

Warszawa, dnia 03 stycznia 2025 r.

RZĄDOWE CENTRUM LEGISLACJI

Departament Prawny i Kształcenia

RCL.DPK.053.308.2024

Pan
Michał Sulkowski
Dyrektor
Departamentu Kontroli
w Ministerstwie Infrastruktury

Szanowny Panie Dyrektorze,

w załączeniu przesyłam, zgodnie z właściwością, petycję z dnia 19 grudnia 2024 r. [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED] zawierającą prośbę o zmianę rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. z 2022 r. poz. 1849, z późn. zm).

Z wyrazami szacunku,

Piotr Ołdak
Dyrektor
Departamentu Prawnego i Kształcenia
w Rządowym Centrum Legislacji

/-podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Załączniki: Petycja [REDACTED], klauzula informacyjna RODO
Do wiadomości: [REDACTED], adres [REDACTED]

Rządowe Centrum Legislacji

ul. Krucza 36 / Wspólna 6
00-522 Warszawa
tel.: 22 694 75 26



19.12. 2024

P E T Y C J A

Petycja do Rządowego Centrum Legislacji w sprawie poprawki

Szanowni Państwo,

Zwracam się z wnioskiem o zmianę przepisów zawartych w **Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. (Dz. U. 2022 poz. 1849) '**

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach

Istniejące przepisy w Polsce dotyczące wpisu poziomu emisji spalin do dowodu rejestracyjnego pojazdu nie przewidują modernizacji emisji spalin silnika Diesla za pomocą:

- 1] filtrów **DPF (Diesel Particulate Filter)** oraz **SCR (Selective Catalytic Reduction)**
- 2] lub stosowania mieszanki paliw ROPA-GAZ z zastosowaniem wyżej wymienionych filtrów
- 3] lub wymiany silnika na nowszy z **użyciem filtrów fabrycznych lub do modernizacji emisji spalin.**

Wszystkie powyższe rozwiązania wynikają z rozwoju techniki oraz są stosowane w pojazdach użytkowych transportu ciężkiego i lekkiego rzeczy i osób, a nade wszystko w specjalistycznych. Powodem jest koszt zakupu np. nowego autobusu Setra, który dla poziomu EURO6 wynosi 3,5 mln PLN, a koszt filtra spalin dla uzyskania poziomu emisji EURO6 to tylko 65-70 tys. PLN

Według właścicieli pojazdów, Wydziały Komunikacji posługują się przytoczonym Rozporządzeniem i wymagają zgody lub opinii producenta pojazdu na zamontowanie filtra spalin dla poprawy emisji.

Zapisy Rozporządzenia są niezgodne z prawem unijnym, co opisuję dalej, uniemożliwiają skuteczną modernizację pojazdów w Polsce i ograniczają możliwość poruszania się polskich i zagranicznych pojazdów z filtrami spalin w strefach czystego transportu w Polsce.

Organy samorządowe miast Polski korzystają z zapisów tego Rozporządzenia przy stanowieniu lokalnych Stref Zielonego Transportu w miastach.

Polska, jako jedyny kraj UE, nie uznaje filtrów spalin, co wynika z cytowanego Rozporządzenia. Prowadzi to do sytuacji, w której pojazdy z zamontowanymi już, homologowanymi filtrami spalin, są wykluczane z polskich stref czystego transportu oraz nie mogą być sprzedane na Ukrainę, do Białorusi i pozostałych krajów bloku wschodniego, ponieważ granicę celną ustalono tam na poziomie pojazdów EURO5. Dla organów celnych poziom emisji EURO5, powinien być udokumentowanym wpisem w dowód rejestracyjny (bez względu czy to pojazd fabryczny czy zmodernizowany o filtr spalin EURO5). **Co ciekawe pojazdy ciężkie i lekkie z filtrami spalin DPF/SCR realizujące usługi w krajach UE, są akceptowane we wszystkich miejskich strefach ekologicznych na terenie Unii Europejskiej oraz uzyskują zniżki w opłatach autostradowych.**

Proponowane zmiany do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury

Załącznik nr 9: Zmiana treści § 1, 2

Obecne brzmienie:

„W przypadku gdy właściciel pojazdu występuje z wnioskiem o wpisanie w dowodzie rejestracyjnym pojazdu adnotacji potwierdzającej spełnienie przez pojazd normy dotyczącej poziomu emisji spalin Euro, organ rejestrujący wpisuje w dowodzie rejestracyjnym adnotację, o której mowa w § 16 ust. 5 pkt 30 lit. w załącznika nr 1 do rozporządzenia, ustalając poziom emisji spalin Euro na podstawie:

- 1, jednego z dokumentów:
 - a) świadectwa zgodności WE albo
 - b) świadectwa zgodności.”.[...]

Proponowane powyżej brzmienie wymaga przereformowania punktu 1 i 2 poprzez

1] dodanie zapisów dopuszczających filtry spalin w Polsce

2] dookreślenie modernizacji emisji spalin na poziomie ekologiczne dla pojazdów używanych będących w eksploatacji, poprzez zamontowanie filtrów spalin, jako skutecznych części zamiennych wynikających z rozwoju techniki motoryzacyjnej, rozwiązań wyprodukowanych w UE, homologowanych w UE dla oczyszczania spalin:

PROPOZYCJA ZAPISÓW:

„W przypadku gdy właściciel używanego pojazdu występuje z wnioskiem o wpisanie w dowodzie rejestracyjnym pojazdu adnotacji potwierdzającej spełnienie przez pojazd normy dotyczącej poziomu emisji spalin Euro wynikającej z wyposażenia pojazdu w filtr spalin europejskiego producenta, organ rejestrujący wpisuje w dowodzie rejestracyjnym adnotację, ustalając poziom emisji spalin EURO na podstawie danych wynikających z dokumentu Certyfikatu filtra, **bez potrzeby** uzyskiwania zgody/opinii/weryfikacji przedstawiciela marki pojazdu. Weryfikację dokumentów, poprawności montażu i skuteczności działania filtra spalin przeprowadza uprawniony diagnosta Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów. W szczególności dokonuje:

- **sprawdzenia danych w Certyfikacie filtra:** cech pojazdu (nazwa, model, typ, nr VIN), danych właściciela eksploatującego pojazd, numeracji Certyfikatu, danych adresowych producenta filtra, daty i miejsca wystawienia Certyfikatu (zwracając uwagę, że podpis składa pracownik fabryki, a nie regionalny sprzedawca filtra), poziomu emisji spalin Euro, jednostki europejskiej udzielającej homologacji KBA, TUV, VERT, DTI lub innej tej rangi z UE.
- **oceny poprawności techniki montażu i sprawności działania filtra,** poprzez zbadania urządzeniami pomiarowymi emisji spalin w ramach standardowych badań technicznych.

Podstawa prawna:

- **Dyrektywa 2005/55/WE** w sprawie homologacji typu pojazdów ciężkich i silników do nich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń.
- **Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008**, dotyczące pomiarów emisji spalin w pojazdach.
- **Dyrektywa 2014/45/UE** w sprawie okresowych badań technicznych pojazdów silnikowych i ich przyczep.

UZASADNIENIE PETYCJI

W Rozporządzeniu **Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r.** (Dz. U. 2022 poz. 1768) występują niezgodności z prawem UE.

Na zapisy tego Rozporządzenia, w którym brak homologowanych filtrów spalin dla poprawy emisji silników Diesla, powołują się urzędnicy z Wydziałów Komunikacji w Polsce.

Chodzi tu o Załącznik 9 Rozporządzenia punkt 1,2, który można dorozumieć, jako potrzebę uzyskania zgody /oceny / opinii/ lub montażu filtra spalin u przedstawiciela / dealera marki pojazdu, gdyby użytkownik pojazdu chciał pojazd zmodernizować i starać się o wpis poziomu emisji w dowodzie rejestracyjnym.

1. Problematyka dorozumianej zgody producenta pojazdu na montaż filtra spalin

1]. Naruszenie przepisów UE

Przepisy chronią rynek części zamiennych przed monopolem producentów pojazdów i dają konsumentom prawo wyboru produktów motoryzacyjnych od niezależnych dostawców.

Zapis Rozporządzenia interpretowany przez urzędników i właścicieli pojazdów, jako wymaganie zgody producenta pojazdu na modernizację systemu emisji spalin **narusza zasadę swobodnego obrotu częściami zamiennymi**, zawartą w **Dyrektywie 2006/123/WE** dotyczącej usług na rynku wewnętrznym oraz w **Dyrektywie 2010/48/UE** o swobodnym dostępie do części zamiennych.

2]. Brak zgody na montaż filtrów spalin do starych pojazdów ze strony producentów pojazdów

Producenci pojazdów nie są zainteresowani wydawaniem zgody na modernizację starszych pojazdów. Nikt z właścicieli pojazdów takiej zgody producenta pojazdu nie uzyskał z powodów:

- **Aspekt biznesowy:** Priorytetem producenta pojazdu jest sprzedaż nowych pojazdów, a nie wspieranie modernizacji starszych pojazdów dla uzyskania ekologicznych emisji prostymi metodami filtracji spalin. Każda zgoda na montaż filtra spalin w starszym pojeździe opóźnia zakup nowego i potrzebę wymiany na nowszy model (co jest pozytywne dla środowiska).
- **Brak zainteresowania technicznego:** Producenci pojazdów nie zajmują się certyfikowaniem filtrów DPF/SCR innych producentów, ponieważ nie są to ich produkty.
- **Praktyka rynkowa:** Na zachodnich rynkach (Niemcy, Dania, Francja) nie było potrzeby występowania o zgodę producenta pojazdu, ponieważ modernizacje pojazdów z użyciem homologowanych filtrów były wspierane przez dofinansowania unijne i krajowe.

Jednocześnie polskie przepisy naruszają również inne przepisy Unii Europejskiej, w szczególności:

- **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007** dotyczące homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń (Euro 5 i Euro 6),
- **Dyrektywę 2007/46/WE**, ustanawiającą ramy homologacji pojazdów silnikowych i ich komponentów,
- **Dyrektywę 2018/858**, r w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów

2. Rozwiązania stosowane w krajach UE

W innych krajach Unii Europejskiej, takich jak Niemcy, Dania, Szwecja czy Francja, homologacja filtrów spalin oraz dokumenty producentów filtrów są wystarczającym potwierdzeniem modernizacji pojazdów. Przykłady:

- **Niemcy:** System opłat autostradowych Toll-Colect (załącznik do Petycji) akceptuje filtry

spalin. Filtry spalin są także akceptowane w systemie sprzedaży ekologicznych winiet. Dodatkowo stosowano wsparcie rządowe dla modernizacji o filtry spalin. Wsparcie finansowe otrzymały np. w połowie roku 2013 pojazdy lekkie i osobowe, uzyskując możliwość poruszania się w Zielonych Strefach. Program dofinansowań pojazdów ciężkich, lekkich i osobowych realizowano w Urzędzie Federalnym ds. Gospodarki i Kontroli Eksportu (BAFA).

- **Dania:** baza danych pojazdów ekologicznych dopuszcza pojazdy zmodernizowane o filtry spalin w Zielonych Strefach Miejskich (**załącznik do Petycji**) . Program wsparcia modernizacji w latach 2009–2013 umożliwił dostosowanie 200 tys. pojazdów do norm emisji. Źródło: <https://www.trafikstyrelsen.dk/>
- **Francja:** W przypadku pojazdów ciężarowych, autobusów i autokarów z silnikiem Diesla wyposażonych w urządzenia do modernizacji służące do oczyszczania emisji zanieczyszczeń (modernizacja) wnioskodawca musi zgłosić modernizację przy zakupie winiet ekologicznych. Źródło: <https://www.certificat-air.gouv.fr/certificat/demande/fr/vehicules>
- **Wielka Brytania:** podobne zgody i akceptacje filtrów spalin ciężkich i lekkich pojazdów w Zielonych Strefach Miejskich, TFL

Dzięki tym inicjatywom zmodernizowane pojazdy z **filtrami spalin** są akceptowane we wszystkich strefach ekologicznych na terenie Unii Europejskiej.

Polska, jako jedyny kraj UE, nie uznaje tych rozwiązań, co prowadzi do sytuacji, w której pojazdy z homologowanymi filtrami są wykluczane z polskich stref czystego transportu. Także te z zagranicy np. autokary z zagranicznymi numerami rejestracyjnymi w których zamontowano filtry spalin

3. Postulowane zmiany w Polsce

Wnioskujemy o następujące zmiany przepisów **Załącznika nr 9 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r.:**

1. **Uznanie homologacji unijnych dla filtrów DPF/SCR bez konieczności uzyskiwania zgody lub opinii lub akceptacji producenta pojazdu.**
2. Wprowadzenie możliwości wpisu poziomu emisji spalin w dowód rejestracyjny pojazdu przez dodanie zapisu w Rozporządzeniu umożliwiającemu OSKP:
 - Weryfikację poprawności montażu filtra spalin zgodnie z dostarczonym Certyfikatem europejskiego producenta filtra spalin ze wskazaniem europejskich homologacji narodowych (np. KBA-Niemcy, TUV-Niemcy, VERT-Szwajcaria, DTI-Dania),.
 - Badanie emisji spalin w pojeździe po modernizacji w celu potwierdzenia zgodności z wymogami norm Euro.
 - Wydawanie zaświadczenia, które będzie podstawą do wpisu do dowodu rejestracyjnego.
3. Uruchomienie **programów wsparcia finansowego z funduszy i innych środków UE** na ochronę środowiska dla celu modernizacji emisji spalin ciężkich i lekkich pojazdów użytkowych z silnikiem Diesla, wzorowanych na wcześniejszych rozwiązaniach wdrożonych w Niemczech, Danii, Francji, Wielkiej Brytanii i Szwecji.

4. Korzyści z wprowadzenia zmian

Wprowadzenie proponowanych zmian w przepisach dotyczących modernizacji pojazdów za pomocą filtrów spalin może przynieść istotne korzyści, takie jak:

- **Ochrona środowiska:** Legalizacja modernizacji starszych pojazdów przy użyciu

homologowanych filtrów spalin przyczyni się do redukcji emisji zanieczyszczeń w Polsce.

- **Zgodność z przepisami UE:** Usunięcie wymogu zgody/opinii producenta pojazdu w zakresie filtrów spalin, co jest sprzeczne z unijnymi regulacjami dotyczącymi swobodnego obrotu częściami zamiennymi. Dostosowanie polskich przepisów ułatwi działalność polskich firm transportowych w Polsce (palowane Zielone Strefy Miejskie) oraz na rynku unijnym.
- **Wsparcie właścicieli pojazdów: Uproszczenie procedur administracyjnych i zniesienie niemożliwych do spełnienia wymagań. Ułatwienie modernizacji starszych pojazdów:** Dotyczy to zwłaszcza specjalistycznych pojazdów, takich jak śmieciarki, zmiatarki, betoniarki czy autobusy, których wymiana na nowe byłaby kosztowna bardziej niż doposażenie pojazdu w filtr spalin.

Przedwczesna utylizacja tych pojazdów jest nieekologiczna, gdyż odbywa się bez uwzględnienia stanu technicznego pojazdu, który nadal może być eksploatowany. Ma to znaczenie z punktu widzenia oceny globalnej emisji, gdyż produkcja nowego samochodu, będąca częścią oceny cyklu życia powoduje znaczną część całkowitej emisji samochodu i wymaga znacznej części całkowitego zapotrzebowania na energię pierwotną.

- **Podniesienie konkurencyjności przewoźników:** Umożliwienie polskim przewoźnikom korzystania z ulg w opłatach drogowych i dostępu do Zielonych Stref w UE. W krajach UE nie ma wymagania wpisu modernizacyjnego w dowodach rejestracyjnych. Wystarczy Certyfikat.
- **Rozwój rynku technologii ekologicznych:** Stymulacja rynku nowoczesnych systemów filtracyjnych spalin zgodnych z unijnymi normami.
- **Redukcja emisji zanieczyszczeń i poprawa jakości powietrza:** Modernizacja pojazdów przyczyni się do zmniejszenia emisji szkodliwych substancji, co wpłynie pozytywnie na środowisko i zdrowie publiczne w Polsce. Takie pozytywne rezultaty uzyskano uwzględniając modernizację emisji filtrami spalin na terenie Zielonych Stref Niemiec około 20lat temu
- **Ograniczenie kar nakładanych na Polskę za przekroczenie limitów emisji z transportu: zgodnie z Rozporządzeniem UE 2018/842 dotyczącym redukcji emisji gazów cieplarnianych.** Unia Europejska nakłada na państwa członkowskie obowiązek redukcji emisji gazów cieplarnianych. Niewywiązanie się z tych zobowiązań może skutkować sankcjami finansowymi. Dostosowanie przepisów i promowanie modernizacji pojazdów pomoże uniknąć takich kar. Według raportu Komisji Europejskiej, Polska ponosi ryzyko wielomilionowych kar za brak działań na rzecz redukcji emisji z sektora transportowego, których szacowane roczne koszty mogą sięgnąć nawet 500 mln EUR w perspektywie do 2030 roku. Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy, raport z 2021 roku.

Dlatego też, dostosowanie polskich przepisów do standardów unijnych i promowanie modernizacji pojazdów jest kluczowe dla ochrony środowiska, zdrowia publicznego oraz konkurencyjności polskiej gospodarki.

P.S.

Jako inżynier, a nie prawnik, przytaczam akty prawne, które być może poddane są już aktualizacji. Jednakże proszę, aby dla istoty problematyki Petycji, nie było to powodem do jej odrzucenia.

Z wyrazami szacunku,





Dokumentowanie klasy emisji spalin dotyczące pojazdów użytkowych

Stan na: 1 lipca 2018 r.

1. Pojazdy użytkowe dopuszczone do ruchu drogowego na terenie Niemiec:

a) Pojazdy użytkowe dopuszczone do ruchu drogowego w Niemczech, z dokumentami pojazdu wydanymi od 1 października 2005 r.

