



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Numer powiadomienia : 2020/0183/F (France)

Dekret w sprawie znakowania rowerów przyjęty na podstawie art. L. 1271-2 do L. 1271-5 kodeksu transportu

Data otrzymania : 01/04/2020

Koniec zawieszenia : 02/07/2020 (closed)

Message

Wiadomość 002

Informacja od Komisji - TRIS/(2020) 01145

dyrektywa (UE) 2015/1535

Tłumaczenie wiadomości 001

Powiadomienie: 2020/0183/F

No abre el plazo - Nezahajuje odklady - Fristerne indledes ikke - Kein Fristbeginn - Viivituste perioodi ei avata - Καμμία έναρξη προθεσμίας - Does not open the delays - N'ouvre pas de délais - Non fa decorrere la mora - Neietekmē atlikšanu - Atidėjimai nepradedami - Nem nyitja meg a késéket - Ma' jiftaħ il-perijodi ta' dawmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Neotvorí oneskorenia - Ne uvaja zamud - Määräaika ei ala tästä - Inleder ingen frist - He ce предвижда период на прекъсване - Nu deschide perioadele de stagnare - Nu deschide perioadele de stagnare.

(MSG: 202001145.PL)

1. MSG 002 IND 2020 0183 F PL 01-04-2020 F NOTIF

2. F

3A. Direction générale des entreprises – SQUALPI – Bât. Sieyès -Teledoc 151 – 61, Bd Vincent Auriol - 75703 PARIS Cedex 13

d9834.france@finances.gouv.fr

tél : 01 44 97 24 55

3B. MTES / DGITM/ Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo

Tour Sequoia

92055 LA DEFENSE Cedex

Tél : 01 40 81 73 25

4. 2020/0183/F - X00M

5. Dekret w sprawie znakowania rowerów przyjęty na podstawie art. L. 1271-2 do L. 1271-5 kodeksu transportu

6. Rowery i rowery ze wspomaganiem

7. – dyrektywa 2006/123/WE dotycząca usług na rynku wewnętrznym,

- zobowiązanie do wykonywania innych szczególnych usług,

- art. 1 dekretu, w którym ustanawia się art. R. 1271-10 kodeksu transportu, zgłoszony na podstawie art. 15 ust. 2 lit. d) dyrektywy 2006/123/WE dotyczącej usług na rynku wewnętrznym.

8. Załączony projekt dekretu przyjmuje się na podstawie art. L. 1271-2 do L. 1271-5 kodeksu transportu. W wymienionych artykułach przewiduje się utworzenie jednego krajowego rejestru znakowanych rowerów oraz wprowadzenie dla



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

handlowców obowiązku sprzedawania rowerów posiadających unikalny identyfikator. Obowiązek ten wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r. w odniesieniu do nowych rowerów, a dla rowerów używanych z dniem 1 lipca 2021 r. W projekcie dekretu przewiduje się objęcie obowiązkiem handlowców oraz podmiotów prowadzących działalność polegającą na demontażu lub przygotowaniu do ponownego wykorzystania lub recyklingu rowerów. Zawiera on również warunki udzielania przez państwo zezwoleń dla osób prawnych mogących wdrażać systemy znakowania rowerów.

9. Konieczność przyjęcia projektu przepisów regulacyjnych:

Projekt dekretu przyjmuje się na podstawie art. L. 1271-5 kodeksu transportu.

Rząd pragnie zachęcać do jazdy na rowerze i trzykrotnie zwiększyć proporcję korzystania z tego rodzaju transportu w stosunku do innych sposobów przemieszczania się. Celem tego środka jest przeciwdziałanie kradzieży, którą uważa się za jeden z głównych czynników zniechęcających do jazdy na rowerze. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych szacuje, że ofiarami kradzieży pada co roku około 300 000 gospodarstw domowych. Po kradzieży osoby poszkodowane często rezygnują z kupowania ponownie roweru lub decydują się na zakup modelu niższej klasy, czyli sprzętu mniej bezpiecznego. Sytuacja ta coraz częściej dotyczy rowerów ze wspomaganie elektrycznym. Obecnie skradziony rower udaje się znaleźć zaledwie w przypadku 7% poszkodowanych gospodarstw.

Dla skutecznego zwalczania kradzieży, paserstwa i nielegalnej sprzedaży rowerów konieczne jest, wzorem podobnego systemu funkcjonującego w Danii, stworzenie obowiązkowego systemu znakowania rowerów i rowerów ze wspomaganie elektrycznym powiązanego z bazą danych właścicieli. Taki krajowy rejestr identyfikacji rowerów umożliwi skontaktowanie się z właścicielem w przypadku odzyskania przez organy porządku publicznego lub biuro rzeczy znalezionych oznakowanego roweru. Ponadto w przypadku zakupu używanego roweru od osoby prywatnej kupujący będzie mógł sprawdzić, czy danego roweru nie zgłoszono jako skradzionego.

Nałożenie na handlowców obowiązku znakowania sprzedawanych rowerów pozwala na osiągnięcie masy krytycznej i stworzenie skutecznego systemu. Istniejący we Francji od 2004 r. system dobrowolnego znakowania rowerów nie doprowadził do wdrożenia systemu o wystarczająco powszechnym charakterze. Na około 30 mln rowerów oznakowano kilkaset tysięcy sztuk. Dzięki nowemu obowiązkowi co roku znakowanych będzie około 1,5 mln rowerów.

Proporcjonalność projektu przepisów regulacyjnych

Przepis regulacyjny ma proporcjonalny charakter, ponieważ obowiązek nakładany na handlowców polega na dwóch niezbyt ograniczających i niekosztownych działaniach: umieszczeniu identyfikatora na ramie roweru (zazwyczaj poprzez mikrograwerowanie lub naklejenie naklejki) i wprowadzeniu do bazy danych identyfikatora roweru, danych jego właściciela i jego danych kontaktowych.

Wystarczy więc, by handlowiec nawiązał współpracę z jednym lub kilkoma operatorami posiadającymi zezwolenie za znakowanie, którzy oferują procedurę techniczną umieszczaniu identyfikatora i zarządzają bazą danych rowerów i ich właścicieli. Dane z bazy wdrożonej przez posiadających zezwolenie operatorów będą zasilać rejestr identyfikacji rowerów.

Niedyskryminacyjny charakter projektu przepisów regulacyjnych

Przepis regulacyjny nie ma charakteru dyskryminacyjnego, ponieważ wprowadzany obowiązek obejmuje handlowców, a nie producentów rowerów. Ponadto rowery niesprzedawane we Francji, podobnie jak już będące w użyciu, nie są objęte obowiązkiem znakowania. Jednakże będzie się zachęcać właścicieli rowerów do oznakowania pojazdów z uwagi na korzyści z tym związane.

10. Odniesienia do tekstów podstawowych: artykuły L. 1271-2 do L. 1271-5 kodeksu transportu

11. Nie

12. -

13. Nie

14. Nie

15. -



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

16. Aspekty TBT

Nie – Projekt aktu prawnego nie jest ani przepisem technicznym, ani procedurą oceny zgodności.

Aspekty SPS

Nie - Projekt nie jest środkiem sanitarnym ani fitosanitarnym.

Komisja Europejska

Punkt kontaktowy Dyrektywa (UE) 2015/1535

faks: +32 229 98043

e-mail: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu