

Dziennik Urzędowy L 196

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 53

28 lipca 2010

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Rady (UE) nr 670/2010 z dnia 13 lipca 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 974/98 w odniesieniu do wprowadzenia euro w Estonii..... 1
- ★ Rozporządzenie Rady (UE) nr 671/2010 z dnia 13 lipca 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2866/98 w odniesieniu do kursu wymiany na euro dla Estonii 4
- ★ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 672/2010 z dnia 27 lipca 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej niektórych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych 5
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 673/2010 z dnia 27 lipca 2010 r. ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw 21
- ★ Rozporządzenie (UE) nr 674/2010 Europejskiego Banku Centralnego z dnia 23 lipca 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 63/2002 (EBC/2001/18) w sprawie statystyki dotyczącej stóp procentowych stosowanych przez monetarne instytucje finansowe w odniesieniu do depozytów i pożyczek dla gospodarstw domowych i przedsiębiorstw (EBC/2010/7) 23

Cena: 3 EUR

(Ciąg dalszy na następnej stronie)
PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

DECYZJE

2010/416/UE:

- ★ Decyzja Rady z dnia 13 lipca 2010 r. zgodnie z art. 140 ust. 2 Traktatu w sprawie przyjęcia przez Estonię euro w dniu 1 stycznia 2011 r. 24
-

Sprostowania

- ★ Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (WE) nr 184/2007 z dnia 20 lutego 2007 r. w sprawie dopuszczenia Formi LHS (dimrówczanu potasu) jako dodatku do pasz (Dz.U. L 63 z 1.3.2007) 27



II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE RADY (UE) NR 670/2010

z dnia 13 lipca 2010 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 974/98 w odniesieniu do wprowadzenia euro w Estonii

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktat”), w szczególności jego art. 140 ust. 3,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Banku Centralnego,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (WE) nr 974/98 z dnia 3 maja 1998 r. w sprawie wprowadzenia euro⁽¹⁾ przewiduje zastąpienie przez euro walut państw członkowskich, które spełniły warunki konieczne do przyjęcia euro z datą, kiedy Wspólnota rozpoczęła trzeci etap unii gospodarczej i walutowej.
- (2) Rozporządzenie Rady (WE) nr 2596/2000⁽²⁾ zmieniło rozporządzenie (WE) nr 974/98 w celu zastąpienia waluty Grecji przez euro.
- (3) Rozporządzenie Rady (WE) nr 2169/2005⁽³⁾ zmieniło rozporządzenie (WE) nr 974/98 w celu przygotowania do przyszłego wprowadzenia euro w państwach członkowskich, które nie przyjęły jeszcze euro jako jednej waluty.
- (4) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1647/2006⁽⁴⁾ zmieniło rozporządzenie (WE) nr 974/98 w celu zastąpienia waluty Słowenii przez euro.
- (5) Rozporządzenie Rady (WE) nr 835/2007⁽⁵⁾ zmieniło rozporządzenie (WE) nr 974/98 w celu zastąpienia waluty Cypru przez euro.

- (6) Rozporządzenie Rady (WE) nr 836/2007⁽⁶⁾ zmieniło rozporządzenie (WE) nr 974/98 w celu zastąpienia waluty Malty przez euro.
- (7) Rozporządzenie Rady (WE) nr 693/2008⁽⁷⁾ zmieniło rozporządzenie (WE) nr 974/98 w celu zastąpienia waluty Słowacji przez euro.
- (8) Zgodnie z art. 4 Aktu przystąpienia z 2003 r. Estonia jest państwem członkowskim objętym derogacją w rozumieniu art. 139 ust. 1 Traktatu.
- (9) Zgodnie z decyzją Rady 2010/416/UE z dnia 13 lipca 2010 r. zgodnie z art. 140 ust. 2 Traktatu w sprawie przyjęcia przez Estonię euro w dniu 1 stycznia 2011 r.⁽⁸⁾, Estonia spełnia warunki konieczne do przyjęcia euro i należy uchylić derogację w stosunku do Estonii ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2011 r.
- (10) Wprowadzenie euro w Estonii wymaga rozszerzenia na Estonię obecnie obowiązujących przepisów rozporządzenia (WE) nr 974/98 dotyczących wprowadzenia euro.
- (11) W estońskim planie wymiany waluty krajowej na euro określono, że banknoty i monety euro powinny stać się prawnym środkiem płatniczym w tym państwie członkowskim z dniem wprowadzenia euro jako waluty. Przyjęcie euro i wymiana pieniądza gotówkowego powinny zatem nastąpić dnia 1 stycznia 2011 r. Okres stopniowego wycofywania waluty krajowej nie powinien mieć zastosowania.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 974/98,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 974/98 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2011 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 139 z 11.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 300 z 29.11.2000, s. 2.

⁽³⁾ Dz.U. L 346 z 29.12.2005, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 309 z 9.11.2006, s. 2.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 186 z 18.7.2007, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 186 z 18.7.2007, s. 3.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 195 z 24.7.2008, s. 1.

⁽⁸⁾ Patrz: str. 24 niniejszego Dziennika Urzędowego.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2010 r.

W imieniu Rady
D. REYNERS
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 974/98 między pozycjami dotyczącymi Niemiec i Grecji dodaje się wiersz w brzmieniu:

Państwo członkowskie	Data przyjęcia euro	Data wymiany pieniądza gotówkowego	Państwo członkowskie korzystające z okresu stopniowego wycofywania
„Estonia	1 stycznia 2011 r.	1 stycznia 2011 r.	Nie”

ROZPORZĄDZENIE RADY (UE) NR 671/2010**z dnia 13 lipca 2010 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2866/98 w odniesieniu do kursu wymiany na euro dla Estonii**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 140 ust. 3,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Banku Centralnego ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (WE) nr 2866/98 z dnia 31 grudnia 1998 r. w sprawie kursów wymiany między euro a walutami państw członkowskich przyjmujących euro ⁽²⁾ określa kursy wymiany walut obowiązujące od dnia 1 stycznia 1999 r.
- (2) Zgodnie z art. 4 Aktu przystąpienia z 2003 r. Estonia jest państwem członkowskim objętym derogacją w rozumieniu art. 139 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „Traktatem”).
- (3) Na mocy decyzji Rady 2010/416/UE z dnia 13 lipca 2010 r. zgodnie z art. 140 ust. 2 Traktatu w sprawie

przyjęcia przez Estonię euro w dniu 1 stycznia 2011 r. ⁽³⁾ Estonia spełnia warunki konieczne do przyjęcia euro i derogacja w stosunku do tego kraju zostaje uchylona z dniem 1 stycznia 2011 r.

- (4) Wprowadzenie euro w Estonii wymaga ustalenia kursu wymiany między euro a koroną estońską. Kurs wymiany zostaje ustalony na 15,6466 korony estońskiej za 1 euro, co odpowiada obecnemu kursowi centralnemu korony w mechanizmie kursów walut (ERM II).
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 2866/98,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W art. 1 rozporządzenia (WE) nr 2866/98 dodaje się następujący wiersz między wierszami określającymi kursy wymiany dla marki niemieckiej i drachmy greckiej:

„= 15,6466 koron estońskich”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dnia 1 stycznia 2011 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2010 r.

W imieniu Rady
D. REYNDEERS
Przewodniczący

⁽¹⁾ Opinia z dnia 5 lipca 2010 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Dz.U. L 359 z 31.12.1998, s. 1.

⁽³⁾ Patrz: str. 24 niniejszego Dziennika Urzędowego.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 672/2010**z dnia 27 lipca 2010 r.**

w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej niektórych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych⁽¹⁾, w szczególności jego art. 14 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 jest odrębnym rozporządzeniem do celów procedury homologacji typu przewidzianej w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywie ramowej)⁽²⁾.
- (2) Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 uchyla dyrektywę Rady 78/317/EWG z dnia 21 grudnia 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do odszraniających i odmgławiających instalacji oszklonych powierzchni pojazdów silnikowych⁽³⁾. Wymagania określone we wspomnianej dyrektywie powinny zostać przeniesione do niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, zmienione w celu dostosowania ich do postępu naukowego i technicznego, a w szczególności w celu uwzględnienia specyficznych cech pojazdów hybrydowych i pojazdów z napędem elektrycznym.
- (3) Zakres niniejszego rozporządzenia pokrywa się z zakresem dyrektywy 78/317/EWG; ograniczony jest zatem do pojazdów kategorii M₁.
- (4) Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 określa podstawowe przepisy dotyczące wymagań w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej. Z tego względu konieczne jest także ustalenie szczegółowych procedur, badań i wymagań dotyczących tego rodzaju homologacji.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1**Zakres**

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów silnikowych kategorii M₁, zgodnie z definicją określoną w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, wyposażonych w szybę przednią.