W przypadku pojazdów zarejestrowanych w Niemczech z dokumentami pojazdu ujednoliconymi wg norm unijnych, klasę emisji spalin można ustalić na podstawie tekstu w punkcie 14 lub kodu pojazdu w punkcie 14.1. Poniższa tabela przedstawia zestawienie najczęściej występujących kodów emisji spalin pojazdów użytkowych:

Lp.	Kod emisji spalin	Klasa emisji spalin / hatasu	Wynik NORMA EURO	Kategoria wg załącznika 1 do niemieckiej ustawy o pobieraniu opłat za korzystanie z dróg federalnych (BFStrMG)
	Kod w pkt 14.1 dokumentu pojazdu (dowodu rejestracyjnego), część I dla pojazdów zarejestrowanych w Niemczech	Tekst w pkt. 14 dokumentu pojazdu (dowodu rejestracyjnego), część I dla pojazdów zarejestrowanych w Niemczech		(w przypadku *1 oraz wyposażenia pojazdu w filtr cząstek stałych prosimy bezwzględnie przestrzegać podanych wskazówek)
1	0000	KEINE	EURO 0	F
2	0088	EMISSIONSKL. NICHT BEK.	EURO 0	F
3	0098	OLDTIMER	EURO 0	-
4	0099	KEINE	EURO 0	F
5	0601	GKL: G1	EURO 0	F
6	0602	GKL: G1 OEST	EURO 0	F
7	0610	SKL: S1	EURO 1	F
8	0611	SKL: S1, GKL: G1	EURO 1	F
9	0612	SKL: S1, GKL: G1 OEST	EURO 1	F
10	0620	SKL: S2	EURO 2	E *1
11	0621	SKL: S2, GKL: G1	EURO 2	E *1
12	0622	SKL: S2, GKL: G1 OEST	EURO 2	E *1
13	0630	93/59/EWG I	EURO 1	F
14	0631	93/59/I GKL: G1	EURO 1	F
15	0632	93/59/I GKL: G1 OEST	EURO 1	F
16	0633	96/69/EG I	EURO 2	E *1
17	0634	98/69/EG I, A	EURO 3	D *1
18	0635	98/69/EG I; B	EURO 4	C
19	0640	93/59/EWG II	EURO 1	F
20	0641	93/59/II GKL: G1	EURO 1	F
21	0642	93/59/II GKL: G1 OEST	EURO 1	F
22	0643	96/69/EG II	EURO 1	F
23	0644	98/69/EG II; A	EURO 2	E *1
24	0645	98/69/EG II, B	EURO 3	D *1
25	0650	93/59/EWG III	EURO 1	F
26	0651	93/59/III GKL: G1	EURO 1	F
27	0652	93/59/III GKL: G1 OEST	EURO 1	F
28	0653	96/69/EG III	EURO 1	F
29	0654	98/69/EG III; A	EURO 2	E *1
30	0655	98/69/EG III, B	EURO 3	D *1
31	0660	94/12/EG (M)	EURO 2	E *1
32	0661	94/12/EG (M), GKL: G1	EURO 2	E *1
33	0670	1999/96/EG; A	EURO 3	D *1
34	0671	1999/96/EG; A, GKL: G1	EURO 3	D *1
35	0680	1999/96/EG; B1	EURO 4	C
36	0681	1999/96/EG; B1, GKL: G1	EURO 4	C
37	0683	1999/96/EG; B2	EURO 5	B
38	0684	1999/96/EG; B2, GKL: G1	EURO 5	B
39	0690	1999/96/EG; C; EEV	EEV 1	B

40	0691	1999/96/EG; C; EEV; GKL: G1	EEV 1	B
41	35A0	EURO 5; A; PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
42	35D0	EURO 5; D ; PI/CI; N1 II	EURO 5	B
43	35E0	EURO 5; E; PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
44	35F0	EURO 5; F; PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
45	35H0	EURO 5; H; PI/CI; N1 II	EURO 5	B
46	35I0	EURO 5; I; PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
47	35J0	EURO 5; J; PI/CI; M, N1 I	EURO 5	B
48	35L0	EURO 5; L; PI/CI; N1 II	EURO 5	B
49	35M0	EURO 5; M; PI/CI; N1 III, N2	EURO 5	B
50	36N0	EURO 6; N; CI; M, N1	EURO 6	A
51	36O0	EURO 6; O; CI; N1 II	EURO 6	A
52	36P0	EURO 6; P; CI; N1 III, N2	EURO 6	A
53	36Q0	EURO 6; Q; CI; M, N1 I	EURO 6	A
54	36R0	EURO 6; R; CI; N1 II	EURO 6	A
55	36S0	EURO 6; S; CI; N1 III, N2	EURO 6	A
56	36T0	EURO 6; T; CI; M, N1 I	EURO 6	A
57	36U0	EURO 6; U; CI; N1 II	EURO 6	A
58	36V0	EURO 6; V; CI; N1 III, N2	EURO 6	A
59	36W0	EURO 6; W; PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
60	36X0	EURO 6; X; PI/CI; N1 II	EURO 6	A
61	36Y0	EURO 6; Y; PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
62	36ZA	EURO 6; ZA; PI/CI; M, N1	EURO 6	A
63	36ZB	EURO 6; ZB; PI/CI; N1 II	EURO 6	A
64	36ZC	EURO 6; ZC; PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
65	36ZD	EURO 6; ZD; PI/CI; M, N1 I	EURO 6	A
66	36ZE	EURO 6; ZE; PI/CI; N1 II	EURO 6	A
67	36ZF	EURO 6; ZF; PI/CI; N1 III, N2	EURO 6	A
68	66A0	EURO VI; A; M, N	EURO 6	A
69	66B0	EURO VI; B; M, N	EURO 6	A
70	66C0	EURO VI; C; M, N	EURO 6	A
71	66D0	EURO VI; D; M, N	EURO 6	A

W tabeli uwzględniono wyłącznie przypadki typowe dla pojazdów wykorzystywanych do transportu towarów. Przyporządkowanie pojazdu do normy Euro w oparciu o kody i teksty, których nie uwzględniono w powyższej tabeli, odbywa się m.in. na podstawie Wykazu klasyfikacji silnikowych i ich przyczep (SV 1), wydanego przez Federalny Urząd ds. Ruchu Drogowego (Kraftfahrt-Bundesamt).

***1 Informacja dotycząca wyposażenia pojazdów w systemy redukcji cząstek stałych:**

Jeśli w pojazdach klasy emisji spalin S2 i S3 (= norma Euro 2 i 3) zainstalowano dodatkowo system redukcji cząstek stałych, pojazdy należy zaliczyć – **lecz wyłącznie pod tym warunkiem** – do korzystniejszej kategorii opłat drogowych zgodnie z następującą tabelą:

Norma Euro	Instalacja systemu redukcji cząstek stałych	Kategoria wg załącznika 1 do niemieckiej ustawy o pobieraniu opłat za korzystanie z dróg federalnych (BFStrMG)	Stawka opłaty wg EURO
2	PMK*2 1 lub wyższa	D	3
3	PMK*2 2 lub wyższa	C	4

*2 Kategoria redukcji cząstek stałych

Podczas wykupu w systemie poboru opłat drogowych od samochodów ciężarowych należy podać odpowiednią normę Euro.

W nielicznych przypadkach może się okazać, że w dokumentach pojazdu (dowodzie rejestracyjnym), część I pod numerem 22 bądź literą V.9 wpisana jest inna klasa emisji spalin (z reguły korzystniejsza). Wówczas pod uwagę bierze się klasę korzystniejszą. Kategoria redukcji emisji cząstek stałych jest wpisana pod numerem 22.

W przypadku pojazdów użytkowych z dokumentami pojazdu ujednoczonymi wg norm unijnych, dopuszczonych do ruchu drogowego w innym kraju niż Niemcy, kod podany w pkt 14.1 niekoniecznie odpowiada niemieckiemu systemowi klasyfikacji emisji spalin. W punkcie 14.1 mogą być wpisane także inne narodowe kody państw członkowskich UE. W przypadku pojazdów użytkowych, które są dopuszczone do ruchu drogowego w innym kraju niż Niemcy zastosowanie znajdują tylko informacje podane w pkt 2 i 3 jak niżej:

b) Pojazdy użytkowe dopuszczone do ruchu drogowego w Niemczech z dokumentami pojazdu wydanymi do dnia 30 września 2005 r.:

W przypadku wcześniejszej wersji dokumentów pojazdu używanej w Niemczech należy w pierwszej kolejności sprawdzić, czy w dowodzie rejestracyjnym lub karcie pojazdu widnieje tekst podany w powyższej tabeli i czy może zostać przyporządkowany do jednej z norm Euro. W przeciwnym razie klasę emisji spalin można udokumentować w inny sposób (patrz pkt 3).

