

12.4.2019

A8-0151/ 001-109

POPRAWKI 001-109

Poprawkę złożył(a)/złożyli(ły) Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

Sprawozdanie

Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

A8-0151/2019

Homologacja typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa

Wniosek dotyczący rozporządzenia (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Title

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY**

w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie (UE) **2018/...** oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY**

w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie (UE) **2018/858** oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009

(Poprawkę należy wprowadzić w całym tekście, ilekroć wymienia się rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w sprawie

homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1). Przyjęcie tej poprawki wiąże się z koniecznością wprowadzenia zmian w całym dokumencie).

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/...²⁴⁺ ustanowiono przepisy administracyjne i wymogi techniczne dotyczące homologacji typu nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej.

²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/... w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE, Dz.U. L [...] z [...], s. [...].

⁺ **PO: please insert in the text the number of the Regulation contained in document PE-CONS No 73/17 (2016/0014 (COD)) and insert the number, date and OJ reference of that Regulation in the**

Poprawka

(1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/**858**²⁴ ustanowiono przepisy administracyjne i wymogi techniczne dotyczące homologacji typu nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej.

²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/**858** w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L **151** z **14.6.2018**, s. **1**).

footnote.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Unii wymaga skoordynowanej polityki na szczeblu międzynarodowym w ramach porozumień EKG ONZ, a zwłaszcza w Grupie Roboczej Art. 29 (WP.29), oraz zintegrowanego podejścia na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym. Konieczna jest zatem koordynacja działań i środków podejmowanych przez różne organy w kluczowych obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących pojazdy, zachowanie podczas jazdy oraz znaki i infrastrukturę drogową.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3) W ostatnich dziesięcioleciach rozwój sytuacji w zakresie bezpieczeństwa pojazdów znacznie przyczynił się do ogólnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w wypadkach drogowych. Jednak w ostatnich latach ***postępy w Unii uległy spowolnieniu ze względu na różne czynniki, takie jak czynniki strukturalne i behawioralne; jeżeli nie zostaną zaproponowane nowe inicjatywy*** w zakresie ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego, skutki dla bezpieczeństwa wynikające z obecnego podejścia nie będą już w stanie zrównoważyć skutków zwiększenia ruchu. W związku z tym

(3) W ostatnich dziesięcioleciach rozwój sytuacji w zakresie bezpieczeństwa pojazdów znacznie przyczynił się do ogólnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w wypadkach drogowych. Jednak w ***2017 r. na drogach Unii zginęło 25 300 osób, a liczba ta nie zmieniła się w ostatnich czterech latach. Ponadto każdego roku 135 tys. osób odnosi poważne obrażenia w następstwie kolizji. Unia powinna dołożyć starań, aby zdecydowanie obniżyć te liczby, dążąc do zerowej liczby ofiar śmiertelnych. Oprócz środków bezpieczeństwa chroniących osoby znajdujące się w pojeździe potrzebne jest***

niezbędna jest dalsza poprawa bezpieczeństwa pojazdów w ramach zintegrowanego podejścia do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także w celu lepszej ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego.

wdrożenie specjalnych środków zapobiegających wypadkom śmiertelnym i obrażeniom wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak rowerzyści i piesi, znajdujących się poza pojazdem. Bez nowych inicjatyw w zakresie ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego skutki dla bezpieczeństwa wynikające z obecnego podejścia nie będą już w stanie zrównoważyć skutków zwiększenia ruchu. W związku z tym niezbędna jest dalsza poprawa bezpieczeństwa pojazdów w ramach zintegrowanego podejścia do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także w celu lepszej ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Definicja niechronionego uczestnika ruchu drogowego powinna uwzględniać zmotoryzowanych użytkowników dróg poruszających się na segwayach, hulajnogach, wózkach inwalidzkich i rowerach elektrycznych.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) Postęp techniczny w obszarze zaawansowanych układów bezpieczeństwa pojazdów oferuje nowe możliwości zmniejszenia liczby ofiar wypadków. Aby zminimalizować liczbę ofiar śmiertelnych, należy wprowadzić ***niektóre odpowiednie nowe technologie.***

(4) Postęp techniczny w obszarze zaawansowanych układów bezpieczeństwa pojazdów oferuje nowe możliwości zmniejszenia liczby ofiar wypadków. Aby zminimalizować liczbę ***poważnych obrażeń i*** ofiar śmiertelnych, należy wprowadzić ***pakiet odpowiednich nowych technologii.***

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Neutralność technologiczna wymaga, aby w odniesieniu do systemów monitorowania ciśnienia w oponach wymagania dotyczące osiągnięć dopuszczały systemy zarówno bezpośredniego, jak i pośredniego monitorowania ciśnienia w oponach.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5b) Proponowane środki regulacyjne mogą skutecznie ograniczać liczbę ofiar śmiertelnych, zmniejszać liczbę wypadków drogowych oraz łagodzić obrażenia i szkody jedynie pod warunkiem, że zyskają akceptację użytkowników. W związku z tym producenci pojazdów powinni dolożyć wszelkich starań, aby systemy i funkcje przewidziane w rozporządzeniu były opracowywane tak, aby wspomagać kierowcę, co gwarantuje akceptację ze strony użytkownika i prawdopodobieństwo, że będzie z nich korzystał. Dlatego działanie tych systemów i funkcji oraz ich ograniczenia należy również wyjaśniać w jasny i przyjazny dla konsumenta sposób w instrukcji obsługi pojazdu.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) *Systemy* inteligentnego dostosowania prędkości, utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, *monitorowania* senności i *uwagi kierowcy, rozproszenia uwagi* oraz wykrywania obiektów przy cofaniu mają duży potencjał znacznego zmniejszenia liczby ofiar. Ponadto *układy te opierają się na technologiach*, które będą również wykorzystywane *przy wprowadzeniu pojazdów podłączonych do sieci i zautomatyzowanych*. W związku z tym na poziomie Unii należy ustanowić zharmonizowane przepisy i procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do tych układów oraz homologacji typu tych układów jako oddzielnych zespołów technicznych.

Poprawka

(6) *Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego, systemy* inteligentnego dostosowania prędkości, *awaryjnego* utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, *ostrzegania o* senności i *spadku poziomu uwagi kierowcy* oraz *systemy* wykrywania obiektów przy cofaniu *to układy bezpieczeństwa, które* mają duży potencjał znacznego zmniejszenia liczby ofiar. Ponadto *niektóre z tych układów bezpieczeństwa leżą u podstaw technologii*, które będą również wykorzystywane *w pojazdach zautomatyzowanych*. *Każdy taki układ bezpieczeństwa powinien funkcjonować bez wykorzystywania jakichkolwiek danych biometrycznych kierowców lub pasażerów, w tym rozpoznawania twarzy*. W związku z tym na poziomie Unii należy ustanowić zharmonizowane przepisy i procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do tych układów oraz homologacji typu tych układów jako oddzielnych zespołów technicznych. *Podczas każdej oceny obowiązujących przepisów należy brać pod uwagę postęp techniczny w zakresie takich układów, aby wytrzymały one próbę czasu, a przy tym ściśle respektowały zasadę ochrony prywatności i danych, i stanowiły wsparcie dla inicjatywy, której celem jest zredukowanie do zera liczby ofiar śmiertelnych. Poza tym należy zadbać o możliwość bezpiecznego korzystania z tych układów w całym cyklu życia pojazdu*.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Należy umożliwić wyłączenie

systemu inteligentnego dostosowania prędkości, na przykład gdy kierowca otrzymuje fałszywe ostrzeżenia lub nieprawidłowe informacje zwrotne z powodu złych warunków pogodowych, tymczasowego sprzecznego oznakowania dróg na remontowanych odcinkach oraz wprowadzających w błąd, wadliwych lub brakujących znaków drogowych. Opcja wyłączenia powinna być kontrolowana przez kierowcę, działać tak długo, jak jest to konieczne, i umożliwiać łatwe ponowne włączenie systemu przez kierowcę. System powinien się automatycznie aktywować po włączeniu zapłonu, a kierowca powinien zawsze być informowany, czy system jest włączony, czy też nie.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6b) Powszechnie uznaje się, że pas bezpieczeństwa to jeden z najważniejszych i najskuteczniejszych elementów bezpieczeństwa pojazdu. Urządzenie przypominające o zapięciu pasów pozwala zatem dodatkowo zapobiegać śmiertelnym wypadkom i łagodzi obrażenia, ponieważ zwiększa liczbę osób używających pasów bezpieczeństwa w Unii. Z tego powodu w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 wprowadzono już od 2014 r. obowiązek instalacji urządzenia przypominającego o zapięciu pasów w fotelu kierowcy we wszystkich nowych samochodach osobowych. Wprowadzenie takiego obowiązku umożliwiło wdrożenie regulaminu ONZ nr 16 zawierającego odpowiednie przepisy techniczne. Dzięki zmianom w regulaminie ONZ uwzględniającym postęp techniczny obowiązkowe staje się także wyposażenie wszystkich przednich i tylnych siedzeń pojazdów typu M₁ i N₁, a także wszystkich