Artykuł 2**Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „typ pojazdu w odniesieniu do odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej” oznacza pojazdy, które nie różnią się pod takimi zasadniczymi względami jak:
 - cechy instalacji odszraniających i odmgławiających,
 - zewnętrzne i wewnętrzne kształty i układy z zakresu 180° przedniego pola widzenia kierowcy, które mogą wpływać na widoczność,
 - kształt, wymiary, grubość i charakterystyki szyby przedniej oraz jej mocowanie,
 - maksymalna liczba miejsc siedzących;
- 2) „silnik” oznacza silnik spalinowy wykorzystujący paliwo ciekłe lub gazowe;
- 3) „instalacja odszraniająca” oznacza instalację służącą do roztapiania szronu lub lodu na zewnętrznej powierzchni szyby przedniej;
- 4) „obszar odszraniaiany” oznacza obszar szyby przedniej, którego zewnętrzna powierzchnia jest sucha lub pokryta roztopionym, lub częściowo roztopionym (mokrym) szronem, który może być usunięty za pomocą wycieraczek szyby przedniej;
- 5) „instalacja odmgławiająca” oznacza instalację służącą do usuwania zamglenia wewnętrznej powierzchni szyby przedniej;
- 6) „zamglenie” oznacza warstwę kroplin na wewnętrznej części powierzchni oszklonej szyby przedniej;

⁽¹⁾ Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 81 z 28.3.1978, s. 27.

- 7) „obszar odmgławiony” oznacza obszar szyby przedniej, którego uprzednio zamglona wewnętrzna powierzchnia pozostaje sucha bez żadnych kropli ani śladów wody;
- 8) „pole widzenia A” oznacza obszar badany A zgodnie z definicją określoną w pkt 2.2 załącznika 18 do regulaminu 43 ⁽¹⁾;
- 9) „pole widzenia B” oznacza zredukowany obszar badany B zgodnie z definicją określoną w pkt 2.4 załącznika 18 do regulaminu 43 bez wyłączenia obszaru zdefiniowanego w pkt 2.4.1 tego regulaminu;
- 10) „konstrukcyjny kąt oparcia siedzenia” oznacza kąt zmierzony między pionową linią przechodzącą przez punkt R (punkt odniesienia miejsca siedzącego) i linią tułowia w położeniu, które odpowiada konstrukcyjnej pozycji oparcia siedzenia określonej przez producenta pojazdu;
- 11) „punkt R” lub „punkt odniesienia miejsca siedzącego” oznacza punkt konstrukcyjny określony przez producenta pojazdu dla każdego miejsca siedzącego i ustalony w odniesieniu do trójwymiarowego układu odniesienia;
- 12) „trójwymiarowy układ odniesienia” oznacza siatkę odniesienia składającą się z pionowej wzdłużnej płaszczyzny X-Z, poziomej płaszczyzny X-Y oraz pionowej poprzecznej płaszczyzny Y-Z zgodnie z przepisami dodatku 2 do załącznika II;
- 13) „główne punkty odniesienia” oznaczają otwory, powierzchnie, oznaczenia lub inne znaki identyfikacyjne w nadwoziu lub podwoziu pojazdu, których współrzędne X, Y i Z trójwymiarowej siatki odniesienia są określone przez producenta pojazdu;
- 14) „główny wyłącznik pojazdu” oznacza urządzenie, za pomocą którego układ elektroniczny pojazdu zostaje włączony do normalnego trybu pracy ze stanu wyłączenia, takiego jak np. gdy pojazd jest zaparkowany bez obecności kierowcy.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 27 lipca 2010 r.

Artykuł 3

Przepisy dotyczące homologacji typu WE pojazdów w odniesieniu do odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej

1. Producent lub jego przedstawiciel składa w organie udzielającym homologacji typu wnioski o homologację typu WE pojazdu w odniesieniu do odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej.

2. Wniosek sporządza się zgodnie ze wzorem dokumentu informacyjnego określonym w części 1 załącznika I.

3. Jeżeli spełniono odpowiednie wymagania określone w załączniku II, organ udzielający homologacji udziela homologacji typu WE i wydaje numer homologacji typu zgodnie z systemem numerowania określonym w załączniku VII do dyrektywy 2007/46/WE.

Państwo członkowskie nie może przydzielić tego samego numeru innemu typowi pojazdu.

4. Do celów ust. 3 organ udzielający homologacji typu wydaje świadectwo homologacji typu WE sporządzone zgodnie ze wzorem zamieszczonym w części 2 załącznika I.

Artykuł 4

Ważność i rozszerzenie homologacji udzielonych na podstawie dyrektywy 78/317/EWG

Władze krajowe zezwalają na sprzedaż i dopuszczenie do ruchu pojazdów homologowanych przed datą określoną w art. 13 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 i nadal udzielają rozszerzenia homologacji dla tych pojazdów zgodnie z warunkami określonymi w dyrektywie 78/317/EWG.

Artykuł 5

Wejście w życie

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

W imieniu Komisji

José Manuel BARROSO

Przewodniczący

⁽¹⁾ Jeszcze nie opublikowany. Publikacja planowana jest najpóźniej na sierpień 2010 r.

ZAŁĄCZNIK I

Dokumenty administracyjne dotyczące homologacji typu WE pojazdów silnikowych w odniesieniu do odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej

CZĘŚĆ 1

Dokument informacyjny

WZÓR

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu WE pojazdu silnikowego w odniesieniu do odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej.

Poniższe informacje należy dostarczyć w trzech egzemplarzach, wraz ze spisem treści. Wszelkie rysunki należy sporządzić w odpowiedniej skali i stopniu szczegółowości w formacie A4 lub złożone do tego formatu. Fotografie, jeśli zostały załączone, muszą być dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne, o których mowa w niniejszym załączniku, są sterowane elektronicznie, należy przedstawić charakterystykę tego sterowania.

0. INFORMACJE OGÓLNE
 - 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta)
 - 0.2. Typ:
 - 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą))
 - 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeśli oznaczono na pojeździe ^(b):
 - 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia
 - 0.4. Kategoria pojazdu ^(c):
 - 0.5. Nazwa i adres producenta:
 - 0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) fabryk(-i) montujących(-ej):
 - 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje):
1. OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE POJAZDU
 - 1.1. Fotografie i/lub rysunki pojazdu przedstawiciela typu:
 - 1.6. Umieszczenie i układ silnika:
 - 1.8. Kierunek ruchu drogowego: lewostronny/prawostronny ⁽¹⁾.
3. SILNIK ^(k)
 - 3.1. Producent silnika:
 - 3.1.1. Kod fabryczny silnika (oznaczony na silniku lub identyfikowalny w inny sposób):
 - 3.2. Silnik spalania wewnętrznego
 - 3.2.1. Dokładny opis silnika
 - 3.2.1.1. Zasada działania silnika: z zapłonem iskrowym/samoczynnym ⁽¹⁾ Cykl: czterosuwowy/dwusuwowy/o tłoku obrotowym ⁽¹⁾
 - 3.2.1.2. Liczba i układ cylindrów:
 - 3.2.1.3. Pojemność skokowa silnika ^(m): cm³
 - 3.2.1.6. Prędkość obrotowa silnika na biegu jałowym ⁽²⁾: min⁻¹
 - 3.2.1.8. Maksymalna moc netto silnika ⁽ⁿ⁾: kW przy min⁻¹ (wartość podana przez producenta)
 - 3.2.2. Paliwo
 - 3.2.2.1. Pojazdy lekkie: olej napędowy/benzyna/LPG/NG lub biometan/etanol (E85)/bioolej napędowy/wodór ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾
 - 3.2.5. Osprzęt elektryczny
 - 3.2.5.1. Napięcie znamionowe:V, plus/minus połączony z masą ⁽¹⁾