2. Pojazdy użytkowe dopuszczone do ruchu drogowego poza granicami Niemiec:

a) pojazdy użytkowe dopuszczone do ruchu drogowego poza granicami Niemiec i posiadające dokumenty pojazdu ujednoczone wg norm unijnych

W przypadku pojazdów użytkowych posiadających dokumenty pojazdu ujednoczone wg norm unijnych i dopuszczonych do ruchu drogowego poza granicami Niemiec należy w pierwszej kolejności sprawdzić, czy w punkcie 14, V.9 lub w uwagach widnieje tekst, który przywołuje jedną z dyrektyw UE podanych w powyższej tabeli pod lp. 13 do 40 (np.: (np.: „93/59/EWG I”) i czy na tej podstawie można przyporządkować jedną z norm Euro (w powyższym przykładzie dyrektywa oznacza normę Euro 1). W przeciwnym razie klasę emisji spalin można udokumentować w inny sposób (patrz pkt 3).

b) Pojazdy silnikowe dopuszczone do ruchu drogowego poza granicami Niemiec i nieposiadające dokumentów pojazdu ujednoczonych wg norm unijnych

W przypadku pojazdów użytkowych nieposiadających dokumentów pojazdu ujednoczonych wg norm unijnych i dopuszczonych do ruchu drogowego poza granicami Niemiec, należy w pierwszej kolejności sprawdzić, czy w dokumentach pojazdu widnieje tekst, który przywołuje jedną z dyrektyw UE podanych w powyższej tabeli pod lp. 13 do 40 i czy na tej podstawie można przyporządkować jedną z norm Euro. W przeciwnym razie klasę emisji spalin można udokumentować w inny sposób (patrz pkt 3).

3. Inne możliwości dokumentowania klasy emisji spalin pojazdów użytkowych dopuszczonych do ruchu drogowego w Niemczech bądź w innym kraju:

Jeżeli w przypadku ciężkich pojazdów użytkowych dopuszczonych do ruchu drogowego w Niemczech bądź w innym kraju udokumentowanie klasy emisji spalin w myśl powyższych reguł okaże się niemożliwe, wówczas klasę emisji można udokumentować, przedstawiając:

1. aktualną decyzję podatkową dotyczącą pojazdu w języku niemieckim lub
2. ważny dokument potwierdzający spełnienie przez ten pojazd określonych wymogów ochrony środowiska.

Powyższe dotyczy także ewentualnej konieczności udokumentowania kategorii redukcji emisji cząstek stałych (PMK). Regulacje zapisano w postanowieniach § 7 ust. 2 rozporządzenia dotyczącego poboru opłat drogowych od samochodów ciężarowych (Lkw-MautV) lub § 8 ust. 1 w połączeniu z § 7 ust. 2 Lkw-MautV (treść Lkw-MautV jest dostępna na stronie <http://www.gesetze-im-internet.de>).

Dokumentem do punktu 2 może być zezwolenie CEMT (m.in. pojazd „EURO IV bezpieczny“, „EURO V bezpieczny“, „EURO VI bezpieczny“). W ten sposób można udokumentować odnośną normę Euro na podstawie dokumentu pojazdu. Jeżeli na tej podstawie nie można ustalić klasy emisji spalin, można ją **udokumentować** poprzez złożenie:

- dokumentu wydanego przez producenta, zawierającego homologację silnika lub homologację systemu redukcji cząstek stałych, w języku niemieckim. Dokument musi potwierdzać fakt zamontowania w danym pojeździe (np. przez podanie numeru rejestracyjnego pojazdu bądź numeru podwozia) silnika o niskiej emisji spalin lub systemu redukcji cząstek stałych.
- opinii niezależnego rzeczoznawcy na temat homologacji silnika lub homologacji systemu redukcji cząstek stałych, w języku niemieckim. Dokument musi potwierdzać fakt zamontowania w danym pojeździe silnika o niskiej emisji spalin lub systemu redukcji cząstek stałych.

W przypadku przedłożenia innych dokumentów Federalny Urząd Transportu Towarowego (BAG) decyduje według własnego uznania o tym, czy na podstawie przedłożonych dokumentów dotyczących pojazdu podlegającego opłatom drogowym można jednoznacznie ustalić właściwą klasę emisji spalin (§ 7 ust. 3 rozporządzenia dotyczącego poboru opłat drogowych od samochodów ciężarowych (Lkw-MautV) lub § 8 ust. 4 w powiązaniu z § 7 ust. 3 Lkw-MautV). Jeżeli z przedłożonych dokumentów będą wynikały sprzeczności co do klasy emisji spalin, wówczas klasę emisji, do której pojazd zostanie przyporządkowany, można wyznaczyć przy uwzględnieniu reguł domniemania obowiązujących w przypadku pojazdów, które są dopuszczone do ruchu drogowego w innym kraju niż Niemcy.

Reguły domniemania dotyczące pojazdów dopuszczonych do ruchu drogowego poza granicami Niemiec (§ 8 ust. 2 rozporządzenia dotyczącego poboru opłat drogowych od samochodów ciężarowych (Lkw-MautV)):

Jeżeli dla pojazdów podlegających obowiązkowi uiszczania opłat drogowych, które zostały dopuszczone do ruchu drogowego poza granicami Niemiec, nie przedłożono wymienionych dokumentów lub przedłożono dokumenty sprzeczne, wówczas można domniemywać, że:

1. pojazd należy do klasy emisji spalin S6 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 31 grudnia 2013 r.,
2. pojazd należy do klasy emisji spalin S5 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 30 września 2009 r., a przed 1 stycznia 2014 r.,
3. pojazd należy do klasy emisji spalin S4 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 30 września 2006 r., a przed 1 października 2009 r.,
4. pojazd należy do klasy emisji spalin S3 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 30 września 2001 r., a przed 1 października 2006 r.,
5. pojazd należy do klasy emisji spalin S2 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 30 września 1996 r., a przed 1 października 2001 r.,
6. pojazd należy do klasy emisji spalin S1 w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego po 30 września 1993 r., a przed 1 października 1996 r.,
7. pojazd nie należy do żadnej klasy emisji spalin w przypadku, gdy został po raz pierwszy dopuszczony do ruchu drogowego przed 1 października 1993 r.

Jeśli pojazd spełnia wymogi punktu 7, należy podać normę Euro 0. Numer ten wpisuje się także w przypadku braku odpowiednich dokumentów. Wpis Euro 0 zasadniczo nie jest kwestionowany.

4. Przedłożenie sprzecznych dokumentów:

Jeśli z przedłożonych podczas kontroli dokumentów wynika sprzeczność w odniesieniu do klasy emisji spalin, Federalny Urząd Transportu Towarowego decyduje według własnego uznania o tym, czy można jednoznacznie ustalić właściwą klasę emisji spalin i określa klasę emisji, do której pojazd zostanie przyporządkowany oraz przedział czasu, w którym ta klasa obowiązuje.

5. Pojazdy o nieprawidłowej emisji spalin:

Zasada dot. poz. 4. obowiązuje również, jeśli stwierdzone podczas kontroli fakty wskazują na ograniczenie działania lub brak systemu oczyszczania spalin lub redukcji emisji cząstek stałych. W poważnych przypadkach właściwe regulacje przewidują pobór najwyższej stawki (por. informacje do 6).

Jeśli pojazd podlegający opłatom drogowym zwróci uwagę na skutek wyjątkowo dużej emisji hałasu lub nadmiernej emisji spalin, lub wystąpią istotne przesłanki do zastosowania domniemania (por. informacje do 3), Federalny Urząd Transportu Towarowego (BAG) może zażądać okazania dokumentu uzasadniającego przypisanie pojazdu użytkowego do danej klasy emisji (§ 8 ust. 3 rozporządzenia dotyczącego poboru opłat drogowych od samochodów ciężarowych (Lkw-MautV)).

6. Nieprawidłowo udokumentowana klasa emisji spalin:

W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowego udokumentowania klasy emisji spalin pojazdu naliczona zostanie najwyższa stawka kosztów związanych z zanieczyszczeniem powietrza. Dłużnik z tytułu opłat drogowych może dostarczyć prawidłowe udokumentowanie klasy emisji w późniejszym terminie. Jeśli dokument taki nie zostanie przedstawiony najpóźniej do zakończenia postępowania odwoławczego, utrzymana zostaje najwyższa stawka.



☰ Spis treści



Rozdział 1

Cel i definicje

Rozdział 2

Wymagania techniczne

Rozdział 3

Wymagania dotyczące dokumentacji pojazdów w celu spełnienia wymagań strefy ekologicznej

Rozdział 4

Delegowanie kontroli strefy ekologicznej dla pojazdów wojskowych

Rozdział 5

Rejestracja i homologacja pojazdów z zamontowanym filtrem cząstek stałych

Rozdział 6

Dyspensy

Rozdział 7

Wyjątki dla pojazdów używanych do użytku prywatnego

Rozdział 8

Przepisy administracyjne

Rozdział 9

Kara

Rozdział 10

Przepisy przejściowe i przepisy dotyczące wejścia w życie

Aneks 1

Deklaracja dotycząca doposażenia w homologowany filtr cząstek stałych, por. § 5

Załącznik 2

Przykłady ustaleń dotyczących homologacji filtrów cząstek stałych, por. § 3 podsekcja 2

📄 Późniejsze zmiany w regulaminie

📄 Akty prawne, których dotyczy rozporządzenie



[Zobacz szczegółowy przegląd](#)



[LBK nr 5 z dnia 01.03.2023r](#)

📄 Zmienia/Anuluje



[Zobacz szczegółowy przegląd](#)



[BEK nr 948 z dnia 21.06.2020r](#)

