 10 lutego 1992 r.

w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie

(Dz.U. L 057 z 2.3.1992, str. 27)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► M1	Dyrektywa 2002/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r.	L 327	8	4.12.2002



DYREKTYWA RADY 92/6/EWG

z dnia 10 lutego 1992 r.

w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także mając na uwadze co następuje:

jednym z celów wspólnej polityki transportowej jest ustanowienie wspólnych reguł mających zastosowanie do transportu międzynarodowego we Wspólnocie i ułatwienie ruchu pojazdów;

rosnące natężenie ruchu drogowego i wynikający stąd wzrost zagrożenia oraz obciążeń stawiają wszystkie Państwa Członkowskie przed poważnymi problemami związanymi z bezpieczeństwem drogowym i środowiskiem naturalnym;

dostępne napędy silnikowe do samochodów ciężarowych i autobusów niezbędne przy wjeżdżaniu na wzniesienia umożliwiają im poruszanie się po drogach poziomych z nadmiernymi prędkościami, które nie są zgodne z parametrami innych części tych pojazdów, takich jak hamulce i opony; z tego powodu oraz dla ochrony środowiska naturalnego w niektórych Państwach Członkowskich urządzenia ograniczenia prędkości były obowiązkowe dla niektórych kategorii pojazdów silnikowych;

jeżeli urządzenia ograniczenia prędkości zostaną wprowadzone do ogólnego stosowania, wzrośnie ich korzystne oddziaływanie na ochronę środowiska naturalnego i zużycie energii, zużycie silnika i opon oraz na bezpieczeństwo drogowe;

stosowanie urządzeń ograniczenia prędkości jest bezcelowe, o ile nie są w takim stopniu doskonałości technicznej, który zapobiegałby i odpowiednio gwarantował brak możliwości jakiegokolwiek oszustwa;

w pierwszym etapie powinny zostać wprowadzone wymagania tylko w odniesieniu do najcięższych kategorii pojazdów silnikowych w większości związanych z transportem międzynarodowym, oraz w zależności od możliwości technicznych i doświadczeń Państw Członkowskich mogłyby zostać rozszerzone na lżejsze kategorie pojazdów silnikowych;

w niektórych Państwach Członkowskich pojazdy przeznaczone wyłącznie do przewozu towarów niebezpiecznych muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości ustawione na maksymalną prędkość niższą od ta przewidziana w niniejszej dyrektywie; w tym konkretnym przypadku zainteresowane Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość utrzymania takich przepisów w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, ponieważ zapewniają bezpieczeństwo drogowe i ochronę ludności, zgodnie z celami niniejszej dyrektywy;

montowanie urządzeń ograniczenia prędkości w pojazdach kategorii M3 i N3 objętych niniejszą dyrektywą, zarejestrowanych przed ich zastosowaniem i przeznaczonych wyłącznie do krajowej działalności transportowej mogłyby pociągać za sobą nadmierne koszty w niektórych Państwach Członkowskich; zatem powinno być możliwe odroczenie stosowania art. 2 i 3 niniejszej dyrektywy do określonych pojazdów;

⁽¹⁾ Dz.U. C 225 z 30.8.1991, str. 11.

⁽²⁾ Dz.U. C 13 z 20.1.1992.

⁽³⁾ Dz.U. C 40 z 17.2.1992.

▼ **B**

niniejsza dyrektywa nie wpływa na prerogatywy Państw Członkowskich w odniesieniu do przepisów ograniczających prędkości w ruchu drogowym,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

▼ **M1***Artykuł 1*

Do celów niniejszej dyrektywy, „pojazd silnikowy” oznacza każdy pojazd o napędzie silnikowym objęty kategorią M_2 , M_3 , N_2 lub N_3 , przeznaczony do użytku na drodze i posiadający co najmniej cztery koła oraz o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h.

Kategorie M_2 , M_3 , N_2 i N_3 należy rozumieć zgodnie z definicją w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG ⁽¹⁾.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy silnikowe kategorii M_2 i M_3 , określone w art. 1, były użytkowane na drogach tylko, jeśli są wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości, ustawione w taki sposób, aby nie można było przekroczyć prędkości 100 kilometrów na godzinę.

Pojazdy kategorii M_3 , zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 2005 r. o maksymalnej masie, przekraczającej 10 ton, mogą być nadal wyposażone w urządzenia, w których prędkość maksymalna ustawiona jest na 100 kilometrów na godzinę.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy silnikowe kategorii N_2 i N_3 były użytkowane na drogach tylko jeśli są wyposażone w urządzenie ograniczenia prędkości, ustawione w taki sposób, aby ich prędkość nie mogła przekroczyć 90 kilometrów na godzinę.