- 3.2.5.2. Prądnica
 - 3.2.5.2.1. Typ:
 - 3.2.5.2.2. Moc znamionowa:VA
- 3.2.7. Układ chłodzenia: ciecz/powietrze ⁽¹⁾
 - 3.2.7.1. Znamionowe nastawy urządzenia sterowania temperaturą silnika:
 - 3.2.7.2. Chłodzenie cieczą
 - 3.2.7.2.1. Rodzaj cieczy:
 - 3.2.7.2.2. Pompa(-y) wymuszająca(-e): tak/nie ⁽¹⁾
 - 3.2.7.2.3. Właściwości: lub
 - 3.2.7.2.3.1. Marka(-i):
 - 3.2.7.2.3.2. Typ(-y):
 - 3.2.7.2.4. Przełożenie(-nia):
 - 3.2.7.2.5. Opis wentylatora i jego napędu:
 - 3.2.7.3. Chłodzenie powietrzem
 - 3.2.7.3.1. Wentylator: tak/nie ⁽¹⁾
 - 3.2.7.3.2. Właściwości: lub
 - 3.2.7.3.2.1. Marka(-i):
 - 3.2.7.3.2.2. Typ(-y):
- 3.3. Silnik elektryczny
 - 3.3.1. Typ (uzwojenie, wzbudzenie)
 - 3.3.1.1. Maksymalna moc godzinowa: kW
 - 3.3.1.2. Napięcie robocze: V
 - 3.3.2. Akumulator
 - 3.3.2.1. Liczba ogniw:
 - 3.3.2.2. Masa: kg
 - 3.3.2.3. Pojemność: Ah (amperogodzin)
 - 3.3.2.4. Umiejscowienie:
 - 3.4. Silnik lub zespół silników
 - 3.4.1. Pojazd hybrydowy z napędem elektrycznym: tak/nie ⁽¹⁾
 - 3.4.2. Kategoria pojazdu hybrydowego z napędem elektrycznym: z doładowaniem ze źródeł zewnętrznych/bez doładowania ze źródeł zewnętrznych ⁽¹⁾
 - 3.4.3. Przełącznik trybu działania: z/bez ⁽¹⁾
 - 3.4.3.1. Tryby wybieralne
 - 3.4.3.1.1. Tylko elektryczny: tak/nie ⁽¹⁾
 - 3.4.3.1.2. Tylko zużywający paliwo: tak/nie ⁽¹⁾
 - 3.4.3.1.3. Tryby hybrydowe: tak/nie ⁽¹⁾ (jeżeli tak, podać krótki opis):
 - 3.4.4. Opis urządzenia do magazynowania energii: (akumulator, kondensator, koło zamachowe/prądnica)
 - 3.4.4.1. Marka(-i):
 - 3.4.4.2. Typ(-y):
 - 3.4.4.3. Numer identyfikacyjny:

- 3.4.4.4. Rodzaj ogniwa elektrochemicznego:
- 3.4.4.5. Energia: (dla akumulatora: napięcie i pojemność Ah w 2 h, dla kondensatora: J,
- 3.4.4.6. Ładowarka: pokładowa/zewnętrzna/brak (¹)
- 3.6. Temperatury pracy dopuszczalne przez producenta
- 3.6.1. Układ chłodzenia
- 3.6.1.1. Chłodzenie cieczą, maksymalna temperatura przy wylocie cieczy z silnika:K
- 3.6.1.2. Chłodzenie powietrzem
- 3.6.1.2.1. Punkt odniesienia:
- 3.6.1.2.2. Maksymalna temperatura w punkcie odniesienia: K
- 3.6.2. Maksymalna temperatura na wlocie do chłodnicy powietrza doładowanego:K
- 3.6.3. Maksymalna temperatura gazów wydechowych w miejscu rury (rur) wydechowej(-ych) sąsiadujących z kołnierzem(-ami) kolektora wydechowego lub turbosprężarki doładowującej:K
- 9. NADWOZIE
- 9.1. Typ nadwozia z wykorzystaniem kodów określonych w części C załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE:
- 9.2. Zastosowane materiały i metody wykonania:
- 9.3. Drzwi kierowcy i pasażerów, zamki i zawiasy
- 9.3.1. Układ i liczba drzwi:
- 9.4. Pole widzenia
- 9.4.1. Dostatecznie szczegółowe dane dotyczące głównych punktów odniesienia, aby można było łatwo określić ich położenie względem siebie oraz względem punktu R:
- 9.4.2. Rysunek(-i) lub fotografia(-e) przedstawiające rozmieszczenie części składowych znajdujących się w obrębie 180° przedniego pola widzenia:
- 9.5. Szyba przednia i pozostałe szyby
- 9.5.1. Szyba przednia
- 9.5.1.1. Zastosowane materiały:
- 9.5.1.2. Sposób montowania:
- 9.5.1.3. Kąt pochylenia:
- 9.5.1.4. Numer(-y) homologacji typu:
- 9.5.1.5. Akcesoria szyby przedniej oraz sposób ich umieszczenia wraz z krótkim opisem ewentualnych części elektrycznych/elektronicznych:
- 9.6. Wycieraczka(-i) szyby przedniej
- 9.6.1. Szczegółowy opis techniczny (w tym fotografie lub rysunki):
- 9.7. Spryskiwacz szyby przedniej
- 9.7.1. Szczegółowy opis techniczny (w tym fotografie lub rysunki) lub, jeżeli zostały homologowane jako oddzielne zespoły techniczne, numer homologacji typu WE:
- 9.8. Odszranianie i odmgławianie
- 9.8.1. Szczegółowy opis techniczny (w tym fotografie lub rysunki):
- 9.8.2. Maksymalny pobór mocy prądu elektrycznego: kW
- 9.10. Wyposażenie wnętrza
- 9.10.1. Wewnętrzne zabezpieczenia kierowcy i pasażerów
- 9.10.1.1. Rysunek lub fotografie przedstawiające położenie załączonych przekrojów i widoków:
- 9.10.1.3. Fotografie, rysunki i/lub widok w rozłożeniu na części wyposażenia wnętrza, przedstawiające części przedziału pasażerskiego i zastosowane materiały (z wyjątkiem wewnętrznych lusterek wstecznych), rozmieszczenie urządzeń sterujących, dach i dach przesuwany, oparcia siedzenia, siedzenia i tylne części siedzeń:

- 9.10.3. Siedzenia
- 9.10.3.1. Liczba miejsc siedzących ⁽⁶⁾:
- 9.10.3.1.1. Umieszczenie i układ:
- 9.10.3.5. Współrzędne lub rysunek punktu R
- 9.10.3.5.1. Siedzenie kierowcy:
- 9.10.3.6. Konstrukcyjny kąt oparcia siedzenia
- 9.10.3.6.1. Siedzenie kierowcy:

Odnosiniki

- (¹) Niepotrzebne skreślić.
- (²) Określić tolerancję.
- (⁶) Pojazdy, które mogą być zasilane zarówno benzyną, jak i paliwami gazowymi, ale w których układ zasilania benzyną jest przeznaczony jedynie do wykorzystywania w sytuacjach awaryjnych i do rozruchu oraz w których maksymalna pojemność zbiornika na benzynę nie przekracza 15 litrów, uważane są do celów badań za pojazdy, które mogą być zasilane jedynie paliwem gazowym.
- (^b) Jeśli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym dotyczącym homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?”. (np. ABC??123??).
- (^c) Sklasyfikowane według definicji zawartej w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE.
- (^k) W przypadku pojazdu, który może być napędzany różnymi paliwami lub ich połączeniem, należy powtórzyć odpowiednie punkty. W przypadku niekonwencjonalnych silników i układów dane równoważne z danymi tu określonymi przekazuje producent.
- (^m) Wartość tę należy obliczyć ($\pi = 3,1416$) i zaokrąglić z dokładnością do 1 cm^3 .
- (ⁿ) Określone zgodnie z wymaganiami dyrektywy Rady 80/1269/EWG (Dz.U. L 375 z 31.12.1980, s. 46).
- (⁶) Liczba miejsc siedzących, którą należy podać, jest równa liczbie miejsc siedzących podczas ruchu pojazdu. W przypadku układu modułowego może być określony zakres.

CZĘŚĆ 2

Świadectwo homologacji typu WE

WZÓR

Format: A4 (210 × 297 mm)

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczęć organu udzielającego homologacji typu

Zawiadomienie dotyczące:

- homologacji typu WE ⁽¹⁾
 - rozszerzenia homologacji typu WE ⁽¹⁾
 - odmowy homologacji typu WE ⁽¹⁾
 - cofnięcia homologacji typu WE ⁽¹⁾
- } typu pojazdu w odniesieniu do odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej

w odniesieniu do rozporządzenia (UE) nr 672/2010, ostatnio zmienionego rozporządzeniem (UE) nr .../... ⁽¹⁾

Numer homologacji typu WE:

Powód rozszerzenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
- 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeśli oznaczono na pojeździe ⁽²⁾:
- 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽³⁾:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) fabryk(-i) montujących(-ej):
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje):

SEKCJA II

- 1. Informacje dodatkowe: zob. uzupełnienie.
- 2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
- 3. Data sprawozdania z badań:
- 4. Numer sprawozdania z badań:
- 5. Uwagi (jeżeli występują): zob. uzupełnienie.
- 6. Miejsce:
- 7. Data:
- 8. Podpis:

Załączniki: Pakiet informacyjny

Sprawozdanie z badań

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.
⁽²⁾ Jeżeli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym dotyczącym homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).
⁽³⁾ Jak określono w sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

Uzupełnienie

do świadectwa homologacji typu WE nr ...