przednich siedzeń pojazdów typu N₂, N₃, M₂ i M₃ w urządzenia przypominające o zapięciu pasów od 1 września 2019 r. w przypadku nowych typów, a od 1 września 2021 r. w przypadku wszystkich pojazdów silnikowych.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Wprowadzanie rejestratorów danych na temat **zdarzeń** (wypadków) przechowujących szereg istotnych danych dotyczących pojazdu w krótkim okresie poprzedzającym **zdarzenie uruchamiające** (np. **aktywacja** poduszki powietrznej), w jego trakcie i po jego zakończeniu, należy uznać za ważny krok w dążeniu do uzyskania ogólnounijnych szczegółowych danych dotyczących wypadków. W związku z tym należy wprowadzić obowiązek wyposażenia pojazdów silnikowych w takie rejestratory. **Należy również wprowadzić wymóg, aby rejestratory umożliwiały rejestrowanie i przechowywanie danych** w taki sposób, aby mogły one być wykorzystywane przez państwa członkowskie do **przeprowadzania** analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oceny skuteczności konkretnych wprowadzonych środków.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Przetwarzanie danych osobowych,

Poprawka

(7) Wprowadzanie rejestratorów danych na temat wypadków, przechowujących szereg istotnych **zanonimizowanych** danych dotyczących pojazdu w krótkim okresie **bezpośrednio** poprzedzającym **wypadek drogowy** (np. **uruchamianych aktywacją** poduszki powietrznej), w jego trakcie i **bezpośrednio** po jego zakończeniu, należy uznać za ważny krok w dążeniu do uzyskania ogólnounijnych szczegółowych danych dotyczących wypadków. W związku z tym należy wprowadzić obowiązek wyposażenia **wszystkich** pojazdów silnikowych w takie rejestratory. **Rejestratory powinny być w stanie rejestrować i przechowywać dane** w taki sposób, aby mogły one być wykorzystywane przez państwa członkowskie do analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oceny skuteczności konkretnych wprowadzonych środków, **bez możliwości identyfikacji właściciela lub użytkownika danego pojazdu na podstawie zgromadzonych danych.**

Poprawka

(8) Przetwarzanie danych osobowych,

takich jak informacje na temat kierowcy przetwarzane w rejestratorach danych na temat **zdarzeń** (wypadków) lub informacje na temat **kierowcy uzyskane przez system monitorowania senności i uwagi kierowcy lub** zaawansowany system **wykrywania rozproszenia uwagi**, powinno odbywać się zgodnie z **prawodawstwem UE** dotyczącym ochrony danych, w szczególności zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych²⁷. **Dodatkowo** przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom²⁸.

²⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1–88.

²⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE, Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77.

takich jak informacje na temat kierowcy przetwarzane w rejestratorach danych na temat wypadków lub informacje na temat **senności kierowcy i poziomu jego uwagi uzyskane przez** zaawansowany system, powinno odbywać się zgodnie z **unijnym prawodawstwem** dotyczącym ochrony danych, w szczególności zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych²⁷. **Rejestratory danych na temat wypadków powinny działać w systemie obiegu zamkniętego, w którym nadpisuje się zapisane dane i który nie pozwala na identyfikację pojazdu ani kierowcy. Ponadto systemy ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy oraz zaawansowane systemy ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy nie powinny prowadzić ciągłego zapisu ani zatrzymywać danych innych niż niezbędne do celów, do których je zebrano lub w inny sposób przetworzono w systemie obiegu zamkniętego. Poza tym** przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom²⁸.

²⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

²⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77).

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) Zważywszy że używanie telefonu komórkowego lub innego urządzenia podczas jazdy znacznie ogranicza zdolność kierowcy do prowadzenia pojazdu, producenci pojazdów powinni publikować swoje badania, aby wykazać zgodność z zasadniczymi wytycznymi dotyczącymi interfejsu człowiek-maszyna (HMI) dla pokładowych systemów informacyjnych i informacyjno-rozrywkowych.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8b) W niektórych przypadkach nie można w pełni uruchomić zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego lub systemów awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, w szczególności z powodu wad infrastruktury drogowej. W takich przypadkach systemy powinny się wyłączać i informować o tym kierowcę. Jeżeli nie wyłączą się automatycznie, możliwe powinno być ich ręczne wyłączenie. Takie wyłączenie powinno być tymczasowe i trwać jedynie tak długo, aż system będzie w pełni funkcjonalny. Kierowca może być również zmuszony zignorować działanie systemu hamowania awaryjnego lub systemu awaryjnego utrzymywania pasa ruchu, jeżeli funkcjonowanie systemu może prowadzić do większego ryzyka lub szkody. Dzięki temu pojazd pozostaje przez cały czas pod kontrolą kierowcy. Niemniej jednak systemy mogłyby również rozpoznawać

sytuacje, gdy kierowca jest niezdolny do reakcji i w związku z tym konieczna jest interwencja systemu, aby zapobiec pogorszeniu się sytuacji.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Po przyjęciu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009³² opracowano dalsze wymogi techniczne i procedury badań dotyczące homologacji pojazdów napędzanych wodorem oraz instalacji wodorowych i komponentów na poziomie Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu uwzględnienia postępu technicznego. Regulamin ONZ nr 134³³ ma obecnie zastosowanie również w Unii w odniesieniu do homologacji typu instalacji wodorowych w pojazdach silnikowych. Oprócz tych wymogów **zastosowanie mają** również kryteria dotyczące jakości materiałów stosowanych w instalacjach **sprężonego wodoru** w pojazdach, **ale obowiązują one tylko na szczelbu Unii.**

³² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE, Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 32.

³³ Regulamin ONZ nr 134 w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów silnikowych i ich części w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa związanych z działaniem pojazdów napędzanych wodorem.

Poprawka

(13) Po przyjęciu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009³² opracowano dalsze wymogi techniczne i procedury badań dotyczące homologacji pojazdów napędzanych wodorem oraz instalacji wodorowych i komponentów na poziomie Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu uwzględnienia postępu technicznego. Regulamin ONZ nr 134³³ ma obecnie zastosowanie również w Unii w odniesieniu do homologacji typu instalacji wodorowych w pojazdach silnikowych. Oprócz tych wymogów **na szczelbu Unii należy również ustanowić** kryteria dotyczące jakości materiałów **i gniazd do tankowania** stosowanych w instalacjach **wodorowych** w pojazdach.

³² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 32).

³³ Regulamin ONZ nr 134 w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów silnikowych i ich części w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa związanych z działaniem pojazdów napędzanych wodorem.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) W przeszłości przepisy unijne ograniczały całkowitą długość zestawu pojazdów ciężarowych, co doprowadziło do powstania typowego projektu kabiny znajdującej się nad silnikiem, ponieważ maksymalizuje on przestrzeń ładunkową. Jednakże wysoka pozycja kierowcy doprowadziła do zwiększenia martwego pola i gorszej bezpośredniej widoczności wokół kabiny. Jest to ważny czynnik w przypadku wypadków z udziałem samochodów ciężarowych i niechronionych uczestników ruchu drogowego. Liczba ofiar mogłaby znacznie się zmniejszyć dzięki poprawie bezpośredniej widoczności. W związku z tym należy wprowadzić wymogi w celu poprawy bezpośredniej widoczności.

Poprawka

(15) W przeszłości przepisy unijne ograniczały całkowitą długość zestawu pojazdów ciężarowych, co doprowadziło do powstania typowego projektu kabiny znajdującej się nad silnikiem, ponieważ maksymalizuje on przestrzeń ładunkową. Jednakże wysoka pozycja kierowcy doprowadziła do zwiększenia martwego pola i gorszej bezpośredniej widoczności wokół kabiny. Jest to ważny czynnik w przypadku wypadków z udziałem samochodów ciężarowych i niechronionych uczestników ruchu drogowego. Liczba ofiar mogłaby znacznie się zmniejszyć dzięki poprawie bezpośredniej widoczności. W związku z tym należy wprowadzić wymogi w celu poprawy bezpośredniej widoczności, ***tak aby zwiększyć bezpośrednią widoczność pieszych, rowerzystów i pozostałych niechronionych uczestników ruchu drogowego z pozycji kierowcy. Przy opracowywaniu konkretnego wymogu dotyczącego bezpośredniej widoczności należy wziąć pod uwagę cechy różnych typów pojazdów.***

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Biorąc pod uwagę, że unijne przepisy w zakresie bezpieczeństwa pojazdów kładą nacisk na ochronę niechronionych uczestników ruchu drogowego, między innymi poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności ***dla kierowców, podmioty publiczne i prywatne powinny powstrzymać się od wymagania***

Poprawka

(16) Biorąc pod uwagę, że unijne przepisy w zakresie bezpieczeństwa pojazdów kładą nacisk na ochronę niechronionych uczestników ruchu drogowego, między innymi poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności ***kierowcom, należy wspierać zachowanie przedniej szyby wolnej od etykiet, winiet, naklejek, urządzeń do***

umieszczania wszelkiego rodzaju etykiet, winiet lub naklejek, niezależnie od ich celu, na jakiegokolwiek części przezroczystej powierzchni oszklenia pojazdu. Ponadto organy krajowe powinny egzekwować, aby szyby przednie i boczne były rzeczywiście wolne od etykiet, winiet, naklejek i innych elementów ograniczających widoczność, aby nie negować skuteczności przepisów unijnych dotyczących widoczności dla kierowców.

automatycznego poboru opłat i innych elementów ograniczających widoczność. Producenci pojazdów we współpracy z organami krajowymi i grupami zajmującymi się ochroną bezpieczeństwa powinni rozważyć wskazanie, które obszary przezroczystej powierzchni oszklenia pojazdu są bezpieczne i można na nich umieszczać etykiety, winiety, urządzenia do automatycznego poboru opłat lub naklejki, nie zmniejszając przy tym bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

(17) Pojazdy zautomatyzowane **i podłączone do sieci** mogą wnieść ogromny wkład w ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, ponieważ szacuje się, że **około** 90 % wypadków drogowych jest wynikiem błędu ludzkiego. W miarę, jak pojazdy zautomatyzowane będą stopniowo przejmować zadania kierowcy, na poziomie Unii należy przyjąć zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące układów pojazdów zautomatyzowanych.

Poprawka

(17) Pojazdy zautomatyzowane mogą wnieść ogromny wkład w ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, ponieważ szacuje się, że **ponad** 90 % wypadków drogowych jest **do pewnego stopnia** wynikiem błędu ludzkiego. W miarę jak pojazdy zautomatyzowane będą stopniowo przejmować zadania kierowcy, na poziomie Unii należy przyjąć zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące układów pojazdów zautomatyzowanych, **w tym w odniesieniu do możliwych do zweryfikowania gwarancji bezpieczeństwa dotyczących procesu podejmowania decyzji w pojazdach zautomatyzowanych, i promować je na szczeblu międzynarodowym na forum EKG ONZ WP.29.**

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18a) Średni wiek pojazdu w Unii wynosi ponad 10 lat, a zatem modernizacja istniejących pojazdów przez wyposażenie ich w nowoczesne systemy wspomagania kierowcy może przyczynić się do znacznego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w Unii. Pod tym względem Unia powinna kontynuować ocenę, czy modernizacja istniejącej floty, w szczególności autobusów i samochodów ciężarowych, przez wyposażenie jej w nowoczesne systemy wspomagania kierowcy, jest rozwiązaniem praktycznym i opłacalnym.

Uzasadnienie

Modernizacja będących już w użyciu pojazdów przez wyposażenie ich w elementy bezpieczeństwa poprawia poziom bezpieczeństwa takich pojazdów oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego. Ta poprawka dostosowuje tekst rozporządzenia do komunikatu Komisji oraz poprzednich sprawozdań Parlamentu Europejskiego w tej dziedzinie.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 18 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18b) Bezpieczeństwo pojazdów nie ogranicza się już tylko do ochrony przed kradzieżą, lecz musi mieć na uwadze ochronę całej architektury pojazdu w sposób zapobiegający utracie lub naruszeniu integralności systemu i komponentów. Ma to na celu zadbanie o to, by pojazd, system, oddzielny zespół techniczny, komponenty, a także części i wyposażenie zgodne z wymogami homologacji w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska zachowały sprawność i odznaczały się obniżonym ryzykiem awarii w całym cyklu życia pojazdu, dzięki niedrogim, lecz nowoczesnym środkom bezpieczeństwa. Wyposażenie pojazdów w

technologie łączności i ich automatyzacja zwiększają możliwość nieupoważnionego, zdalnego dostępu do danych pokładowych, a także nielegalnej bezprzewodowej modyfikacji oprogramowania. Aby uwzględnić wynikające z tego potencjalne zagrożenia, regulaminy ONZ dotyczące bezpieczeństwa, cyberbezpieczeństwa i bezprzewodowych aktualizacji oprogramowania powinny być obowiązkowo stosowane jak najszybciej po ich wejściu w życie. Należy zapewnić, aby w chwili wprowadzenia do obrotu pojazdy, ich systemy, oddzielne zespoły techniczne, komponenty, części i wyposażenie były wyposażone w nowoczesne technologie bezpieczeństwa oraz aby ten wysoki poziom bezpieczeństwa został utrzymany przez regularne aktualizacje sprzętu i oprogramowania do czasu wycofania pojazdu z eksploatacji. Wspomniane środki bezpieczeństwa nie powinny jednak ograniczać spoczywającego na producencie pojazdu obowiązku zapewnienia dostępu do kompleksowych informacji diagnostycznych oraz danych pokładowych istotnych podczas naprawy i konserwacji pojazdu.

Uzasadnienie

Zgodnie z końcowym sprawozdaniem grupy ITS/AD EKG ONZ, WP.29 zlecono opracowanie regulaminu ONZ dotyczącego cyberbezpieczeństwa. Cyberbezpieczeństwo to tylko jeden z filarów całościowego bezpieczeństwa pojazdu. Bezpieczeństwo musi być zagwarantowane w całym cyklu życia pojazdu, przez uwzględnienie na etapie projektowania bezpieczeństwa pojazdu podłączonego do sieci, przez co manipulowanie przy takim pojeździe, czy to fizycznie, czy to zdalnie, bezprzewodowo, stanie się bardzo trudne z technicznego punktu widzenia i nieatrakcyjne pod względem ekonomicznym.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

(19) Unia powinna w dalszym ciągu wspierać rozwój wymogów technicznych

Poprawka

(19) Unia powinna w dalszym ciągu wspierać rozwój wymogów technicznych

dotyczących hałasu powodowanego przez opony, oporu toczenia i przyczepności opon na mokrej nawierzchni na poziomie ONZ. Wynika to z faktu, że regulamin ONZ nr 117 zawiera obecnie te szczegółowe przepisy. Proces dostosowywania wymogów dotyczących opon w celu uwzględnienia postępu technicznego powinien być kontynuowany na poziomie ONZ, w szczególności w celu zapewnienia, aby właściwości użytkowe opony były również oceniane pod koniec cyklu życia zużytej opony oraz aby promować koncepcję, że opony powinny spełniać wymogi w ciągu całego okresu eksploatacji i nie powinny być zastępowane przedwcześnie.

Obowiązujące wymogi rozporządzenia (WE) nr 661/2009 *dotyczące* właściwości użytkowych opon należy *zastąpić równoważnymi regulaminami ONZ*.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

(25) Szczegółowe wymogi techniczne i konkretne procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych należy określić w aktach delegowanych przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Ponadto producenci powinni mieć wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie. W związku z tym stosowanie niniejszego rozporządzenia należy odroczyć,

dotyczących hałasu powodowanego przez opony, oporu toczenia i przyczepności opon na mokrej nawierzchni na poziomie ONZ. Wynika to z faktu, że regulamin ONZ nr 117 zawiera obecnie te szczegółowe przepisy. Proces dostosowywania wymogów dotyczących opon w celu uwzględnienia postępu technicznego powinien być kontynuowany **w szybki i ambitny sposób** na poziomie ONZ, w szczególności w celu zapewnienia, aby właściwości użytkowe opony były również oceniane pod koniec cyklu życia zużytej opony oraz aby promować koncepcję, że opony powinny spełniać wymogi w ciągu całego okresu eksploatacji i nie powinny być zastępowane przedwcześnie. **Gwarancją przestrzegania rygorystycznych norm będzie monitorowanie i ocena obowiązujących wymogów** rozporządzenia (WE) nr 661/2009 *dotyczących* właściwości użytkowych opon, **które to wymogi należy zmienić, jeżeli właściwości użytkowe opon można udoskonalić w Unii**.