📄 Dodatkowe dokumenty



Wszystkie okólniki, instrukcje itp. dotyczące tego zamówienia



Decyzje podjęte zgodnie z niniejszym przepisem prawnym



Sprawozdania rzeczownika stosującego tę regulację prawną



Deklaracja w sprawie wymagań dla ciężarówek, autobusów, samochodów dostawczych i osobowych z silnikiem Diesla w gminnych strefach ekologicznych itp.¹⁾

Zgodnie z § 15 b ust 4, § 15 c ust 2 i 3, § 15d ust 1 i 2, § 15e ust 2, § 67, § 79 b ust 1 nr 6 i 7, § 80, ust 1 i 2, § 110 ust 3 i § 110d ust 7, w ustawie Prawo ochrony środowiska, por. Rozporządzenie Nr 100 z dnia 19 stycznia 2022 r., zmienione ustawą Nr 373 z dnia 28 marca 2022 r. oraz § 1 ust. 3, w ustawie o administracji publicznej, por. Rozporządzenie Nr 433 z dnia 22 kwietnia 2014 r., oraz po negocjacjach z Ministrem Sprawiedliwości i Ministrem Transportu ustala się:

Rozdział 1

Cel i definicje

§ 1. Celem niniejszego zarządzenia jest określenie zasad poruszania się pojazdów ciężarowych, autobusów, samochodów dostawczych i osobowych z silnikami wysokoprężnymi w strefach ekologicznych. Ponadto rozporządzenie określa zasady dotyczące wymagań technicznych dla samochodów ciężarowych, autobusów, samochodów dostawczych i osobowych wyposażonych w filtry cząstek stałych do poruszania się w strefach ekologicznych oraz wydawania zwolnień i ustalania wyjątków od tych wymagań.

Oddział 2. W niniejszym zarządzeniu przez:

- 1) Pojazd: Wszystkie samochody ciężarowe, autobusy, furgonetki i samochody osobowe objęte niniejszym zamówieniem.
- 2) Ciężarówka: Pojazd napędzany silnikiem o zapłonie samoczynnym i zarejestrowany jako samochód ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3500 kg.
- 3) Autobus: Pojazd napędzany silnikiem o zapłonie samoczynnym, przeznaczony do użytku przez więcej niż dziewięć osób łącznie z kierowcą, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3500 kg.
- 4) Ciężki pojazd: Wszystkie ciężarówki i autobusy objęte niniejszym zamówieniem.
- 5) Van: Pojazd napędzany silnikiem o zapłonie samoczynnym, który jest zarejestrowany jako samochód dostawczy i którego dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3500 kg.
- 6) Samochód osobowy: pojazd napędzany silnikiem o zapłonie samoczynnym, zaprojektowany i skonstruowany głównie do przewozu pasażerów i ich bagażu, przeznaczony do użytku przez nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą i bez stojących pasażerów w pokoju, niezależnie od tego, czy liczba miejsc jest ograniczona do siedzenia kierowcy.
- 7) Użytkownik pojazdu: Osoba posiadająca stały dostęp do pojazdu lub osoba, której osoba posiadająca stały dostęp udostępniła pojazd.
- 8) Kierowca pojazdu: Każda osoba, która prowadzi lub próbuje prowadzić pojazd.
- 9) Strefa ekologiczna: obszar utworzony na podstawie art. 15 a ustawy Prawo ochrony środowiska oraz na zasadach zawartych w rozporządzeniu o strefach ekologicznych.
- 10) Firma kontrolna: Firma, która otrzymała zezwolenie Szwedzkiej Agencji Transportu na przeprowadzanie kontroli pojazdów, por. rozporządzenie wykonawcze w sprawie firm kontrolnych.
- 11) Skuteczny filtr cząstek stałych: Filtr cząstek stałych do pojazdów ciężkich, który spełnia wymagania techniczne niniejszego zamówienia.
- 12) Monter filtrów: Osoba, która doposaza skuteczny filtr cząstek stałych w ciężkim pojeździe.
- 13) Euronorm: Wymagania środowiskowe ustanowione przez UE w odniesieniu do homologacji typu nowych pojazdów, które mają zastosowanie przy pierwszej rejestracji pojazdu.
- 14) Gęstość spalin: Pomiar nieprzezroczystości podczas swobodnego przyspieszania zgodnie z metodą stosowaną w badaniach okresowych zgodnie z dyrektywą UE 2014/45/UE.
- 15) Użytkowanie do celów prywatnych: Obejmuje korzystanie z samochodów osobowych, których właścicielem lub zarejestrowanym użytkownikiem jest osoba fizyczna, oraz samochodów dostawczych, za które płaci się pełny lub częściowy podatek z tytułu użytkowania do celów prywatnych.
- 16) Użytkowanie komercyjne: obejmuje wszelkie użytkowanie samochodów ciężarowych i autobusów oraz furgonetek, w przypadku gdy podatek za użytkowanie do celów prywatnych nie jest opłacony lub podatek za użytkowanie do celów prywatnych jest opłacony częściowo. Obejmuje również korzystanie z samochodów osobowych, których ani właściciel, ani zarejestrowany użytkownik nie są osobami fizycznymi.



- 17) Najbliższa rodzina: małżonek, stały konkubent, narzeczony, dziewczyna, dziecko, pasierb, przybrane dziecko, wnuk, pasierb, rodzeństwo, przyrodnie rodzeństwo, rodzic, przybrany rodzic, przybrany rodzic, dziadek, przybrany dziadek, rodzic- zięć i zięć.
- 18) Oświadczenie o pracy w porze nocnej: Pisemne oświadczenie pracodawcy potwierdzające pracę w porze nocnej.
- 19) Pojazd niepełnosprawny: Pojazd, na który przyznano wsparcie finansowe na zakup pojazdu zgodnie z art. 114 ustawy o usługach socjalnych lub który jest zarejestrowany jako pojazd niepełnosprawny w rejestrze pojazdów.

Rozdział 2

Wymagania techniczne

Wymagania techniczne dla pojazdów ciężkich w strefach ekologicznych

§ 3. Wymóg doposażenia w skuteczny filtr cząstek stałych, por. ustawa Prawo ochrony środowiska § 15 b ust. 1, uważa się za spełnione, gdy filtr cząstek stałych spełnia następujące wymagania:

- 1) Filtr cząstek stałych zapewnia maksymalne przeciwciśnienie 20 kPa przy maksymalnej mocy silnika.
- 2) Filtr cząstek stałych redukuje co najmniej 80 procent. emisji cząstek.
- 3) Gęstość gazów spalinowych za filtrem mierzona przy swobodnym przyspieszeniu nie przekracza wartości K równej 0,2 m-1.
- 4) Filtr cząstek stałych jest wyposażony w alarm przeciwciśnienia, który wysyła sygnał do kierowcy w przypadku zwiększonego przeciwciśnienia.
- 5) Nie wolno zwiększać poziomu głośności.
- 6) Inna kwestia uregulowana nie może być podwyższona.

szt. 2. Zamontowany w ramach modernizacji skuteczny filtr cząstek stałych musi być zatwierdzonego typu co najmniej na tym samym poziomie, co przykłady w dodatku 2.

szt. 3. W przypadku ciężkich pojazdów spełniających co najmniej normę Euronorm VI wymóg dotyczący filtra cząstek stałych uznaje się za spełniony.

Wymagania techniczne dla samochodów ciężarowych i osobowych w strefach ekologicznych

§ 4. Wymóg doposażenia w filtr cząstek stałych w samochodach dostawczych i osobowych, por. ustawa Prawo ochrony środowiska § 15 b ust. 2 i 3 uważa się za spełnione, jeżeli filtr cząstek stałych został dopuszczony zgodnie z dekretem o zwolnieniu z podatku od emisji cząstek stałych w przypadku doposażenia w filtr cząstek stałych lub dekretem w sprawie niektórych doposażonych filtrów cząstek stałych.

szt. 2. W przypadku pojazdów użytkowych i samochodów osobowych spełniających co najmniej Euronorm 5 wymóg dotyczący filtra cząstek stałych uważa się za spełniony.

Rozdział 3

Wymagania dotyczące dokumentacji pojazdów w celu spełnienia wymagań strefy ekologicznej

Wymagania dotyczące dokumentacji dla ciężkich pojazdów wyposażonych w filtry cząstek stałych

§ 5. Właściciel lub użytkownik zarejestrowanego w Danii pojazdu ciężkiego dokumentuje spełnienie wymogu zamontowania skutecznego filtra cząstek stałych do kontroli rejestracyjnej przedstawiając oświadczenie podpisane przez instalatora filtra, por. załącznik 1, że pojazd został doposażony w filtr cząstek stałych spełniający wymagania określone w sekcji 3 podrozdziału 1 i jest zatwierdzonego typu, co najmniej na takim samym poziomie jak przykłady w dodatku 2.

szt. 2. Przed złożeniem deklaracji w hali rewizyjnej, por. § 9, deklarację należy złożyć w Duńskiej Agencji Ochrony Środowiska i dołączyć do deklaracji otrzymany numer identyfikacyjny.

szt. 3. Wymóg dotyczący gęstości spalin, por. § 3 ust 1 pkt 3, jest sprawdzany przez firmy kontrolne w związku z kontrolami rejestracyjnymi.