1. Dodatkowe informacje:
 - 1.1. Krótki opis typu pojazdu dotyczący jego budowy, wymiarów, linii i materiałów składowych:
 - 1.2. Opis instalacji odszraniających i odmgławiających:
 - 1.3. Opis wewnętrznych układów i wyposażenia, które mogą wpływać na badania:
 - 1.4. Maksymalna liczba miejsc siedzących:
 - 1.5. Właściwości szyby przedniej: grubość części składowych (mm):
 - 1.6. Napięcie znamionowe instalacji elektrycznej (V):
2. Kierunek ruchu drogowego: lewostronny/prawostronny ⁽¹⁾
3. Silnik: z zapłonem iskrowym/samoczynnym/elektryczny/hybrydowy elektryczny/⁽¹⁾
4. Temperatura badania odszrania - 8 °C/- 18 °C ⁽¹⁾
5. Uwagi:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK II

Wymagania dotyczące odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej

1. WYMAGANIA SZCZEGÓLNE
 - 1.1. Odszranianie szyby przedniej
 - 1.1.1. Każdy pojazd wyposażony jest w instalację do usuwania szronu i lodu z zewnętrznej oszklonej powierzchni szyby przedniej. Instalacja odszraniająca szyby przedniej jest wystarczająco skuteczna, aby zapewnić odpowiednią widzialność przez szybę przednią przy niskich temperaturach.
 - 1.1.2. Skuteczność instalacji sprawdza się poprzez określenie obszaru odszranianego szyby przedniej w określonych odstępach czasu od rozruchu, po tym jak przez pewien okres pojazd znajdował się w zimnej komorze.
 - 1.1.3. Wymagania wymienione w pkt 1.1.1 i 1.1.2 są sprawdzane z wykorzystaniem metody określonej w pkt 2.1 niniejszego załącznika.
 - 1.1.4. Spełnione zostają następujące wymagania:
 - 1.1.4.1. Po 20 minutach od rozpoczęcia badania pole widzenia A, określone w dodatku 3 do załącznika II, jest odszronione w 80 %.
 - 1.1.4.2. Po 25 minutach od rozpoczęcia badania obszar odszraniany szyby przedniej od strony pasażera musi być porównywalny z obszarem określonym w 1.1.4.1, od strony kierowcy.
 - 1.1.4.3. Po 40 minutach od rozpoczęcia badania pole widzenia B, określone w dodatku 3 do załącznika II, jest odszronione w 95 %.
 - 1.2. Odmgławianie szyby przedniej
 - 1.2.1. Każdy pojazd jest wyposażony w instalację do usuwania zamglenia z wewnętrznej oszklonej powierzchni szyby przedniej.
 - 1.2.2. Instalacja odmgławiająca musi być wystarczająco skuteczna, aby przywrócić widoczność przez szybę przednią w przypadku gdy jest ona zamglona. Skuteczność tej instalacji sprawdza się z wykorzystaniem procedury określonej w pkt 2.2 niniejszego załącznika.
 - 1.2.3. Spełnione zostają następujące wymagania:
 - 1.2.3.1. Pole widzenia A określone w dodatku 3 do załącznika II zostaje odmgławione w 90 % w ciągu 10 minut.
 - 1.2.3.2. Pole widzenia B określone w dodatku 3 do załącznika II (pole widzenia B) zostaje odmgławione w 80 % w ciągu 10 minut.
2. PROCEDURA BADANIA
 - 2.1. Odszranianie szyby przedniej
 - 2.1.1. Badanie przeprowadza się w jednej z następujących temperatur wybranej przez producenta: $-8^{\circ} \pm 2^{\circ}\text{C}$ lub $-18^{\circ} \pm 3^{\circ}\text{C}$.
 - 2.1.2. Badanie przeprowadza się w zimnej komorze wystarczająco obszernej, aby zmieścił się cały pojazd, z wyposażeniem umożliwiającym utrzymanie w komorze jednej z wymienionych w pkt 2.1.1 temperatur przez okres przeprowadzania badania oraz umożliwiającym utrzymanie obiegu zimnego powietrza. Zimną komorę utrzymuje się w określonej temperaturze badania, lub w niższej temperaturze, przez co najmniej 24 godziny przed rozpoczęciem okresu, podczas którego pojazd jest wystawiony na zimno.
 - 2.1.3. Przed badaniem zewnętrzna i wewnętrzna powierzchnia szyby przedniej zostaje całkowicie odtłuszczona za pomocą spirytusu skażonego metanolem lub równoważnego środka odtłuszczającego. Po wysuszeniu stosuje się roztwór amoniaku o stężeniu nie mniejszym niż 3 % i nie większym niż 10 %. Powierzchnię pozostawia się ponownie do wyschnięcia, a następnie wyciera się ją suchą bawełnianą szmatką.

- 2.1.4. Pojazd z wyłączonym silnikiem znajduje się w temperaturze badania przez nie mniej niż 10 godzin przed rozpoczęciem badania.
- 2.1.4.1. Jeżeli jest możliwe sprawdzenie, czy temperatura płynu chłodzącego silnik oraz oleju silnikowego ustabilizowała się na poziomie temperatury badania, okres ten może być skrócony.
- 2.1.5. Po zalecanym w pkt 2.1.4 okresie ekspozycji na całą zewnętrzną powierzchnię szyby przedniej nakłada się równą warstwę lodu w ilości $0,044 \text{ g/cm}^2$ za pomocą wodnego pistoletu natryskowego pracującego pod ciśnieniem roboczym równym $3,5 \pm 0,2$ bara.
- 2.1.5.1. Dyszę spryskiwacza, wyregulowaną na pełny zakres strumienia i maksymalny przepływ, ustawia się prostopadle do oszklonej powierzchni w odległości 200–250 mm, a następnie przesuwają ją wzdłuż szyby przedniej od jednej do drugiej strony tak, aby utworzyć równą warstwę lodu.
- 2.1.5.1.1. W celu spełnienia wymagań określonych w pkt 2.1.5 można wykorzystać pistolet natryskowy posiadający dyszę o średnicy 1,7 mm oraz o natężeniu przepływu $0,395 \text{ l/min}$, zdolny do wytworzenia strumienia o średnicy 300 mm na powierzchni oszklonej z odległości 200 mm od tej powierzchni. Można również wykorzystać wszelkie inne urządzenia, dzięki którym zostaną spełnione te wymagania.
- 2.1.6. Po uformowaniu się lodu na szybie przedniej pojazd jest przetrzymywany w zimnej komorze przez dodatkowy okres nie krótszy niż 30 minut i nie dłuższy niż 40 minut.
- 2.1.7. Po upływie zalecanego w pkt 2.1.6 okresu jeden lub dwóch obserwatorów wchodzi do pojazdu, po czym może być uruchomiony główny wyłącznik pojazdu i dowolny silnik – jeżeli jest to konieczne – za pomocą zewnętrznych urządzeń. Okres badania rozpoczyna się niezwłocznie po aktywowaniu głównego wyłącznika pojazdu.
- 2.1.7.1. Jeżeli pojazd jest wyposażony w silnik, prędkości obrotowe silnika mogą zostać dostosowane zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi ogrzewania przy rozruchu przy niskich temperaturach.
- 2.1.7.2. Podczas ostatnich 35 minut badania (lub podczas całego okresu badania, jeżeli pięciminutowa procedura ogrzewania nie jest przeprowadzana):
- 2.1.7.2.1. Silnik, jeżeli pojazd jest w niego wyposażony, pracuje przy prędkości obrotowej nie większej niż 50 % prędkości odpowiadającej maksymalnej mocy użytkowej. Jeżeli jednak okazuje się to niewykonalne ze względu na specyficzne strategie sterowania silnikiem, np. w przypadku pojazdów z napędem hybrydowym elektrycznym, należy określić najgorszy realistyczny scenariusz. W scenariuszu tym uwzględnia się prędkości obrotowe silnika, okresowy lub zupełny brak pracy silnika w normalnych warunkach jazdy przy temperaturze otoczenia wynoszącej $-8 \text{ }^\circ\text{C}$ lub $-18 \text{ }^\circ\text{C}$, w zależności od tego, którą z nich producent wybrał jako temperaturę badania. Jeżeli instalacja może spełnić wymagania dotyczące odszraniania przy wyłączonym silniku, silnik nie musi w ogóle pracować.
- 2.1.7.3. Na początku badania wszystkie akumulatory są całkowicie naładowane.
- 2.1.7.4. Podczas badania napięcie na zaciskach urządzenia odszraniającego nie może przekraczać o więcej niż 20 % znamionowych wartości dla instalacji.
- 2.1.7.5. Temperatura w komorze pomiarowej jest mierzona na poziomie środka szyby przedniej, w punkcie nienarażonym w sposób znaczący na ciepło z badanego pojazdu.
- 2.1.7.6. Pozioma część składowa prędkości powietrza chłodzącego komorę, zmierzona bezpośrednio przed badaniem w środkowej płaszczyźnie pojazdu w punkcie znajdującym się 300 mm od podstawy szyby przedniej na wysokości połowy odcinka między podstawą i górą szyby przedniej, jest możliwie niska, a w każdym razie mniejsza niż 8 km/h .
- 2.1.7.7. Maski silnika, dach, wszystkie drzwi, okna i otwory wentylacyjne, z wyjątkiem wlotów i wylotów układu ogrzewania i wentylacji (o ile pojazd jest wyposażony w te części), są zamknięte; jedno lub dwa okna mogą być otwarte na całkowitą odległość w pionie 25 mm, jeżeli wymaga tego producent pojazdu.