Poprawka

(25) Szczegółowe wymogi techniczne i konkretne procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych należy określić w aktach delegowanych przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Ponadto producenci powinni mieć wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie. W związku z tym stosowanie niniejszego rozporządzenia należy **w razie potrzeby** odroczyć.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(25a) W celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie działania niezbędne do zagwarantowania wdrożenia przepisów dotyczących środków naprawczych i kar ustanowionych w rozporządzeniu (UE) 2018/858.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W niniejszym rozporządzeniu określa się wymogi:

1. w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych dla tych pojazdów w odniesieniu do ich ogólnej charakterystyki i bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego;

2. w zakresie homologacji typu pojazdów pod względem systemów monitorowania ciśnienia w oponach, w odniesieniu do ich bezpieczeństwa, efektywności paliwowej i emisji CO₂; oraz

3. w zakresie homologacji typu nowo wyprodukowanych opon w odniesieniu do ich bezpieczeństwa oraz efektywności środowiskowej.

1. W niniejszym rozporządzeniu określa się wymogi:

a) w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych dla tych pojazdów w odniesieniu do ich ogólnej charakterystyki i bezpieczeństwa oraz ochrony ***i bezpieczeństwa*** osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego;

b) w zakresie homologacji typu pojazdów pod względem systemów monitorowania ciśnienia w oponach, w odniesieniu do ich bezpieczeństwa, efektywności paliwowej i emisji CO₂; oraz

c) w zakresie homologacji typu nowo wyprodukowanych opon w odniesieniu do ich bezpieczeństwa oraz efektywności środowiskowej.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Rozporządzenie doprecyzowuje i uzupełnia rozporządzenie (UE) 2018/858 w odniesieniu do ogólnego bezpieczeństwa pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ochrony i bezpieczeństwa osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1) „niechroniony uczestnik ruchu drogowego” oznacza użytkownika drogi korzystającego z ***dwukołowego*** pojazdu z napędem lub niezmotoryzowanego uczestnika ruchu drogowego, takiego jak rowerzysta lub pieszy;

1) „niechroniony uczestnik ruchu drogowego” oznacza użytkownika drogi korzystającego z ***jedno- lub wielokołowego*** pojazdu z napędem ***i bez nadwozia ochronnego***, lub niezmotoryzowanego uczestnika ruchu drogowego, takiego jak rowerzysta lub pieszy;

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3) „inteligentne dostosowanie prędkości” oznacza układ wspomagania kierowcy w przestrzeganiu prędkości odpowiedniej dla środowiska drogowego poprzez przekazywanie ***dotykowej*** informacji zwrotnej za pomocą ***pedału gazu, przy czym*** informacje na temat ograniczeń prędkości uzyskuje się poprzez obserwację znaków drogowych i sygnałów,

3) „inteligentne dostosowanie prędkości” oznacza układ wspomagania kierowcy w przestrzeganiu prędkości odpowiedniej dla środowiska drogowego poprzez przekazywanie ***specjalnej i odpowiedniej*** informacji zwrotnej za pomocą ***urządzenia sterującego przyspieszeniem lub inną metodą na tyle skuteczną, aby spowodowała reakcję***

w oparciu o sygnały infrastruktury lub dane z map elektronicznych, lub połączenie obu tych sposobów, które są udostępnione w pojeździe;

kierowcy, w oparciu o informacje na temat ograniczeń prędkości, *które* uzyskuje się poprzez obserwację znaków drogowych i sygnałów, w oparciu o sygnały infrastruktury lub dane z map elektronicznych, lub połączenie obu tych sposobów, które są udostępnione w pojeździe;

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 5

Tekst proponowany przez Komisję

5) „*monitorowanie* senności i uwagi kierowcy” oznacza układ oceniający czujność kierowcy poprzez analizę układów pojazdu i w razie potrzeby ostrzegający kierowcę;

Poprawka

5) „*ostrzeganie o* senności i *spadku poziomu* uwagi kierowcy” oznacza układ oceniający czujność kierowcy poprzez analizę układów pojazdu i w razie potrzeby ostrzegający kierowcę;

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję

6) „zaawansowany system *wykrywania rozproszenia* uwagi” oznacza *układ, który jest w stanie rozpoznać poziom* uwagi wzrokowej, *jaki kierowca poświęca sytuacji na drodze i w razie potrzeby ostrzegający kierowcę*;

Poprawka

6) „zaawansowany system *ostrzegania o rozproszeniu* uwagi” oznacza *system ostrzegający o rozproszeniu uwagi kierowcy lub nakłaniający do unikania sytuacji rozproszenia uwagi*;

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję

7) „awaryjny sygnał stopu” oznacza *szybkie pulsowanie świateł hamowania informujące* innych użytkowników drogi

Poprawka

7) „awaryjny sygnał stopu” oznacza *funkcję sygnalizacji świetlnej informującą* innych użytkowników drogi znajdujących

znajdujących się za pojazdem, że w wyniku zaistniałych warunków drogowych na pojazd działa duża siła opóźnienia.

się za pojazdem, że w wyniku zaistniałych warunków drogowych na pojazd działa duża siła opóźnienia;

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 8

Tekst proponowany przez Komisję

8) „wykrywanie obiektów przy cofaniu” oznacza kamerę **lub** monitor, system optyczny lub system wykrywania, który informuje kierowcę o osobach i **przedmiotach** znajdujących się z tyłu pojazdu, **których** głównym celem jest zapobieganie zderzeniom podczas cofania;

Poprawka

8) „wykrywanie obiektów przy cofaniu” oznacza kamerę **i** monitor, system optyczny lub system wykrywania, który informuje kierowcę o osobach i **obiektych** znajdujących się z tyłu pojazdu, **i którego** głównym celem jest zapobieganie zderzeniom podczas cofania;

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 10

Tekst proponowany przez Komisję

10) „zaawansowany system hamowania awaryjnego” oznacza układ, który może automatycznie wykrywać możliwość zderzenia i uruchamiać układ hamulcowy pojazdu, aby zmniejszyć prędkość pojazdu w celu uniknięcia zderzenia lub ograniczenia jego skutków;

Poprawka

10) „zaawansowany system hamowania awaryjnego” oznacza układ, który może automatycznie wykrywać możliwość zderzenia i **automatycznie** uruchamiać układ hamulcowy pojazdu **w ostatnim możliwym momencie**, aby zmniejszyć prędkość pojazdu w celu uniknięcia zderzenia lub ograniczenia jego skutków;

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 11

Tekst proponowany przez Komisję

11) „system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu” oznacza układ **monitorujący pozycję** pojazdu względem granicy pasa

Poprawka

11) „system **awaryjnego** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu” oznacza układ **wspomagający kierowcę w utrzymaniu**

ruchu *i przykładający moment obrotowy na koło kierownicy* lub *nacisk na hamulce*, przynajmniej w momencie gdy następuje lub ma nastąpić zmiana pasa ruchu i istnieje zagrożenie zderzeniem;

bezpiecznej pozycji pojazdu względem granicy pasa ruchu lub *drogi*, przynajmniej w momencie gdy następuje lub ma nastąpić zmiana pasa ruchu i istnieje zagrożenie zderzeniem;

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 13

Tekst proponowany przez Komisję

13) „rejestrator danych na temat *zdarzeń* (wypadków)” oznacza układ *rejestrujący i przechowujący krytyczne parametry i informacje związane* ze zderzeniami przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i po zderzeniu;

Poprawka

13) „rejestrator danych na temat wypadków” oznacza układ *zaprojektowany wyłącznie do rejestrowania i przechowywania krytycznych parametrów i informacji związanych* ze zderzeniami *na krótko* przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i *niezwłocznie* po zderzeniu;

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 18

Tekst proponowany przez Komisję

18) „wodorowy układ napędowy” oznacza *silnik spalinowy wewnętrznego spalania lub układ ogniw paliwowych* wykorzystywany do napędzania pojazdu;

Poprawka

18) „wodorowy układ napędowy” oznacza *przetwornik energii* wykorzystywany do napędzania pojazdu;