Obowiązek rejestracji i wymagania dokumentacyjne dla pojazdów zagranicznych

§ 6. Właściciel lub użytkownik następujących pojazdów zagranicznych musi zarejestrować się na stronie www.miljoezoner.dk nie później niż tego samego dnia podczas jazdy w duńskiej strefie ekologicznej:

- 1) Pojazdy ciężkie zarejestrowane za granicą po raz pierwszy przed 1 października 2009 roku muszą być zarejestrowane od 1 lipca 2020 roku.
- 2) Pojazdy ciężkie zarejestrowane za granicą po raz pierwszy przed 1 stycznia 2015 roku muszą być zarejestrowane od 1 stycznia 2022 roku.
- 3) Samochody dostawcze zarejestrowane za granicą po raz pierwszy przed 1 stycznia 2007 muszą być zarejestrowane od 1 lipca 2020.
- 4) Samochody dostawcze zarejestrowane za granicą po raz pierwszy przed 1 stycznia 2012 roku muszą być zarejestrowane od 1 lipca 2022 roku.
- 5) Samochody dostawcze zarejestrowane za granicą po raz pierwszy przed 1 września 2016 roku muszą być zarejestrowane od 1 lipca 2023 roku.

6) Samochody osobowe zarejestrowane za granicą po raz pierwszy przed 1 stycznia 2011 r. muszą być zarejestrowane od dnia zaostreżenia przepisów dotyczących samochodów osobowych w danej strefie ekologicznej.

§ 7. Przy rejestracji, por. § 6, należy podać:

1) Nazwa i adres właściciela lub użytkownika pojazdu.

2) Imię i nazwisko osoby dokonującej rejestracji, jeżeli jest inne niż ww.

3) Numer rejestracyjny pojazdu i kraj rejestracji.

4) Euronorm pojazdu.

5) Czy pojazd posiada doposażony lub montowany fabrycznie filtr cząstek stałych, a jeśli tak, to czy dołączona jest dokumentacja, por. podrozdział 4.

szt. 2. Do dowodu rejestracyjnego należy dołączyć kopię dowodu rejestracyjnego pojazdu.

szt. 3. Jeżeli Euronorm nie figuruje w dowodzie rejestracyjnym, należy dołączyć dokumentację dotyczącą Euronormy.

szt. 4. Spełnienie wymogu fabrycznego lub doposażenia w filtr cząstek stałych dokumentuje się poprzez dołączenie zaświadczenia od rzeczoznawcy lub organu, że pojazd posiada filtr cząstek stałych, por. §§ 3 i 4. Oświadczenie musi być wystawione mniej niż 18 miesięcy przed rejestracją dla samochodów ciężarowych, autobusów i furgonetek oraz samochodów osobowych i być napisane w języku duńskim, norweskim, szwedzkim lub angielskim.

szt. 5. Rejestracja jest ważna przez 5 lat od momentu dokonania rejestracji.

Rozdział 4

Delegowanie kontroli strefy ekologicznej dla pojazdów wojskowych

§ 8. Pojazdy wojskowe Sił Zbrojnych, które nie są wpisane do Ewidencji Pojazdów, są rejestrowane i okresowo kontrolowane przez Siły Zbrojne.

szt. 2. Norweskie Siły Zbrojne sprawdzają poprzez wewnętrzne okresowe kontrole, czy wymagania, por. §§ 3 i 4, zostały spełnione. Jeśli tak nie jest, należy zauważyć, że pojazd nie jest dopuszczony do ruchu w strefach ekologicznych.

Rozdział 5

Rejestracja i homologacja pojazdów z zamontowanym filtrem cząstek stałych

Ciężkie pojazdy

§ 9. Właściciel lub użytkownik pojazdu ciężkiego, który chce zarejestrować w pojeździe filtr cząstek stałych, zgłasza pojazd do firmy kontrolnej i musi przedstawić dokumentację, por. § 5, potwierdzającą spełnienie wymagań określonych w § 3.

szt. 2. Firmy kontrolne, które w związku z kontrolą stwierdzają, że pojazd ciężki posiada doposażony filtr cząstek stałych, składając oświadczenie, por. § 5, spełniające wymagania niniejszego zarządzenia, w tym wymóg szczelności spalin zostało spełnione, por. § 5 ust 3, musi zarejestrować pojazd w Ewidencji Pojazdów jako wyposażony w doposażony filtr cząstek stałych.

§ 10. W związku z każdą kontrolą pojazdu ciężkiego zarejestrowanego w Rejestrze Pojazdów z doposażonym filtrem cząstek stałych, firma kontrolna musi samodzielnie sprawdzić, czy gęstość spalin za filtrem mierzona podczas swobodnego przyspieszania nie przekracza wartości K równej 0,2 m-1.

szt. 2. Jeżeli firma kontrolna stwierdzi, że wymóg szczelności spalin nie został spełniony, firma kontrolna musi wykreślić z Rejestru pojazdów rejestrację zamontowanego filtra cząstek stałych.

szt. 3. Obowiązek przeglądu nie ma zastosowania, jeżeli pojazd jest przedstawiany do przeglądu w celu usunięcia rejestracji doposażonego filtra cząstek stałych.

§ 11. Pojazd ciężki z doposażonym filtrem cząstek stałych uważa się za homologowany zgodnie z § 15 b ust. ustawy Prawo ochrony środowiska. 1 nr 3, gdy pojazd jest zarejestrowany z doposażonym filtrem cząstek stałych zgodnie z § 3.

Samochody dostawcze i osobowe

§ 12. Samochód dostawczy lub osobowy z doposażonym filtrem cząstek stałych uważa się za homologowany zgodnie z § 15 b ust. ustawy Prawo ochrony środowiska. 2 pkt 4 lub § 15 b ust 3 nr 2, gdy samochód dostawczy lub samochód osobowy jest zwolniony z dodatkowej opłaty, por.

rozporządzenie wykonawcze w sprawie zwolnienia z podatku od emisji cząstek stałych przy doposażaniu w filtr cząstek stałych, a filtr cząstek stałych jest zarejestrowany w Rejestrze Pojazdów.

Rozdział 6

Dyspensy

Zwolnienie dla pojazdów używanych do celów komercyjnych

§ 13. Duńska Agencja Ochrony Środowiska może na wniosek właściciela lub użytkownika pojazdu używanego do celów zarobkowych zwolnić go z wymagań określonych w § 15 b ust. ustawy o ochronie środowiska. 1, nr 1 i 2 oraz ust 2 pkt 1-3, jeżeli doposażenie pojazdu w filtr cząstek stałych będzie technicznie niemożliwe lub wymagają tego szczególne warunki pojazdu, a przemawiają za tym inne okoliczności, w tym zwolnienie będzie miało drugorzędne znaczenie dla środowiska i zdrowia.

Zwolnienie dla pojazdów używanych do użytku prywatnego

§ 14. Duńska Agencja Ochrony Środowiska może na wniosek właściciela lub użytkownika samochodu służbowego lub osobowego używanego do użytku prywatnego zwolnić go z wymagań określonych w § 15 b ust. ustawy o ochronie środowiska. 2 nr 1-3 i ust 3 pkt 1, jeżeli doposażenie pojazdu w homologowany filtr cząstek stałych nie będzie możliwe, a działalność publiczna w interesie społecznym nie będzie mogła być prowadzona, a pojazd nie będzie można zastąpić innym pojazdem, a przemawiają za tym inne okoliczności dla niego, w tym, że zwolnienie będzie miało drugorzędne znaczenie dla środowiska i zdrowia.

§ 15. Duńska Agencja Ochrony Środowiska może, na wniosek właściciela lub użytkownika pojazdu użytkowego lub osobowego używanego do użytku prywatnego, udzielić czasowego zwolnienia z wymogów określonych w § 15 b ust. ustawy o ochronie środowiska. 2 nr 1-3 i ust 3, nr 1, jeżeli Duńska Agencja Ochrony Środowiska uzna, że generalnie czas dostawy filtrów cząstek stałych lub nowych pojazdów jest wyjątkowo długi. Zwolnienie wymaga, aby wnioskodawca zamówił filtr cząstek stałych lub nowy pojazd.

Dyspensa w przypadku wyłączenia

§ 16. Duńska Agencja Ochrony Środowiska musi, na wniosek właściciela lub użytkownika pojazdu, zwolnić z wymagań dotyczących filtrów cząstek stałych, o których mowa w § 15 b ust. ustawy o ochronie środowiska. 1-3, jeżeli wymagania dotyczą wnioskodawcy w taki sposób, że spełnienie wymagań pociągałoby za sobą wyłączenie.