- 2.1.7.8. Przełączniki sterowania instalacją odszraniającą pojazdu są ustawione zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu dla temperatury badania.
- 2.1.7.9. Wycieraczki szyby przedniej mogą być używane podczas badania, o ile nie wymagają obsługi ręcznej innej niż uruchamianie przełączników wewnątrz pojazdu.
- 2.1.8. Obserwator(-rzy) obrysowują obszar odszraniany na wewnętrznej powierzchni szyby przedniej w odstępach pięciominutowych od momentu rozpoczęcia badania.
- 2.1.9. W chwili ukończenia badania odnotowuje się i zaznacza wzór obszaru odszranianego obrysowanego na wewnętrznej powierzchni szyby przedniej zgodnie z wymaganiami pkt 2.1.8 w celu określenia pola widzenia A i B na szybie przedniej.
- 2.2. Odmgławianie szyby przedniej
- 2.2.1. Przed badaniem zewnętrzna powierzchnia szyby przedniej zostaje całkowicie odtłuszczona za pomocą spirytusu skażonego metanolem lub równoważnego środka odtłuszczającego. Po wysuszeniu stosuje się roztwór amoniaku o stężeniu nie mniejszym niż 3 % i nie większym niż 10 %. Powierzchnię pozostawia się ponownie do wyschnięcia, a następnie wyciera się ją suchą bawełnianą szmatką.
- 2.2.2. Badanie przeprowadzane jest w komorze środowiskowej wystarczająco obszernej, aby zmieścił się cały pojazd, zdolnej do wytworzenia i utrzymania temperatury badania wynoszącej -3 ± 1 °C przez cały okres badania.
- 2.2.2.1. Temperatura w komorze pomiarowej jest mierzona na poziomie środka szyby przedniej, w punkcie nienarażonym w sposób znaczący na ciepło pochodzące z badanego pojazdu.
- 2.2.2.2. Pozioma część składowa prędkości powietrza chłodzącego komorę, zmierzona bezpośrednio przed badaniem w środkowej płaszczyźnie pojazdu w punkcie znajdującym się 300 mm od podstawy szyby przedniej na wysokości połowy odcinka między podstawą i górą szyby przedniej, jest możliwie niska, a w każdym razie mniejsza niż 8 km/h.
- 2.2.2.3. Maskę silnika, dach, wszystkie drzwi, okna i otwory wentylacyjne, z wyjątkiem wlotów i wylotów układu ogrzewania i wentylacji (o ile pojazd jest wyposażony w te części), muszą być zamknięte; jedno lub dwa okna mogą być otwarte na całkowitą odległość w pionie 25 mm, jeżeli wymaga tego producent pojazdu;
- 2.2.3. Zamglenie jest wytwarzane za pomocą wytwornicy pary opisanej w dodatku 4 do załącznika II. Wytwornica zawiera wystarczającą ilość wody do wytworzenia co najmniej 70 ± 5 g/h pary na każde miejsce siedzące zaprojektowane przez producenta, w temperaturze otoczenia -3 °C.
- 2.2.4. Wewnętrzną powierzchnię szyby przedniej oczyszcza się zgodnie z zaleceniami przedstawionymi w pkt 2.2.1, a pojazd umieszcza się w komorze środowiskowej. Temperatura otaczającego powietrza jest obniżana a następnie utrzymywana na poziomie -3 °C \pm 1 °C. Pojazd z wyłączonym silnikiem przetrzymuje się w temperaturze badania przez nie mniej niż 10 godzin przed rozpoczęciem badania. Jeżeli jest możliwe sprawdzenie, czy temperatura płynu chłodzącego silnik oraz oleju silnikowego ustabilizowała się na poziomie temperatury badania, okres ten może być skrócony.
- 2.2.5. Wytwornica pary zostaje umieszczona tak, aby jej wyloty znajdowały się w środkowej wzdłużnej płaszczyźnie pojazdu na wysokości 580 mm \pm 80 mm ponad punktem R (punktem odniesienia miejsca siedzącego). Zwykle jest ona umieszczana bezpośrednio za oparciami przednich siedzeń, przy czym siedzenia znajdują się w pozycji konstrukcyjnej określonej przez producenta, a oparcia siedzeń są ustawione zgodnie z konstrukcyjnymi kątami oparcia siedzenia. Jeżeli konstrukcja pojazdu uniemożliwia takie usytuowanie, wytwornica może być umieszczona z przodu oparcia w pozycji możliwie najbliższej pozycji opisanej powyżej.
- 2.2.6. Po pięciominutowym działaniu wytwornicy wewnątrz pojazdu, jeden lub dwóch obserwatorów wchodzi szybko do pojazdu, otwierając którekolwiek z drzwi w czasie nie przekraczającym 8 sekund, i siada(-ją) na przednim(-ch) siedzeniu(-ach), a wydajność wytwornicy jest zmniejszana o 70 ± 5 g/h na każdego obserwatora.
- 2.2.7. Po upływie minuty od momentu wejścia obserwatora(-ów) do pojazdu można uruchomić główny wyłącznik pojazdu i dowolny silnik – jeżeli jest to konieczne – za pomocą zewnętrznych urządzeń. Okres badania rozpoczyna się niezwłocznie po aktywowaniu głównego wyłącznika pojazdu.

- 2.2.7.1. Silnik, o ile pojazd jest w niego wyposażony, pracuje przy prędkości obrotowej nie większej niż 50 % prędkości odpowiadającej maksymalnej mocy użytkowej. Jeżeli jednak okazuje się to niewykonalne ze względu na specyficzne strategie sterowania silnikiem, np. w przypadku pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym, należy określić najgorszy realistyczny scenariusz. W scenariuszu tym uwzględnia się prędkości obrotowe silnika, okresowy lub zupełny brak pracy silnika w normalnych warunkach jazdy przy temperaturze otoczenia wynoszącej -1°C . Jeżeli instalacja może spełnić wymagania dotyczące odmgławiania przy wyłączonym silniku, silnik nie musi w ogóle pracować.
- 2.2.7.2. Urządzenie do sterowania instalacją odmgławiającą pojazdu jest ustawione zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu dla temperatury badania.
- 2.2.7.3. Na początku badania wszystkie akumulatory są całkowicie naładowane.
- 2.2.7.4. Napięcie na zaciskach urządzenia odmgławiającego nie może przekraczać znamionowych wartości dla instalacji o więcej niż 20 %.
- 2.2.8. Na końcu badania odnotowuje się i zaznacza wzór odmgławionego obszaru w celu określenia pola widzenia A i B na szybie przedniej.
-

*Dodatek 1***Procedura weryfikacji punktu R (punktu odniesienia miejsca siedzącego)**

Punkt R (punkt odniesienia miejsca siedzącego) ustala się zgodnie z przepisami określonymi w załączniku 3 do regulaminu nr 17 EKG ONZ ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 373 z 27.12.2006, s. 1.

*Dodatek 2***Procedura określania głównych punktów odniesienia w trójwymiarowym układzie odniesienia**

Stosunek przestrzenny między głównymi punktami odniesienia na rysunkach a ich rzeczywistym umiejscowieniem w pojeździe ustala się zgodnie z przepisami określonymi w załączniku 4 do regulaminu nr 125 EKG ONZ ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Jeszcze nieopublikowany. Publikacja planowana jest najpóźniej na sierpień 2010 r.

*Dodatek 3***Procedura określania pól widzenia na przednich szybach pojazdów**

Pola widzenia A i B ustala się zgodnie z przepisami określonymi w załączniku 18 do regulaminu nr 43 EKG ONZ.

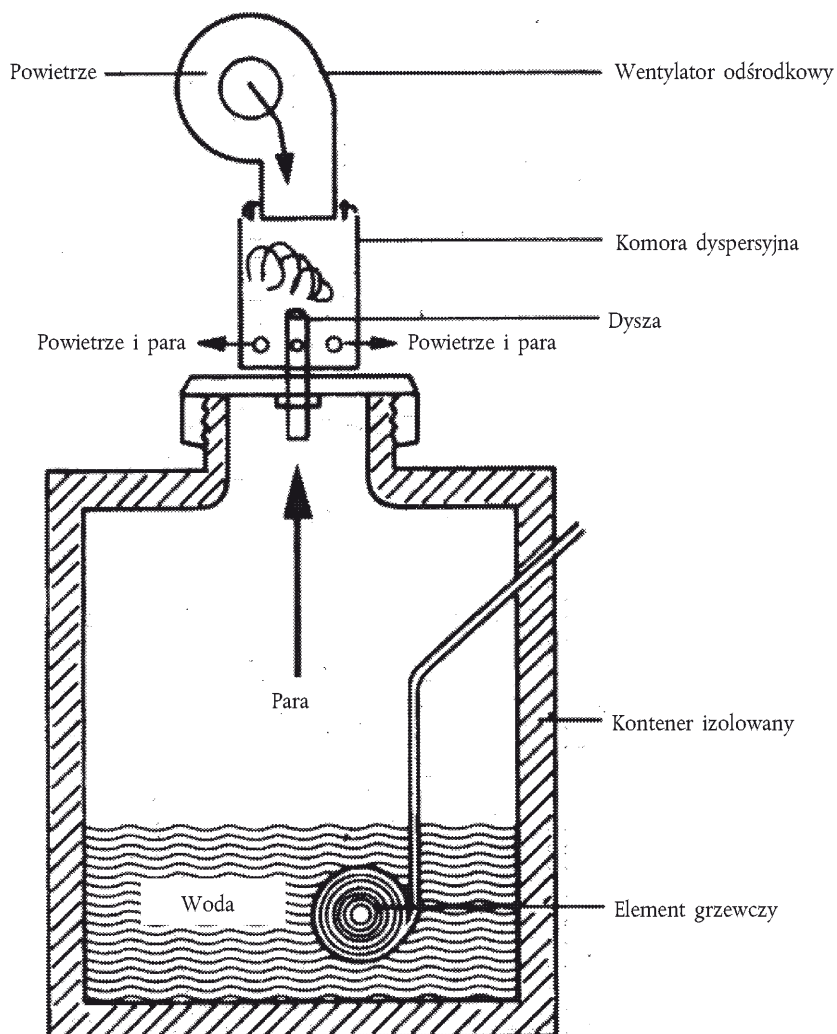
Dodatek 4

Wymagania w zakresie wytwornicy pary

1. CHARAKTERYSTYKA
 - 1.1. Wytwornica pary wykorzystywana do badania posiada następujące ogólne właściwości:
 - 1.1.1. Zbiornik wodny ma pojemność co najmniej 2,25 l.
 - 1.1.2. Utrata ciepła w momencie wrzenia nie przekracza 75 W w temperaturze otoczenia -3 ± 1 °C.
 - 1.1.3. Wentylator ma wydajność od 0,07 do 0,10 m³/min przy ciśnieniu statycznym 0,5 mbara.
 - 1.1.4. Sześć otworów wylotowych pary jest umieszczonych wokół szczytu wytwornicy, w równych odległościach od siebie (zob. rys. 1):
 - 1.1.5. Wytwornica jest wykalibrowana w temperaturze -3 ± 1 °C, aby umożliwić odczyt na każde 70 ± 5 g/h wytworzonej pary aż do uzyskania maksymalnie n -krotności tej liczby, gdzie n jest maksymalną liczbą miejsc siedzących określoną przez producenta.

Rysunek 1

Schemat wytwornicy pary



- 1.2. Części wyszczególnione poniżej mają następujące wymiary i cechy materiału:
 - 1.2.1. Dysza
 - 1.2.1.1. Wymiary:
 - 1.2.1.1.1. Długość 100 mm
 - 1.2.1.1.2. Średnica wewnętrzna 15 mm.
 - 1.2.1.2. Materiał:
 - 1.2.1.2.1. Mosiądz.
 - 1.2.2. Komora dyspersyjna
 - 1.2.2.1. Wymiary:
 - 1.2.2.1.1. Zewnętrzna średnica przewodu 75 mm.
 - 1.2.2.1.2. Grubość ścianki 0,38 mm.
 - 1.2.2.1.3. Długość 115 mm.
 - 1.2.2.1.4. Sześć otworów o średnicy 6,3 mm równo rozmieszczonych na wysokości 25 mm powyżej dna komory dyspersyjnej.
 - 1.2.2.2. Materiał:
 - 1.2.2.2.1. Mosiądz.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 673/2010**z dnia 27 lipca 2010 r.****ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 1580/2007 z dnia 21 grudnia 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze do rozporządzeń Rady (WE) nr 2200/96, (WE) nr 2201/96 i (WE) nr 1182/2007 w sektorze owoców i warzyw ⁽²⁾, w szczególności jego art. 138 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

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

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 28 lipca 2010 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 27 lipca 2010 r.

*W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Jean-Luc DEMARTY**Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich*⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 350 z 31.12.2007, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

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

(EUR/100 kg)

Kod CN	Kod krajów trzecich ⁽¹⁾	Standardowa stawka celna w przywozie
0702 00 00	MK	30,3
	TR	105,8
	ZZ	68,1
0707 00 05	TR	95,6
	ZZ	95,6
0709 90 70	TR	85,8
	ZZ	85,8
0805 50 10	AR	107,4
	UY	133,9
	ZA	100,7
	ZZ	114,0
0806 10 10	AR	137,6
	CL	86,1
	EG	145,2
	IL	126,4
	MA	161,5
	TR	154,8
	ZA	130,8
	ZZ	134,6
0808 10 80	AR	143,2
	BR	77,2
	CA	98,9
	CL	102,3
	CN	82,1
	MA	54,2
	NZ	110,3
	US	132,3
	UY	111,6
	ZA	97,9
	ZZ	101,0
0808 20 50	AR	74,3
	CL	183,5
	NZ	130,0
	ZA	106,0
	ZZ	123,5
0809 10 00	TR	192,5
	ZZ	192,5
0809 20 95	TR	228,0
	US	520,8
	ZZ	374,4
0809 30	TR	193,7
	ZZ	193,7
0809 40 05	BA	63,7
	TR	126,3
	XS	82,8
	ZZ	90,9

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

ROZPORZĄDZENIE (UE) NR 674/2010 EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO**z dnia 23 lipca 2010 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 63/2002 (EBC/2001/18) w sprawie statystyki dotyczącej stóp procentowych stosowanych przez monetarne instytucje finansowe w odniesieniu do depozytów i pożyczek dla gospodarstw domowych i przedsiębiorstw****(EBC/2010/7)**

RADA PREZESÓW EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 2533/98 z dnia 23 listopada 1998 r. dotyczące zbierania informacji statystycznych przez Europejski Bank Centralny ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 1 i art. 6 ust. 4,

Artykuł 1

Pierwsze zdanie ustępu pierwszego załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 63/2002 (EBC/2001/18) otrzymuje brzmienie:

a także mając na uwadze, co następuje:

„Do miesiąca odniesienia – grudnia 2013 r. – włącznie ust. 10 załącznika I ma następujące brzmienie:”.

(1) Istnieje potrzeba dalszej oceny jakości minimalnej próby krajowej ustalonej w oparciu o zdefiniowane kryteria, w związku z czym niezbędne jest przedłużenie odpowiedniego okresu przejściowego.

Artykuł 2

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

(2) Odpowiednich zmian wymaga zatem rozporządzenie (WE) nr 63/2002 Europejskiego Banku Centralnego z dnia 20 grudnia 2001 r. w sprawie statystyki dotyczącej stóp procentowych stosowanych przez monetarne instytucje finansowe w odniesieniu do depozytów i kredytów dla gospodarstw domowych i przedsiębiorstw (EBC/2001/18) ⁽²⁾,

Sporządzono we Frankfurcie nad Menem dnia 23 lipca 2010 r.

W imieniu Rady Prezesów EBC

Jean-Claude TRICHET

Prezes EBC

⁽¹⁾ Dz.U. L 318 z 27.11.1998, s. 8.

⁽²⁾ Dz.U. L 10 z 12.1.2002, s. 24.