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 21

Tekst proponowany przez Komisję

21) „pojazd zautomatyzowany” oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez *dluższy* czas bez ciągłego nadzoru człowieka;

Poprawka

21) „pojazd zautomatyzowany” oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez *określony* czas bez ciągłego nadzoru *ze strony* człowieka, *gdzie jednak nadal oczekuje się lub wymaga*

interwencji kierowcy;

Poprawka 38

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 21 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**21a) „pojazd w pełni zautomatyzowany”
oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany
i zbudowany do samodzielnego
poruszania się bez żadnego nadzoru ze
strony człowieka;**

Poprawka 39

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 26**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**26) „narożnik przedniego układu
zabezpieczającego” oznacza punkt
styczności przedniego układu
zabezpieczającego z płaszczyzną pionową
o nachyleniu do pionowej płaszczyzny
wzdłużnej pojazdu równym 60°, styczną
z powierzchnią zewnętrzną przedniego
układu zabezpieczającego.**

skreśla się

Poprawka 40

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 27**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**27) „dolna odległość przedniego układu
zabezpieczającego od podłoża” oznacza,
w dowolnym położeniu poprzecznym,
odległość w pionie od podłoża do dolnej
linii odniesienia przedniego układu
zabezpieczającego w pojeździe
ustawionym w zwykłej pozycji do jazdy.**

skreśla się

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 27 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

27a) „cyberbezpieczeństwo” oznacza ochronę przed zdalną ingerencją i manipulacjami zagrażającymi integralności pojazdu;

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Producenci zapewniają, aby pojazdy były projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący ryzyko obrażeń osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego.

4. Producenci zapewniają, aby pojazdy były projektowane, konstruowane i montowane w sposób **zapobiegający wystąpieniu ryzyka** obrażeń osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego **lub w sposób minimalizujący to ryzyko**.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 5 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) **pieszych, rowerzystów**, widzialności i widoczności;

b) **niechronionych uczestników ruchu drogowego**, widzialności i widoczności;

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Producenci zapewniają również opracowanie systemów i funkcji, o

których mowa w art. 5–11, w sposób zapewniający akceptację ze strony użytkowników oraz ujmowanie w instrukcji obsługi pojazdu jasnych i zrozumiałych informacji o działaniu tych systemów i funkcji.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Aby zapewnić wysoki poziom ogólnego bezpieczeństwa pojazdów oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego Komisja ***jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych*** zgodnie z art. 12 ***w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących*** konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do wymogów wymienionych w załączniku II.

Poprawka

7. Aby zapewnić wysoki poziom ogólnego bezpieczeństwa pojazdów oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, Komisja ***przyjmuje akty delegowane*** zgodnie z art. 12, ***uzupełniające niniejsze rozporządzenie o szczegółowe przepisy dotyczące*** konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do wymogów wymienionych w załączniku II.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 7 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Te szczegółowe przepisy ustanawia się i publikuje co najmniej 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Pojazdy muszą być wyposażone w precyzyjny system monitorowania ciśnienia w oponach, który jest w stanie uprzedzać kierowcę wewnątrz pojazdu o wystąpieniu spadku ciśnienia w oponie, **mając na uwadze optymalne zużycie paliwa i bezpieczeństwo drogowe** w różnych warunkach drogowych i środowiskowych.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja **jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych** zgodnie z art. 12 **w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących** konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) homologacji typu opon, **włącznie z wymogami technicznymi dotyczącymi** ich montażu.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Pojazdy muszą być wyposażone w precyzyjny system monitorowania ciśnienia w oponach, który jest w stanie uprzedzać kierowcę wewnątrz pojazdu o wystąpieniu spadku ciśnienia w oponie w różnych warunkach drogowych i środowiskowych.

Poprawka

4. Komisja **przyjmuje akty delegowane** zgodnie z art. 12, **uzupełniające niniejsze rozporządzenie o szczegółowe przepisy dotyczące** konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

Poprawka

b) homologacji typu opon, **w tym w stanie zużytych, oraz wymogów technicznych dotyczących** ich montażu.

Poprawka

Te szczegółowe przepisy ustanawia się i

publikuje co najmniej 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) **monitorowanie** senności i uwagi kierowcy;

Poprawka

c) **ostrzeżenie o** senności i **spadku poziomu** uwagi kierowcy;

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) zaawansowany system **wykrywania rozproszenia** uwagi;

Poprawka

d) zaawansowany system **ostrzegania o rozproszeniu** uwagi **kierowcy**;

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – litera f a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

fa) rejestrator danych na temat wypadków.

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) **kierowca** musi **mieć możliwość wycucia przez pedał gazu, że mający zastosowanie limit prędkości został osiągnięty lub przekroczony**;

Poprawka

a) musi **istnieć możliwość przekazania kierowcy – za pośrednictwem urządzenia sterującego przyspieszeniem lub z wykorzystaniem innych skutecznych**

środków – specjalnych i odpowiednich informacji zwrotnych o przekroczeniu obowiązującego limitu prędkości;

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) *nie ma możliwości* wyłączenia *lub wstrzymania działania* systemu;

Poprawka

b) *istnieje możliwość* wyłączenia systemu;

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) kierowca musi mieć możliwość sprawnego przekroczenia sugerowanej przez system prędkości pojazdu *poprzez* normalne użycie *pedału gazu bez konieczności silniejszego nacisku na ten pedał*;

Poprawka

c) kierowca musi mieć możliwość sprawnego przekroczenia sugerowanej przez system prędkości pojazdu *przez* normalne użycie *urządzenia sterującego przyspieszeniem*;

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) *w przypadku gdy włączony jest tempomat, system inteligentnego dostosowania prędkości musi automatycznie dostosowywać się do każdego niższego ograniczenia prędkości.*

Poprawka

skreśla się

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 2 - litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) docelowe parametry skuteczności działania określa się w celu uniknięcia błędu lub zminimalizowania poziomu błędu w rzeczywistych warunkach jazdy;

Poprawka 59

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera d b (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

db) normalny tryb pracy przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu.

Poprawka 60

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Pojazd silnikowy wyposażony w zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi zgodnie z ust. 1 lit. d) może również być uznany za spełniający wymóg określony w lit. c) tego ustępu.

skreśla się

Poprawka 61

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Systemy ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy oraz zaawansowane systemy ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy są zaprojektowane w taki sposób, by nie prowadziły ciągłego zapisu ani nie zatrzymywały żadnych danych innych niż

dane niezbędne do celów, do których zostały zebrane lub w inny sposób przetworzone w systemie obiegu zamkniętego. Ponadto dane te nie mogą być dostępne ani udostępniane stronom trzecim w żadnym momencie i muszą być usuwane niezwłocznie po przetworzeniu. Systemy te są również projektowane tak, by ich działanie nie nakładało się na siebie, i nie mogą dawać kierowcy wskazówek niezależnych i równoczesnych ani wprowadzać go w błąd, w razie gdy jedno działanie powoduje uruchomienie obu systemów.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Jednak rejestrator danych na temat wypadków nie może być w stanie rejestrować i przechowywać ostatnich czterech cyfr członu identyfikującego pojazd numeru identyfikacyjnego pojazdu ani żadnych innych informacji potencjalnie umożliwiających identyfikację samego pojazdu, jego właściciela lub użytkownika.

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3c. Rejestratory danych na temat wypadków spełniają w szczególności następujące wymogi:

a) dane, które rejestratory są w stanie rejestrować i przechowywać w odniesieniu do czasu tuż przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i wkrótce po zderzeniu, obejmują prędkość pojazdu, hamowanie,

pozycję i nachylenie pojazdu na drodze, stan i szybkość uruchomienia wszystkich systemów bezpieczeństwa pojazdu, systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, uruchomienie hamulców oraz istotne parametry wejściowe dotyczące pokładowych systemów bezpieczeństwa czynnego i zapobiegania wypadkom, przy wysokiej dokładności danych i zapewnieniu ich przetrwania;

b) nie ma możliwości wyłączenia urządzeń;

c) metody rejestrowania i przechowywania zapewniają:

(i) działanie rejestratorów w systemie układu zamkniętego;

(ii) anonimizację zgromadzonych danych i ich ochronę przed manipulacją i niewłaściwym użyciem;

(iii) możliwość dokładnej identyfikacji typu, wersji i wariantu pojazdu, zwłaszcza systemów czynnego bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom zamontowanych w pojeździe;

d) dane mogą być udostępniane organom krajowym na mocy prawa unijnego lub krajowego wyłącznie do badań i analiz dotyczących wypadków, w tym do celów homologacji typu systemów i komponentów oraz stwierdzania niezgodności z rozporządzeniem (UE) 2016/679, z wykorzystaniem standardowego interfejsu.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3d. Elementy bezpieczeństwa i ostrzeżenia wykorzystywane we wspomaganii jazdy są wyraźnie widoczne dla każdego kierowcy, w tym dla osób

starszych i osób z niepełnosprawnością.