2. Państwa Członkowskie są upoważnione do wymagania, aby urządzenia ograniczenia prędkości w pojazdach zarejestrowanych na ich terytorium i używanych wyłącznie do przewozu towarów niebezpiecznych, ustawione były w taki sposób, aby pojazdy te nie mogły przekroczyć maksymalnej prędkości 90 kilometrów na godzinę.

Artykuł 4

1. Artykuł 2 i 3 stosuje się w odniesieniu do pojazdów silnikowych kategorii M_3 o masie maksymalnej większej niż 10 ton i dla pojazdów silnikowych kategorii N_3 :

- a) od dnia 1 stycznia 1994 r. do pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 stycznia 1994 r.;
- b) do pojazdów, zarejestrowanych między dniem 1 stycznia 1988 r. a dniem 1 stycznia 1994 r.:
 - i) od dnia 1 stycznia 1995 r., w przypadku pojazdów używanych zarówno w transporcie krajowym i międzynarodowym;
 - ii) od dnia 1 stycznia 1996 r., w przypadku pojazdów używanych wyłącznie w transporcie krajowym.

2. W odniesieniu do pojazdów silnikowych kategorii M_2 , pojazdów kategorii M_3 o masie maksymalnej większej niż 5 ton, lecz nieprzekraczającej 10 ton oraz pojazdów kategorii N_2 , art. 2 i 3 stosuje się najpóźniej:

- a) od dnia 1 stycznia 2005 r. do pojazdów, jako zarejestrowanych;

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/116/WE (Dz.U. L 18 z 21.1.2002, str. 1).

▼ **M1**

- b) do pojazdów, spełniających dopuszczalne wartości wymienione w dyrektywie 88/77/EWG ⁽¹⁾, zarejestrowanych między dniem 1 października 2001 r. a dniem 1 stycznia 2005 r.:
- i) od dnia 1 stycznia 2006 r., w przypadku pojazdów, używanych zarówno w transportowej działalności krajowej i międzynarodowej;
 - ii) od dnia 1 stycznia 2007 r., w przypadku pojazdów używanych wyłącznie w transportowej działalności krajowej.
3. Od dnia 1 stycznia 2005 r., na okres nie dłuższy niż trzy lata, każde Państwo Członkowskie może zwolnić z przepisów art. 2 i 3 pojazdy kategorii M₂ oraz pojazdy kategorii N₂ o masie maksymalnej większej niż 3,5 tony, lecz nieprzekraczającej 7,5 ton, zarejestrowane w rejestrze krajowym i niepodróżujące na terytorium innego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 5

1. Urządzenia ograniczenia prędkości, określone w art. 2 i 3 muszą spełniać wymogi techniczne ustanowione w załączniku do dyrektywy 92/24/EWG ⁽²⁾. Jednakże, wszystkie pojazdy objęte niniejszą dyrektywą i zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 2005 r. mogą nadal być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości, które spełniają wymogi techniczne ustanowione przez właściwe władze krajowe.
2. Urządzenia ograniczenia prędkości są montowane przez warsztaty lub organy, zatwierdzone przez Państwa Członkowskie.

▼ **B***Artykuł 6*

Wymogów art. 2 i 3 nie stosuje się w odniesieniu do pojazdów silnikowych używanych przez siły zbrojne, obronę cywilną, służby pożarnicze i inne służby ratunkowe oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego.

Wymogi te nie mają również zastosowania do pojazdów silnikowych, które:

- z uwagi na swoją konstrukcję nie mogą poruszać się szybciej niż ograniczenia przewidziane w art. 2 i 3,
- używane są do badań naukowych na drogach,
- używane są jedynie do usług publicznych na obszarach miejskich.

▼ **M1***Artykuł 6a*

Jako część programu działań w zakresie bezpieczeństwa drogowego na lata 2002—2010, Komisja oceni bezpieczeństwo drogowe i znaczenie dla ruchu drogowego dostosowania urządzeń ograniczenia prędkości, zastosowanych w pojazdach kategorii M₂ i w pojazdach kategorii N₂ o masie maksymalnej 7,5 ton lub mniej, do prędkości określonych w niniejszej dyrektywie.

Jeżeli będzie to niezbędne, Komisja przedłoży właściwe propozycje.

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 88/77/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników Diesla w pojazdach (Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 33). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/27/WE (Dz.U. L 107 z 18.4.2001, str. 10).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 92/24/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnosząca się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych (Dz.U. L 129 z 14.5.1992, str. 154).

▼B*Artykuł 7*

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 października 1993 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji tekst przepisów prawa krajowego, które przyjmą w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.