DECYZJE

DECYZJA RADY

z dnia 13 lipca 2010 r.

zgodnie z art. 140 ust. 2 Traktatu w sprawie przyjęcia przez Estonię euro w dniu 1 stycznia 2011 r.

(2010/416/UE)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktat”), w szczególności jego art. 140 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając sprawozdanie Komisji Europejskiej,

uwzględniając sprawozdanie Europejskiego Banku Centralnego,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego,

uwzględniając dyskusje w Radzie Europejskiej,

uwzględniając zalecenie członków Rady reprezentujących państwa członkowskie, których walutą jest euro,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Trzeci etap unii gospodarczej i walutowej („UGW”) rozpoczął się dnia 1 stycznia 1999 r. Dnia 3 maja 1998 r., decyzją 98/317/WE ⁽¹⁾ Rada, zebrana w Brukseli w składzie szefów państw lub rządów, zdecydowała, że Belgia, Niemcy, Hiszpania, Francja, Irlandia, Włochy, Luksemburg, Niderlandy, Austria, Portugalia i Finlandia spełniły warunki konieczne do przyjęcia jednej waluty z dniem 1 stycznia 1999 r.

(2) Decyzją 2000/427/WE ⁽²⁾ Rada zdecydowała, że Grecja spełniła warunki konieczne do przyjęcia jednej waluty z dniem 1 stycznia 2001 r. Decyzją 2006/495/WE ⁽³⁾ Rada zdecydowała, że Słowenia spełniła warunki konieczne do przyjęcia jednej waluty z dniem

1 stycznia 2007 r. Decyzjami 2007/503/WE ⁽⁴⁾ i 2007/504/WE ⁽⁵⁾ Rada zdecydowała, że Cypr i Malta spełniły warunki konieczne do przyjęcia jednej waluty z dniem 1 stycznia 2008 r. Decyzją 2008/608/WE ⁽⁶⁾ Rada zdecydowała, że Słowacja spełniła warunki konieczne do przyjęcia jednej waluty z dniem 1 stycznia 2009 r.

(3) Zgodnie z pkt 1 Protokołu w sprawie niektórych postanowień dotyczących Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej załączonego do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską Zjednoczone Królestwo powiadomiło Radę, że nie zamierza przejść do trzeciego etapu UGW z dniem 1 stycznia 1999 r. Od tego czasu powiadomienie to nie zostało zmienione. Zgodnie z pkt 1 Protokołu w sprawie niektórych postanowień dotyczących Danii załączonego do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską oraz zgodnie z decyzją podjętą przez szefów państw lub rządów w Edynburgu w grudniu 1992 r. Dania powiadomiła Radę, że nie zamierza uczestniczyć w trzecim etapie UGW. Dania nie złożyła wniosku o rozpoczęcie procedury, o której mowa w art. 140 ust. 2 Traktatu.

(4) Na mocy decyzji 98/317/WE Szwecja jest objęta derogacją w rozumieniu art. 139 ust. 1 Traktatu. Zgodnie z art. 4 Aktu przystąpienia z 2003 r., Republika Czeska, Estonia, Łotwa, Litwa, Węgry i Polska są objęte derogacją w rozumieniu art. 139 ust. 1 Traktatu. Zgodnie z art. 5 Aktu przystąpienia z 2005 r., Bułgaria i Rumunia są objęte derogacją w rozumieniu art. 139 ust. 1 Traktatu.

(5) Europejski Bank Centralny („EBC”) został utworzony dnia 1 lipca 1998 r. Europejski system walutowy został zastąpiony mechanizmem kursowym, którego ustanowienie zostało uzgodnione rezolucją Rady Europejskiej z

⁽¹⁾ Dz.U. L 139 z 11.5.1998, s. 30.

⁽²⁾ Dz.U. L 167 z 7.7.2000, s. 19.

⁽³⁾ Dz.U. L 195 z 15.7.2006, s. 25.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 186 z 18.7.2007, s. 29.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 186 z 18.7.2007, s. 32.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 195 z 24.7.2008, s. 24.

dnia 16 czerwca 1997 r. w sprawie utworzenia mechanizmu kursów walut w trzecim etapie unii gospodarczej i walutowej⁽¹⁾. Funkcjonowanie mechanizmu kursowego w trzecim etapie unii gospodarczej i walutowej (ERM II) zostało określone w porozumieniu z dnia 16 marca 2006 r. pomiędzy Europejskim Bankiem Centralnym a krajowymi bankami centralnymi państw członkowskich spoza strefy euro określającym procedury operacyjne mechanizmu kursowego w trzecim etapie unii gospodarczej i walutowej⁽²⁾.

- (6) Art. 140 ust. 2 Traktatu określa procedurę uchylenia derogacji w stosunku do państw członkowskich, których to dotyczy. Przynajmniej raz na dwa lata lub na wniosek państwa członkowskiego objętego derogacją Komisja i EBC składają sprawozdania Radzie zgodnie z procedurą określoną w art. 140 ust. 1 Traktatu. Ostatnie okresowe sprawozdania z konwergencji Komisji i EBC zostały przyjęte w maju 2010 r.
- (7) Przepisy krajowe państw członkowskich, w tym statuty krajowych banków centralnych, mają w razie potrzeby zostać dostosowane w celu zapewnienia zgodności z art. 130 i 131 Traktatu oraz ze Statutem Europejskiego Systemu Banków Centralnych i Europejskiego Banku Centralnego (Statut ESBC i EBC). Sprawozdania Komisji i EBC zawierają szczegółową ocenę zgodności przepisów prawa Estonii z art. 130 i 131 Traktatu oraz ze Statutem ESBC i EBC.
- (8) Zgodnie z art. 1 Protokołu nr 13 w sprawie kryteriów konwergencji („Protokół”), kryterium stabilności cen, o którym mowa w art. 140 ust. 1 tiret pierwsze Traktatu, oznacza, że państwo członkowskie ma trwały poziom stabilności cen, a średnia stopa inflacji, odnotowana w ciągu jednego roku poprzedzającego badanie, nie przekracza o więcej niż 1,5 punktu procentowego stopy inflacji w trzech państwach członkowskich o najbardziej stabilnych cenach. Na potrzeby kryterium stabilności cen inflacja jest mierzona za pomocą zharmonizowanych wskaźników cen konsumpcyjnych zdefiniowanych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 2494/95 z dnia 23 października 1995 r. dotyczącym zharmonizowanych wskaźników cen konsumpcyjnych⁽³⁾. W celu oceny, czy kryterium stabilności cen zostało spełnione, inflacja w poszczególnych państwach członkowskich została zmierzona jako procentowa zmiana średniej arytmetycznej 12 wskaźników miesięcznych w stosunku do średniej arytmetycznej 12 wskaźników miesięcznych w poprzednim okresie. W sprawozdaniach Komisji i EBC jako wartość referencyjna przyjęta została zwykła średnia arytmetyczna stóp inflacji trzech państw członkowskich o najbardziej stabilnych cenach powiększona o 1,5 punktu procentowego.

Wyliczono, że w okresie jednego roku do marca 2010 r. włącznie wartość referencyjna inflacji wynosiła 1,0 %; trzema państwami członkowskimi o najbardziej stabilnych cenach były Portugalia, Estonia i Belgia, ze stopami

inflacji wynoszącymi odpowiednio – 0,8 %, – 0,7 % i – 0,1 %. W obecnej sytuacji gospodarczej, charakteryzującej się znacznym i powszechnym szokiem negatywnym, gdy wiele państw odnotowuje ujemne stopy inflacji, wydaje się uzasadnione, aby z grupy państw o najbardziej stabilnych cenach wykluczyć te państwa, których średnia stopa inflacji znacznie się różni od średniej inflacji w strefie euro (0,3 % w marcu 2010 r.) – co jest zgodne z precedensem ujętym w sprawozdaniu z konwergencji za 2004 r. – jako że te nietypowe państwa nie mogą być w sposób zasadny uznane za państwa o najbardziej stabilnych cenach, a uwzględnienie ich miałooby poważny wpływ na wartość referencyjną i, tym samym, rzetelność tego kryterium. W marcu 2010 r. podejście to prowadzi do wyłączenia Irlandii, jedyne państwa ze średnią 12-miesięczną stopą inflacji (na poziomie – 2,3 % w marcu 2010 r.) bardzo znacznie odbiegającą od inflacji w strefie euro i w innych państwach członkowskich, co było odzwierciedleniem przede wszystkim poważnego pogorszenia koniunktury gospodarczej.