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja **jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych** zgodnie z art. 12 **w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących** konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

Poprawka

4. Komisja **przyjmuje akty delegowane** zgodnie z art. 12, **uzupełniające niniejsze rozporządzenie o szczegółowe przepisy dotyczące** konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) homologacji typu zaawansowanych układów pojazdów, o których mowa w lit. a) i **f) tego ustępu**, jako oddzielnych zespołów technicznych.

Poprawka

b) homologacji typu zaawansowanych układów pojazdów, o których mowa w **ust. I** lit. a) i **fa)**, jako oddzielnych zespołów technicznych.

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Te szczegółowe przepisy ustanawia się i publikuje co najmniej 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) wykrywanie pojazdów w ruchu i przeszkód stacjonarnych znajdujących się przed pojazdem silnikowym **w pierwszej fazie**;

Poprawka

a) **w pierwszej fazie** – wykrywanie pojazdów w ruchu i przeszkód stacjonarnych znajdujących się przed pojazdem silnikowym **i zwalnianie przed nimi**;

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) rozszerzenie zdolności wykrywania, tak aby obejmowała ona również niechronionych uczestników ruchu drogowego znajdujących się przed pojazdem silnikowym **w drugiej fazie**.

Poprawka

b) **w drugiej fazie** – rozszerzenie zdolności wykrywania **i zwalniania**, tak aby obejmowała ona również niechronionych uczestników ruchu drogowego znajdujących się przed pojazdem silnikowym.

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu.

Poprawka

3. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w system **awaryjnego** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu.

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego oraz utrzymywania pojazdu na pasie ruchu muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:

Poprawka

4. Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego oraz **awaryjnego** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko jednego z systemów, oraz wyłącznie w czasie postoju przy włączonym hamulcu postojowym, **poprzez przeprowadzenie przez kierowcę złożonej sekwencji czynności;**

Poprawka

a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko jednego z systemów, oraz wyłącznie w czasie postoju przy włączonym hamulcu postojowym;

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 4 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) kierowca musi mieć możliwość zignorowania działania systemów;

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków). **Rejestratory danych na temat zdarzeń (wypadków) muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:**

skreśla się

a) **dane, które rejestratory są w stanie rejestrować i przechowywać w odniesieniu do okresu przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i po zderzeniu, obejmują co najmniej prędkość pojazdu, stan i tempo uruchomienia systemów bezpieczeństwa oraz wszelkie inne istotne parametry wejściowe dotyczące pokładowych**

systemów bezpieczeństwa czynnego i zapobiegania wypadkom;

b) nie ma możliwości wyłączenia urzędzeń;

c) sposób, w jaki są zdolne do rejestrowania i przechowywania danych musi zapewniać, aby dane były chronione przed manipulacją i mogły być udostępniane organom krajowym na podstawie prawodawstwa unijnego lub krajowego oraz zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 za pośrednictwem standardowego interfejsu do celów analizy danych o wypadkach oraz aby można było zidentyfikować dokładny typ pojazdu, jego wersję i wariant, a w szczególności systemy czynnego bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom zamontowane w pojeździe.

Jednakże dane, jakie rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków) jest w stanie rejestrować i przechowywać nie mogą zawierać ostatnich czterech cyfr członu identyfikującego pojazd numeru identyfikacyjnego pojazdu ani żadnych innych informacji, które mogłyby umożliwić identyfikację pojedynczego pojazdu.

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 7 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

7. Komisja *jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych* zgodnie z art. 12 *w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących* konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

Poprawka

7. Komisja *przyjmuje akty delegowane* zgodnie z art. 12, *uzupełniające niniejsze rozporządzenie o szczegółowe przepisy dotyczące* konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 7 – ustęp 7 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) homologacji typu rejestratorów danych na temat **zdarzeń** (wypadków) jako oddzielnych zespołów technicznych.

Poprawka

b) homologacji typu rejestratorów danych na temat wypadków jako oddzielnych zespołów technicznych.

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 7 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Te szczegółowe przepisy ustanawia się i publikuje co najmniej 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Przednie układy zabezpieczające, zamontowane jako oryginalne wyposażenie w pojazdach kategorii M₁ i N₁ lub udostępniane na rynku jako oddzielne zespoły techniczne dla takich pojazdów, muszą spełniać wymogi określone w ust. 2, ***załączniku IV*** i w aktach delegowanych ***przyjętych na podstawie*** ust. 3 ***niniejszego artykułu***.

1. Przednie układy zabezpieczające, zamontowane jako oryginalne wyposażenie w pojazdach kategorii M1 i N1 lub udostępniane na rynku jako oddzielne zespoły techniczne dla takich pojazdów, muszą spełniać wymogi określone w ust. 2 i w aktach delegowanych, ***o których mowa*** w ust. 3.

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Komisja ***jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych*** zgodnie

3. Komisja ***przyjmuje akty delegowane*** zgodnie z art. 12, ***uzupełniające niniejsze***

z art. 12 *w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących* konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu przednich układów zabezpieczających, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w tym wymogów technicznych dotyczących ich konstrukcji i instalacji.

rozporządzenie o szczegółowe przepisy dotyczące konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu przednich układów zabezpieczających, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w tym wymogów technicznych dotyczących ich konstrukcji i instalacji.

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 3 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Te szczegółowe przepisy ustanawia się i publikuje co najmniej 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ muszą być wyposażone w zaawansowane systemy zdolne do wykrywania niechronionych uczestników ruchu drogowego, znajdujących się w ich pobliżu z przodu **lub** obok pojazdu oraz przekazujące ostrzeżenia lub umożliwiające uniknięcie zderzenia z tymi niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.

3. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ muszą być wyposażone w zaawansowane systemy zdolne do wykrywania niechronionych uczestników ruchu drogowego, znajdujących się w ich pobliżu z przodu **i** obok pojazdu oraz przekazujące ostrzeżenia lub umożliwiające uniknięcie zderzenia z tymi niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko jednego z systemów, oraz wyłącznie w czasie postoju przy włączonym hamulcu postojowym, **poprzez przeprowadzenie przez kierowcę złożonej sekwencji czynności**;

Poprawka 83

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 4 – litera a a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka 84

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 5**

Tekst proponowany przez Komisję

5. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy.

Poprawka 85

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 7 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

7. Komisja **jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych** zgodnie

Poprawka

a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko jednego z systemów, oraz wyłącznie w czasie postoju przy włączonym hamulcu postojowym;

Poprawka

aa) kierowca musi mieć możliwość zignorowania działania systemów;

Poprawka

5. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy, **wyeliminować martwe pola przed fotelem kierowcy i znacznie ograniczyć martwe pola z bocznych okien. Uwzględnia się specyfikę różnych typów pojazdów.**

Poprawka

7. Komisja **przyjmuje akty delegowane** zgodnie z art. 12, **uzupełniające niniejsze**

z art. 12 *w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:*

rozporządzenie o szczegółowe przepisy dotyczące konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 7 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów określonych w ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu ustanawia się i publikuje co najmniej 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów określonych w ust. 5 niniejszego artykułu ustanawia się i publikuje co najmniej 36 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Poprawka 87

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M i N, pojazdy napędzane wodorem należące do tych kategorii, ich instalacje wodorowe i komponenty takich instalacji spełniają wymogi określone *w załączniku V i* w aktach delegowanych *przyjętych na podstawie* ust. 3 *niniejszego artykułu.*

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M i N, pojazdy napędzane wodorem należące do tych kategorii, ich instalacje wodorowe i komponenty takich instalacji spełniają wymogi określone w aktach delegowanych, *o których mowa* w ust. 3.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu:

a) ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem w odniesieniu do ich instalacji wodorowych oraz homologacji typu komponentów wodorowych, w tym wymogów dotyczących ich montażu;

b) zmiany załącznika V w celu dostosowania go do postępu technicznego.