Aplikacja

§ 17. Wniosek o zwolnienie musi zawierać dokumentację niezbędną do wydania decyzji przez Duńską Agencję Ochrony Środowiska, obejmującą w szczególności informacje o:

- 1) Powód złożenia wniosku.
- 2) Euronorm pojazdu.
- 3) Wiek i wyposażenie techniczne pojazdu.
- 4) Informacje o innych pojazdach wnioskodawcy, jeśli takie istnieją.

szt. 2. Duńska Agencja Ochrony Środowiska może zażądać dodatkowych informacji w zakresie niezbędnym do ujawnienia sprawy, w tym informacji o sytuacji finansowej. W przypadku handlowców można zażądać przedstawienia rocznych sprawozdań finansowych za poprzednie lata oraz opisu obszaru działalności.

szt. 3. W przypadku ubiegania się o zwolnienie zgodnie z § 16, wniosek musi zawierać również informacje o kosztach związanych z montażem filtra cząstek stałych, w tym o głównym obszarze ruchu i rodzaju jazdy.

szt. 4. Wniosek o zwolnienie i dokumentację do rozpatrzenia wniosku o zwolnienie należy przesłać za pomocą cyfrowego rozwiązania samoobsługowego, chyba że obywatel nie jest nim objęty lub jest z niego zwolniony zgodnie z zasadami zawartymi w rozporządzeniu w sprawie zarządzania Poczta Cyfrową od nadawców publicznych.

szt. 5. Cała dokumentacja musi być sporządzona w języku duńskim, norweskim, szwedzkim lub angielskim.

Warunki

§ 18. Zwolnienie może zawierać jeden lub więcej warunków, w tym między innymi, że zwolnienie uprawnia do kierowania tylko dla danego pojazdu

- 1) na czas określony albo
- 2) w jednej lub kilku ustanowionych strefach ekologicznych.

Decyzja

§ 19. Duńska Agencja Ochrony Środowiska zawiadamia właściciela lub użytkownika pojazdu o odmowie lub zobowiązaniu do zwolnienia.

szt. 2. Duńska Agencja Ochrony Środowiska rejestruje informacje o pojazdach, które uzyskały zwolnienie w Sund og Bælt Holding A/S, w tym kraj rejestracji, numer rejestracyjny, okres i strefy ekologiczne, których dotyczy zwolnienie.

Rozdział 7

*Wyjątki dla pojazdów używanych do użytku prywatnego**Wizyty w szpitalu lub u specjalisty*

§ 20. Właściciel lub użytkownik rzeczy lub samochodów osobowych używanych do użytku prywatnego może uzyskać zwolnienie od wymagań ustawy Prawo ochrony środowiska § 15 b ust. 2, nr 2 i 3 oraz ust 3 pkt 1, jeżeli doposażenie pojazdu w homologowany filtr cząstek stałych nie jest możliwe, a właściciel lub użytkownik został wezwany na leczenie do szpitala lub lekarza specjalisty mającego adres w strefie ekologicznej.

szt. 2. Obywatel wezwany na leczenie do szpitala lub do lekarza specjalisty mającego siedzibę na terenie strefy ekologicznej może uzyskać zwolnienie na samochód dostawczy lub osobowy należący do członka najbliższej rodziny, jeżeli potrzebuje pomocy w transporcie na leczenie w szpitalu lub u lekarza specjalisty.

szt. 3. Właściciel lub użytkownik pojazdu musi w dobrej wierze oświadczyć, że podane informacje są zgodne z prawdą.

szt. 4. Aby być zwolnionym, pojazd musi być zarejestrowany, por. § 25.

Pojazdy niepełnosprawne

Art. 21. Właściciel lub użytkownik pojazdu niepełnosprawnego, który jest używany do użytku prywatnego, może uzyskać zwolnienie z wymagań określonych w art. 15 b ust. ustawy Prawo ochrony środowiska. 2, nr 2 i 3 oraz ust 3 nr 1, przez 24 miesiące od dnia ogłoszenia wyjątku, jeżeli w pojeździe nie ma możliwości doposażenia w homologowany filtr cząstek stałych.

szt. 2. Aby być zwolnionym, pojazd musi być zarejestrowany, por. § 25, wraz z odpowiednią dokumentacją.

Nocna praca

Art. 22. Właściciel lub użytkownik towarów lub samochodów osobowych służących do użytku prywatnego może uzyskać zwolnienie od wymagań określonych w art. 15 lit. b ustawy Prawo ochrony środowiska. 2, nr 2 i 3 oraz ust 3 pkt 1, jeżeli w pojeździe nie ma możliwości doposażenia w homologowany filtr cząstek stałych oraz gdy właściciel lub użytkownik wykonuje pracę nocną w strefie ekologicznej, co można udokumentować zgłoszeniem do pracy nocnej.

szt. 2. Oświadczenie pracodawcy o pracy w porze nocnej jest ważne przez 6 miesięcy, po upływie których właściciel lub użytkownik samochodu ciężarowego lub osobowego musi ponownie zgłosić pracę w porze nocnej.

szt. 3. Aby być zwolnionym, pojazd musi być zarejestrowany, por. § 25, wraz z odpowiednią dokumentacją.

Wyjątki ograniczone czasowo

§ 23. Właściciel lub użytkownik rzeczy lub samochodów osobowych używanych do użytku prywatnego może, w terminie 12 miesięcy od dnia objęcia pojazdu przepisami strefy ekologicznej, uzyskać zwolnienie od wymagań określonych w ustawie Prawo ochrony środowiska § 15b ust. 2, nr 2 i 3 oraz ust 3 nr 1, w strefie ekologicznej, w której właściciel lub użytkownik ma adres zamieszkania, jeżeli właściciel lub użytkownik zamieszkiwał na terenie strefy ekologicznej przed dniem objęcia pojazdu przepisami dotyczącymi strefy ekologicznej, a homologowany filtra nie można zamontować w pojeździe.

szt. 2. Jeżeli rada gminy podejmie decyzję o rozszerzeniu istniejącej strefy ekologicznej, wyjątek obowiązuje od chwili wejścia w życie rozszerzenia strefy ekologicznej. Właściciel lub użytkownik towarów lub samochodów osobowych musi zamieszkiwać na obszarze rozszerzonej strefy ekologicznej.

szt. 3. Aby być zwolnionym, pojazd musi być zarejestrowany, por. § 25, wraz z odpowiednią dokumentacją.

§ 24. Właścicielowi lub użytkownikowi towarów lub samochodów osobowych używanych do użytku prywatnego można przyznać 6 wjazdów na okres 24 godzin do stref ekologicznych do 12 miesięcy po objęciu pojazdu przepisami dotyczącymi stref ekologicznych, jeżeli homologowany filtr cząstek stałych nie może być doposażony w pojazd.

szt. 2. Wyjątek dotyczy wszystkich stref ekologicznych przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie zaostrożonych przepisów strefowych w pierwszej strefie ekologicznej.

szt. 3. Aby być zwolnionym, pojazd musi być zarejestrowany, por. § 25, wraz z odpowiednią dokumentacją.

Rejestracja

§ 25. Rejestracja jest dokonywana na stronie www.miljoezoner.dk i musi zawierać niezbędną dokumentację, aby Duńska Agencja Ochrony Środowiska mogła sprawdzić poprzez wrywkowe kontrole, czy spełnione są warunki zwolnienia.

szt. 2. Podczas rejestracji należy podać:

- 1) Numer rejestracyjny pojazdu.
- 2) Kopia dowodu rejestracyjnego pojazdu.



3) Brak możliwości doposażenia w filtr cząstek stałych.

4) Dokumentacja dla objętej kategorii wyjątków:

- a) Rejestracja wyjątku zgodnie z § 21 ust 1, należy dołączyć dokumentację dotyczącą udzielonego wsparcia na zakup lub wyposażenie pojazdu zgodnie z przepisami ustawy o usługach, jeżeli pojazd nie jest wpisany do Ewidencji Pojazdów z zezwoleniem na kierowanie pojazdem niepełnosprawnym.
- b) Rejestracja wyjątku zgodnie z § 22 ust 1, należy dołączyć zaświadczenie od pracodawcy o pracy w porze nocnej.
- c) Rejestracja wyjątku zgodnie z § 23 ust 1, należy dołączyć informację o aktualnym adresie zamieszkania wnioskodawcy oraz adresie zamieszkania w dniu, w którym pojazd był objęty zaostrzonymi przepisami dotyczącymi stref ekologicznych.

szt. 3. Rejestracja wyjątku zgodnie z § 22 ust 1 uprawnia właściciela lub użytkownika samochodu ciężarowego lub osobowego do poruszania się po strefie ekologicznej w okresie pomiędzy nimi 20.00 do 10.00, aby zająć się pracą nocną.

szt. 4. Właściciel lub użytkownik potwierdza swoją tożsamość podpisem cyfrowym oraz wyraża zgodę na uzyskanie przez Duńską Agencję Ochrony Środowiska informacji o nim w Centralnym Rejestrze Osobowym oraz informacji o pojeździe i własności w Rejestrze Pojazdów.

szt. 5. Właściciel lub użytkownik oświadcza w dobrej wierze, że podane informacje są zgodne z prawdą.

szt. 6. Duńska Agencja Ochrony Środowiska rejestruje informacje i związaną z nimi dokumentację dotyczącą pojazdów, które uzyskały zwolnienie w Sund og Bælt Holding A/S, w tym kraj rejestracji, numer rejestracyjny, okres i strefy ekologiczne, których dotyczy zwolnienie.

szt. 7. Jeżeli właściciel lub użytkownik nie jest objęty lub jest zwolniony z przepisów rozporządzenia wykonawczego w sprawie zarządzania pocztą cyfrową od nadawców publicznych, informacje można przesłać zwykłą pocztą do Duńskiej Agencji Ochrony Środowiska, która następnie przeprowadzi Rejestracja.