- (9) Zgodnie z art. 2 Protokołu kryterium sytuacji finansów publicznych, o którym mowa w art. 140 ust. 1 tiret drugie Traktatu, oznacza, że w momencie oceny państwo członkowskie nie jest objęte decyzją Rady zgodnie z art. 126 ust. 6 Traktatu, stwierdzającą istnienie nadmiernego deficytu.
- (10) Zgodnie z art. 3 Protokołu kryterium udziału w mechanizmie kursowym europejskiego systemu walutowego, o którym mowa w art. 140 ust. 1 tiret trzecie Traktatu, oznacza, że państwo członkowskie utrzymywało normalne granice wahań przewidziane w mechanizmie kursowym europejskiego systemu walutowego, bez poważnych napięć przynajmniej przez dwa lata przed dokonaniem oceny. W szczególności przez ten sam okres państwo członkowskie nie mogło zdewaluować z własnej inicjatywy dwustronnego centralnego kursu swojej waluty wobec euro. Od dnia 1 stycznia 1999 r. punkt odniesienia dla oceny spełnienia kryterium kursów wymiany stanowi mechanizm kursowy ERM II. Oceniając spełnienie tego kryterium w swoich sprawozdaniach, Komisja i EBC zbadały okres dwóch lat do dnia 23 kwietnia 2010 r.
- (11) Zgodnie z art. 4 Protokołu kryterium konwergencji stóp procentowych, o którym mowa w art. 140 ust. 1 tiret czwarte Traktatu, oznacza, że w ciągu jednego roku przed dokonaniem oceny państwo członkowskie posiadało średnią nominalną długoterminową stopę procentową nieprzekraczającą więcej niż o dwa punkty procentowe stopy procentowej trzech państw członkowskich o najbardziej stabilnych cenach. Na potrzeby kryterium konwergencji stóp procentowych wykorzystano porównywalne stopy procentowe reprezentatywnych dziesięcioletnich obligacji skarbowych. Estonia, która w marcu 2010 r. była jednym z państw członkowskich o najbardziej stabilnych cenach, nie ma zharmonizowanych reprezentatywnych długoterminowych obligacji skarbowych ani porównywalnych papierów wartościowych, które mogłyby zostać wykorzystane do obliczenia wartości referencyjnej. W związku z tym, zgodnie

⁽¹⁾ Dz.U. C 236 z 2.8.1997, s. 5.

⁽²⁾ Dz.U. C 73 z 25.3.2006, s. 21.

⁽³⁾ Dz.U. L 257 z 27.10.1995, s. 1.

z brzmieniem Protokołu (który wskazuje na „trzy państwa członkowskie o najbardziej stabilnych cenach”), aby ocenić, czy kryterium konwergencji stóp procentowych zostało spełnione, w sprawozdaniach Komisji i EBC jako wartość referencyjną przyjęto zwykłą średnią arytmetyczną nominalnych długoterminowych stóp procentowych pozostałych dwóch państw członkowskich o najbardziej stabilnych cenach powiększoną o dwa punkty procentowe. Obliczona w ten sposób wartość referencyjna dla okresu jednego roku do marca 2010 r. włącznie wyniosła 6,0 %, przy uwzględnieniu średniej ze stóp procentowych w Portugalii (4,2 %) i w Belgii (3,8 %) plus dwa punkty procentowe.

- (12) Zgodnie z art. 5 Protokołu Komisja ma dostarczać dane wykorzystywane w bieżącej ocenie spełnienia kryteriów konwergencji. Komisja udostępniła odpowiednie dane na potrzeby przygotowania niniejszej decyzji. Dane budżetowe zostały dostarczone przez Komisję po tym, jak państwa członkowskie złożyły do dnia 1 kwietnia 2010 r. odpowiednie sprawozdania zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 479/2009 z dnia 25 maja 2009 r. w sprawie stosowania Protokołu w sprawie procedury dla nadmiernego deficytu załączonego do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską ⁽¹⁾.
- (13) Na podstawie przedłożonych przez Komisję i EBC sprawozdań w sprawie postępów dokonanych przez Estonię w wypełnieniu zobowiązań w zakresie urzędowania UGW Komisja stwierdziła, że:
- a) przepisy krajowe w Estonii, w tym statut krajowego banku centralnego, są zgodne z art. 130 i 131 Traktatu i ze Statutem ESBC i EBC;
- b) w odniesieniu do spełnienia przez Estonię kryteriów konwergencji wymienionych w czterech tiret art. 140 ust. 1 Traktatu stwierdza się, że:
- średnia stopa inflacji w Estonii w okresie jednego roku do marca 2010 r. włącznie wyniosła – 0,7 %, a więc znacznie poniżej wartości referencyjnej, i prawdopodobnie pozostanie poniżej wartości referencyjnej w najbliższych miesiącach,
 - Estonia nie jest objęta decyzją Rady w sprawie istnienia nadmiernego deficytu, a jej deficyt budżetowy wyniósł w 2009 r. 1,7 % PKB,
 - od dnia 28 czerwca 2004 r. Estonia jest członkiem mechanizmu ERM II; w okresie dwóch lat do

dnia 23 kwietnia 2010 r. estońska korona nie podlegała poważnym napięciom i od momentu przystąpienia korony do ERM II nie wystąpiło odchylenie od kursu centralnego ustalonego w ramach ERM II,

- ponieważ Estonia ma bardzo niski poziom długu publicznego brutto, brak jest reprezentatywnych długoterminowych obligacji skarbowych lub innych odpowiednich papierów wartościowych, na podstawie których można ocenić trwałość konwergencji w ujęciu długoterminowych stóp procentowych. Mimo że w szczytowym momencie kryzysu wzrosło postrzegane przez rynki finansowe ryzyko związane z Estonią, to zmiany obserwowane w Estonii w okresie odniesienia oraz ogólna ocena trwałości konwergencji, w tym wyniki polityki podatkowej i stosunkowo elastyczna gospodarka, przemawiają za pozytywną oceną dotyczącą spełniania przez Estonię kryterium długoterminowych stóp procentowych;
- c) w świetle oceny zgodności prawnej i spełnienia kryteriów konwergencji oraz dodatkowych czynników Estonia spełnia warunki konieczne do przyjęcia euro,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Estonia spełnia warunki konieczne do przyjęcia euro. Derogacja w stosunku do Estonii, o której mowa w art. 4 Aktu przystąpienia z 2003 r., zostaje uchylona ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2011 r.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie w dniu jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2010 r.

W imieniu Rady

D. REYNERS

Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 10.6.2009, s. 1.

SPROSTOWANIA**Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (WE) nr 184/2007 z dnia 20 lutego 2007 r. w sprawie dopuszczenia Formi LHS (dimrówczanu potasu) jako dodatku do pasz**

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 63 z dnia 1 marca 2007 r.)

1. Strona 3, tabela w załączniku, kolumna „Inne postanowienia”, wiersz „Prosięta (odstawione od maciory)”, akapit drugi:
zamiast: „Mieszanka dimrówczanu potasu z różnych źródeł nie może przekraczać najwyższego dopuszczalnego poziomu 18 000 mg/kg w przypadku mieszanki paszowej pełnoporcjowej.”,
powinno być: „Mieszanka dimrówczanu potasu z różnych źródeł nie może przekraczać najwyższego dopuszczalnego poziomu 18 000 mg/kg mieszanki paszowej pełnoporcjowej.”.
 2. Strona 3, tabela w załączniku, kolumna „Data ważności zezwolenia”, wiersz „Prosięta (odstawione od maciory)”:
zamiast: „21.3.2007”,
powinno być: „21.3.2017”.
 3. Strona 3, tabela w załączniku, kolumna „Inne postanowienia”, wiersz „Tuczniki”, akapit pierwszy:
zamiast: „Mieszanka dimrówczanu potasu z różnych źródeł nie może przekraczać najwyższego dopuszczalnego poziomu 12 000 mg/kg w przypadku mieszanki paszowej pełnoporcjowej.”,
powinno być: „Mieszanka dimrówczanu potasu z różnych źródeł nie może przekraczać najwyższego dopuszczalnego poziomu 12 000 mg/kg mieszanki paszowej pełnoporcjowej.”.
 4. Strona 3, tabela w załączniku, kolumna „Data ważności zezwolenia”, wiersz „Tuczniki”:
zamiast: „21.3.2007”,
powinno być: „21.3.2017”.
 5. W całym tekście, z dostosowaniem form gramatycznych:
zamiast: „odstawione od maciory”,
powinno być: „odsadzone od maciory”.
-

CENY PRENUMERATY w 2010 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 100 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie CD-ROM	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	770 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie CD-ROM (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, CD-ROM dwa razy w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

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

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

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

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

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

Format CD-ROM zostanie w ciągu roku 2010 zastąpiony formatem DVD.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

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

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