Poprawka 89

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 3 – akapit 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka 90

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – nagłówek**

Tekst proponowany przez Komisję

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów

Poprawka

3. Komisja **przyjmuje akty delegowane** zgodnie z art. 12, **uzupełniających niniejsze rozporządzenie o szczegółowe przepisy dotyczące konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem w odniesieniu do ich instalacji wodorowych, w tym kompatybilności materiałowej i gniazd tankowania oraz homologacji typu komponentów wodorowych, w tym wymogów dotyczących ich montażu.**

Poprawka

Te szczegółowe przepisy ustanawia się i publikuje co najmniej 15 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

Poprawka

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów zautomatyzowanych **i w pełni**

zautomatyzowanych

zautomatyzowanych

Poprawka 91

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie, które mają zastosowanie do pojazdów odpowiednich kategorii, pojazdy zautomatyzowane muszą spełniać wymogi określone w aktach delegowanych **przyjętych na podstawie** ust. 2 w zakresie:

Poprawka 92

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) układów zastępujących panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym układu kierowniczego, przyspieszania i hamowania;

Poprawka 93

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) systemów monitorowania **gotowości** kierowcy;

Poprawka 94

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1 – litera d

Poprawka

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie, które mają zastosowanie do pojazdów odpowiednich kategorii, pojazdy zautomatyzowane **lub w pełni zautomatyzowane** muszą spełniać wymogi określone w aktach delegowanych, **o których mowa w** ust. 2, w zakresie:

Poprawka

a) układów zastępujących panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym **urządzeń sygnalizacyjnych**, układu kierowniczego, przyspieszania i hamowania;

Poprawka

c) systemów monitorowania **dostępności** kierowcy;

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) rejestratorów danych na temat zdarzeń (wypadków) w pojazdach zautomatyzowanych;

skreśla się

Poprawka 95

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. System monitorowania dostępności kierowcy, wymieniony w ust. 1 lit. c), nie ma zastosowania do pojazdów w pełni zautomatyzowanych.

Poprawka 96

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację pojazdów zautomatyzowanych na drogach publicznych, Komisja **jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych** zgodnie z art. 12 **w celu ustanowienia wymogów dotyczących** układów i innych pozycji wymienionych w ust. 1 lit. a)–e) niniejszego artykułu oraz **ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących** konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów zautomatyzowanych w odniesieniu do tych wymogów.

2. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację pojazdów zautomatyzowanych **i w pełni zautomatyzowanych** na drogach publicznych, Komisja **przyjmuje akty delegowane** zgodnie z art. 12, **uzupełniające niniejsze rozporządzenie o wymogi dotyczące** układów i innych pozycji wymienionych w ust. 1 lit. a)–e) niniejszego artykułu oraz **o szczegółowe przepisy dotyczące** konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów zautomatyzowanych **i w pełni zautomatyzowanych** w odniesieniu do tych wymogów.

Poprawka 97

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 14a

Sankcje

Art. 84 rozporządzenia (UE) 2018/858 stosuje się odpowiednio do naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 98

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 16a

Przegląd i sprawozdawczość

1. Do ... [cztery lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia], a następnie co trzy lata Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny funkcjonowania wszystkich środków i systemów bezpieczeństwa, w tym tych, które zainstalowano w istniejących pojazdach w celu ich modernizacji. Komisja ocenia, czy te środki i systemy działają zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a także ich wskaźnik penetracji i akceptację ze strony użytkowników. W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszą zalecenia, w tym wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany wymogów w zakresie ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony i bezpieczeństwa osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, by wesprzeć działania mające na celu zredukowanie do zera liczby ofiar śmiertelnych.

2. Przed każdą sesją Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji

*Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29)
Komisja przedstawi Parlamentowi
Europejskiemu informacje na temat
postępów we wdrażaniu norm
bezpieczeństwa pojazdów dotyczących
wymogów, o których mowa w art. 5–11,
oraz na temat stanowiska Unii na daną
sesję.*

Poprawka 99

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [**PO: Please insert the date 36 months following the date of entry into force of this Regulation**] r.

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od [**1 września po 18** miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.

Poprawka 100

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Jednak art. 4 ust. 7, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 7, art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 10 ust. 3, art. 11 ust. 2 i art. 12 stosują się od... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka 101

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – tabela

Tekst proponowany przez Komisję

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe <i>wymogi</i> techniczne	Wymogi dotyczące											S T U	Kompon ent
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄			
URZĄDZEŃ PRZYTRZYMUJĄCYCH, BADAŃ ZDERZENIA, INTEGRALNOŚCI UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWA ELEKTRYCZNEGO WYSOKIEGO NAPIĘCIA															
Wyposażenie wnętrza	Regulamin ONZ nr 21		A												
Siedzenia i zagłówki	Regulamin ONZ nr 17		A	A	A	A	A	A							
Siedzenia autobusowe	Regulamin ONZ nr 80			A	A										A
Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Regulamin ONZ nr 14		A	A	A	A	A	A							
Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Regulamin ONZ nr 16		A	A	A	A	A	A						A	A
Przegrody wewnętrzne	Regulamin ONZ nr 126		X												B
Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla	Regulamin ONZ nr 145		A												

dzieci

Urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 44	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹							A	A
Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 129	X	X	X	X	X	X							B	B
Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Regulamin ONZ nr 93						A	A						A	A
Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Regulamin ONZ nr 58	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Zabezpieczenie boczne	Regulamin ONZ nr 73						A	A			A	A			
Bezpieczeństwo zbiornika paliwa	Regulamin ONZ nr 34	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym	Regulamin ONZ nr 67	A	A	A	A	A	A								A
Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym	Regulamin ONZ nr 110	A	A	A	A	A	A								A
Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem	Regulamin ONZ nr 134	A	A	A	A	A	A								A

Kwalifikacja materiałowa instalacji wodorowej		Załącznik V	A	A	A	A	A	A	A
Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania	Regulamin ONZ nr 100		A	A	A	A	A	A	
Uderzenie czołowe częściowe	Regulamin ONZ nr 94	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ i N ₁ o maksymalnej masie ≤ 3 500 kg.	A				A		
Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Regulamin ONZ nr 137	Stosowanie antropomorficznego manekina do badań zderzeniowych „Hybrid III” jest dozwolone do czasu uwzględnienia w regulaminie ONZ urządzenia do badania systemów przytrzymujących dla osób znajdujących się w pojeździe „THOR”.	B				B		
Bezpieczne układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 12		A				A		A
Zamienna poduszka powietrzna	Regulamin ONZ nr 114		X				X		B
Uderzenie kabiny	Regulamin ONZ nr 29						A	A	A

Zderzenie boczne	Regulamin ONZ nr 95	Dotyczy wszystkich pojazdów kategorii M ₁ i N ₁ , łącznie z pojazdami, w których punkt R najniższego siedzenia znajduje się > 700 mm od poziomego podłoża	A	A
Uderzenie boczne w słup	Regulamin ONZ nr 135		B	B
Zderzenie tylne	Regulamin ONZ nr 34	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ i N ₁ o maksymalnej masie ≤ 3 500 kg. Zapewnia się przestrzeganie wymogów w zakresie bezpieczeństwa elektrycznego po zderzeniu	A	A

Wymogi dotyczące

PIESZYCH, ROWERZYSTÓW, WIDZIALNOŚCI I WIDOCZNOŚCI

Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Regulamin ONZ nr 127		A	A
Powiększona strefa zabezpieczenia przed uderzeniem głową w przypadku pieszych i rowerzystów	Regulamin ONZ nr 127	Obszar badania z wykorzystaniem modelu głowy dziecka i osoby dorosłej ogranicza się z uwzględnieniem „odległości zawinięcia dla	B	B

osoby dorosłej” wynoszącej 2 500 mm lub „tylnej linii odniesienia szyby przedniej”, w zależności od tego, które z tych położeń znajduje się bardziej z przodu. Kontakt modelu głowy ze słupkami A, ze strefą nad szybą przednią oraz z osłoną jest wyłączony, ale jest monitorowany.