Decyzja w związku z losowym pobieraniem próbek

§ 26. Duńska Agencja Ochrony Środowiska może uznać, że rejestracja wyjątku jest nieważna, jeżeli w związku ze sprawdzeniem dostarczonych informacji okaże się, że nie są spełnione warunki, o których mowa w §§ 20-24. O decyzji powiadamia się osobę, która dokonała rejestracji.

szt. 2. Duńska Agencja Ochrony Środowiska może podjąć decyzję, że właściciel lub użytkownik towarów lub samochodów osobowych używanych do użytku prywatnego nie może uzyskać zwolnienia bez sprawdzenia dostarczonych informacji, jeżeli wcześniej podano nieprawidłowe informacje, lub właściciel lub użytkownik pojazd został zabrany do wrywkowej kontroli, po której wniosek Duńskiej Agencji Ochrony Środowiska o przekazanie dokumentacji dotyczącej wyjątku nie został spełniony.

Rozdział 8

Przepisy administracyjne

Art. 27. W sprawach, w których firmy kontrolne podejmują decyzję zgodnie z niniejszym zarządzeniem, stosuje się przepisy ustawy o administracji publicznej.

Przeoczenie

Sekcja 28. Duńska Agencja Ochrony Środowiska nadzoruje przestrzeganie zasad niniejszego rozporządzenia wykonawczego.

szt. 2. Duńska Agencja Ochrony Środowiska przeprowadza wrywkowe kontrole rejestracji, por. § 25.

szt. 3. Szwedzka Agencja Transportu nadzoruje hale inspekcyjne w związku z ich zadaniami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia wykonawczego.

szt. 4. Duńska Agencja Ochrony Środowiska przeprowadza wrywkowe kontrole rejestracji zagranicznych pojazdów.

Skarga

§ 29. Decyzje podjęte na podstawie § 19 ust 1 i § 26 nie przysługują odwołanie do innego organu administracyjnego.

szt. 2. Uprawnienia do rozpatrywania skarg dotyczących decyzji podjętych przez firmy kontrolne przekazuje się Szwedzkiej Agencji Transportu.

szt. 3. Od decyzji Szwedzkiej Agencji Transportu w ramach odwołań nie przysługują odwołanie do innego organu administracyjnego.

Rozdział 9

Kara

§ 30. Jeżeli inna ustawa nie przewiduje wyższej kary, ten, kto

- 1) narusza postanowienia §§ 3 lub 4,
- 2) narusza przepisy ust. 6,

- 3) lekceważy warunki określone zgodnie z § 18,
 4) podaje nieprawdziwe informacje zgodnie z § 25, lub
 5) złoży fałszywe wyznanie wiary zgodnie z art. 25 ust 5.

szt. 2. Spółki itp. (osoby prawne) mogą zostać pociągnięte do odpowiedzialności karnej na zasadach określonych w rozdziale 5 Kodeksu karnego.

§ 31. W sprawach o naruszenie ustawy Prawo ochrony środowiska § 15 b ust 1-3, a także § 6 niniejszego zarządzenia, Duńska Agencja Ochrony Środowiska może nakładać administracyjne kary pieniężne na właściciela lub użytkownika pojazdu.

szt. 2. Dokumentację służącą do przetwarzania administracyjnych kar pieniężnych należy przesyłać za pośrednictwem publicznej poczty cyfrowej, chyba że obywatel nie jest nią objęty lub jest z niej zwolniony na zasadach określonych w rozporządzeniu w sprawie zarządzania pocztą cyfrową od nadawców publicznych.

Rozdział 10

Przepisy przejściowe i przepisy dotyczące wejścia w życie

§ 32. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2022 r.

szt. 2. Traci moc zarządzenie nr 948 z dnia 21 czerwca 2020 r. w sprawie wymagań dla samochodów ciężarowych, autobusów i samochodów dostawczych napędzanych olejem napędowym w gminnych strefach ekologicznych itp.

szt. 3. Zwolnienia, które Duńska Agencja Ochrony Środowiska ogłosiła zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym nr 948 z dnia 21 czerwca 2020 r. w sprawie wymagań dla samochodów ciężarowych, autobusów i furgonetek z silnikiem Diesla w wyznaczonych przez gminę strefach ekologicznych itp., zachowują ważność.

Ministerstwo Środowiska, 22 marca 2022 r

Lea Wermelin

/ Christiana Bruhna Riepera

Aneks 1

Deklaracja dotycząca doposażenia w homologowany filtr cząstek stałych, por. § 5

Deklaracja dotyczy następującego samochodu z silnikiem Diesla:

Robić i modelować _____

o numerze podwozia _____

Oświadczenie zostało wypełnione i podpisane przez:

Imię i nazwisko lub nazwa firmy _____

Numer CPR lub CVR _____

Adres _____

Stwierdza się, że pojazd został doposażony w filtr cząstek stałych, który spełnia wymagania rozporządzenia wykonawczego w sprawie wymagań dla samochodów ciężarowych, autobusów, samochodów dostawczych i osobowych z silnikiem Diesla w gminnych strefach ekologicznych itp.

Filtr cząstek stałych posiada homologację typu zgodnie z następującym schematem homologacji: _____

Typ filtra cząstek stałych ma numer homologacji: _____

Filtr cząstek stałych ma numer seryjny: _____ (jeśli dotyczy)



Filtr cząstek stałych jest przeznaczony do silnika o pojemności skokowej/mocy _____, a montaż został wykonany prawidłowo.

Silnik pojazdu w momencie instalacji jest w zadowalającym stanie technicznym, aby filtr cząstek stałych działał skutecznie. Dokonano również oceny w porozumieniu z właścicielem samochodu, że filtr cząstek stałych będzie działał zadowalająco w normalnych warunkach użytkowania pojazdu.

Data i podpis instalatora filtra cząstek stałych (lub jego przedstawiciela):

Modernizacja została zgłoszona do Duńskiej Agencji Ochrony Środowiska w dniu ____ / ____ roku _____.

Następujący numer identyfikacyjny otrzymano od Duńskiej Agencji Ochrony Środowiska po powiadomieniu _____.

Załącznik 2

Przykłady ustaleń dotyczących homologacji filtrów cząstek stałych, por. § 3 podsekcja 2

Poniższe schematy homologacji filtrów cząstek stałych spełniają wymagania techniczne zawarte w § 3 ust 1. Jednak niektóre ustalenia dotyczą tylko starszych klas Euro samochodów ciężarowych i autobusów.

1) Regulamin EKG ONZ nr 132 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji doposażonych urządzeń kontroli emisji (REC) dla pojazdów ciężarowych, ciągników rolniczych i leśnych oraz maszyn samojezdnych nieporuszających się po drogach wyposażonych w silniki o zapłonie samoczynnym

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-14.pdf

2) VERT® - Certyfikacja filtrów cząstek stałych

Przeczytaj więcej tutaj: www.vert-dpf.eu/j3/index.php/filters/certification

3) Certyfikat niskiej emisji (LEC) od Transport for London

Przeczytaj więcej tutaj: www.gov.uk/government/publications/london-low-emission-zone-lec-and-rpc-checklist

4) Podstawowy system zatwierdzania Szwedzkiej Agencji Transportu

Przeczytaj więcej tutaj: <https://fstyr.dk/da/Krav-til-koeretoerj/Regler-om-energi-og-miljoegenskaber/Partikelfil-tre#principgodkendte-partikelfilte>

5) Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Anlage XXVII (zu § 48 Absatz 2 und Anlage XIV Nummer 3.4) - Maaschen gegen die Unreinigung der Luft durch Partikel von Nutzfahrzeuge oraz von mobile Maschinen und Geräten mit Selbstzündungsmotor

Więcej informacji można znaleźć tutaj: www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/anlage_xxvii.html. HTML

6) CVRAS (program akredytacji modernizacji czystych pojazdów) / Wielka Brytania

Przeczytaj więcej tutaj: <https://www.energysavingtrust.org.uk/service/clean-vehicle-retrofit-accreditation-scheme/>

7) Niemieckie dopuszczenie (ABE) do doposażenia w systemy redukcji NOx

Przeczytaj więcej tutaj:

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/foerderrichtlinie-nachruestung-dieselbus-se.pdf?__blob=plik_publicacji

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Hardware-Nachruestung/hardware-nachruestung-fuer-kommunalfahrzeuge.html>

Oficjalne notatki

¹⁾ – Zarządzenie zostało notyfikowane jako projekt zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 z dnia 9 września w sprawie procedury informacyjnej w odniesieniu do przepisów technicznych dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (dyrektywa w sprawie procedury informacyjnej).



Om

Retsinformation.dk er indgangen til det fælles statslige retsinformationssystem, der giver adgang til alle gældende love, bekendtgørelser og cirkulærer m.v. Der er også adgang til Folketingets dokumenter og beretninger fra Folketingets Ombudsmand.

På retsinformation.dk anvendes der ikke cookies.

Besøg også

Vælg site



[Om Retsinformation](#) | [Kontakt](#) | [FAQ](#) | [Om ELI](#) | [API](#) | [Tilgængelighedserklæring](#)