Przedni układ zabezpieczający	Załącznik IV	X			X															A
Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów					C					C										
Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami						B	B			B	B									B
System informujący o martwym polu						B	B			B	B									B
Bezpieczeństwo cofania						B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
Pole widzenia z przodu	Regulamin ONZ nr 125	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ i N ₁				A														C

Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich			D	D		D	D					
Bezpieczne szyby	Regulamin ONZ nr 43	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Odszranianie/odmgławianie		A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²				
Spryskiwacze/wycieraczki		A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³				A
Urządzenia widzenia pośredniego	Regulamin ONZ nr 46	A	A	A	A	A	A	A				A

Wymogi dotyczące

PODWOZIA POJAZDU, HAMOWANIA, OPON I UKŁADU KIEROWNICZEGO

Układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 79	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Regulamin ONZ nr 130		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴					
Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach		B			B							
Hamowanie	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ nr 13-H	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Części zamienne do układów hamulcowych	Regulamin ONZ nr 90	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
System wspomagania	Regulamin ONZ nr 139	A			A							

hamulców

Kontrola stateczności	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ nr 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich	Regulamin ONZ nr 131			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴				
Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich			B			B						
Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Regulamin ONZ nr 30 Regulamin ONZ nr 54 Regulamin ONZ nr 117		X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Koła zapasowe i systemy typu „run-flat”	Regulamin ONZ nr 64		A ¹			A ¹						
Opony bieżnikowane	Regulamin ONZ nr 108 Regulamin ONZ nr 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Regulamin ONZ nr 141	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ i N ₁	A			B						
Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich				B	B		B	B			B	B
Montaż opon	Regulamin ONZ nr 142	Dotyczy wszystkich kategorii pojazdów	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Koła zapasowe	Regulamin ONZ nr 124	X			X			X	X				B
---------------	----------------------	---	--	--	---	--	--	---	---	--	--	--	---

Wymogi dotyczące

PRYZRZĄDÓW POKŁADOWYCH, UKŁADU ELEKTRYCZNEGO I OŚWIETLENIA POJAZDU

Dźwiękowe sygnały ostrzegawcze	Regulamin ONZ nr 28	A	A	A	A	A	A						A
Zakłócenia radioelektryczne (kompatybilność elektromagnetyczna)	Regulamin ONZ nr 10	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, atakami cybernetycznymi, immobilizery i systemy alarmowe	Regulamin ONZ nr 18 Regulamin ONZ nr 97 Regulamin ONZ nr 116	A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹						A A
Prędkościomierz	Regulamin ONZ nr 39	A	A	A	A	A	A						
Hodometr	Regulamin ONZ nr 39	A	A	A	A	A	A						
Urządzenia ograniczenia prędkości	Regulamin ONZ nr 89		A	A		A	A						A
Inteligentne dostosowanie prędkości		B	B	B	B	B	B						B
Oznaczanie urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz	Regulamin ONZ nr 121	A	A	A	A	A	A						

wskaźników

Systemy grzewcze	Regulamin ONZ nr 122	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
	Regulamin ONZ nr 4												
	Regulamin ONZ nr 6												
	Regulamin ONZ nr 7												
Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Regulamin ONZ nr 19	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
	Regulamin ONZ nr 23												
	Regulamin ONZ nr 38												
	Regulamin ONZ nr 77												
	Regulamin ONZ nr 87												
	Regulamin ONZ nr 91												
Urządzenia oświetlenia <i>drog</i>	Regulamin ONZ nr 31												
	Regulamin ONZ nr 98	X	X	X	X	X	X						A
	Regulamin ONZ nr 112												
	Regulamin ONZ nr 123												
Urządzenia odblaskowe	Regulamin ONZ nr 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Źródła światła	Regulamin ONZ nr 37												
	Regulamin ONZ nr 99	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
	Regulamin ONZ nr 128												
Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odblaskowych	Regulamin ONZ nr 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Awaryjny sygnał stopu		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
Urządzenia czyszczące	Regulamin ONZ nr 45	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹						A

szybę reflektora

Sygnalizator zmiany
biegów

A

Wymogi dotyczące
ZACHOWANIA KIEROWCY I UKŁADÓW

Ułatwienia w zakresie
montażu alkomatów
blokujących zapłon

B B B B B B

**Monitorowanie
senności** i uwagi

B B B B B B

Zaawansowany system
wykrywania
rozproszenia uwagi

**Zaawansowany system
wykrywania rozproszenia
uwagi może również
obejmować wykrywanie
senności i nieuwagi.**

**Alternatywnie dla
zaawansowanego systemu
wykrywania rozproszenia
uwagi** można również
uwzględnić zapobieganie
rozproszeniu uwagi przy
użyciu środków
technicznych.

C C C C C C

Monitorowanie
dostępności kierowcy

B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵

Rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków)	B	B ⁵	B ⁵	B	B ⁵	B ⁵						B
Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę	B⁵	B⁵	B⁵	B⁵	B⁵	B⁵						
Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu	B⁵	B⁵	B⁵	B⁵	B⁵	B⁵						
Jazda w konwoju	B⁵	B⁵	B⁵	B⁵	B⁵	B⁵						

Wymogi dotyczące

OGÓLNEJ BUDOWY I CHARAKTERYSTYKI POJAZDU

Miejsce na tablicę rejestracyjną		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Cofanie		A	A	A	A	A	A				
Zamki i zawiasy drzwi	Regulamin ONZ nr 11	A			A	A	A				
Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia		A			A	A	A				
Wystające części zewnętrzne	Regulamin ONZ nr 26	A									
Wystające elementy zewnętrzne kabin	Regulamin ONZ nr 61				A	A	A				

pojazdów użytkowych

Tabliczka znamionowa
oraz numer
identyfikacyjny pojazdu

A A A A A A A A A A

Urządzenie holownicze

A A A A A A

Osłony kół

A

Osłony
przeciwrozbryzgowie
kół

A A A A A A A

Masy i wymiary

A A A A A A A A A A

Sprzęgi mechaniczne

Regulamin ONZ nr 55
Regulamin ONZ nr 102

A¹ A¹ A¹ A¹ A¹ A¹ A A A A A

Pojazdy przeznaczone
do przewozu towarów
niebezpiecznych

Regulamin ONZ nr 105

A A A A A A A

Ogólna charakterystyka
konstrukcji autobusów

Regulamin ONZ nr 107

A A

Wytrzymałość
konstrukcji nośnej
autobusów

Regulamin ONZ nr 66

A A

Palność w autobusach

Regulamin ONZ nr 118

A A

Poprawka

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe <i>przepisy</i> techniczne	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Kom ponen t
A	URZĄDZEŃ PRZYTRZYMUJĄCYCH, BADAŃ ZDERZENIA, INTEGRALNOŚCI UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWA ELEKTRYCZNEGO WYSOKIEGO NAPIĘCIA													
A1	Wyposażenie wnętrza	Regulamin ONZ nr 21	A											
A2	Siedzenia i zagłówki	Regulamin ONZ nr 17	A	A	A	A	A	A						
A3	Siedzenia autobusowe	Regulamin ONZ nr 80		A	A									A
A4	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Regulamin ONZ nr 14	A	A	A	A	A	A						
A5	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Regulamin ONZ nr 16	A	A	A	A	A	A						
A6	<i>Urządzenia przypominające o zapięciu pasów</i>		A	A	A	A	A	A						
A7	Przegrody wewnętrzne	Regulamin ONZ nr 126	X											B
A8	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Regulamin ONZ nr 145	A											
A9	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 44	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹						A A

<i>A10</i>	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 129		X	X	X	X	X	X									B	B
<i>A11</i>	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu	Regulamin ONZ nr 93							A	A								A	A
<i>A12</i>	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Regulamin ONZ nr 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<i>A13</i>	Zabezpieczenie boczne	Regulamin ONZ nr 73							A	A				A	A				
<i>A14</i>	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa	Regulamin ONZ nr 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
<i>A15</i>	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym	Regulamin ONZ nr 67		A	A	A	A	A	A										A
<i>A16</i>	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym	Regulamin ONZ nr 110		A	A	A	A	A	A										A
<i>A17</i>	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem	Regulamin ONZ nr 134		A	A	A	A	A	A										A
<i>A18</i>	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodorowej		Załącznik V	A	A	A	A	A	A										A
<i>A19</i>	Bezpieczeństwo elektryczne podczas	Regulamin ONZ nr 100		A	A	A	A	A	A										

użytkowania

<i>A20</i>	Uderzenie czołowe częściowe	Regulamin ONZ nr 94	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ i N ₁ o maksymalnej masie ≤ 2 500 kg.	A	A			
<i>A21</i>	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Regulamin ONZ nr 137	Stosowanie antropomorficznego manekina do badań zderzeniowych „Hybrid III” jest dozwolone do czasu uwzględnienia w regulaminie ONZ urządzenia do badania systemów przytrzymujących dla osób znajdujących się w pojeździe „THOR”.	B	B			
<i>A22</i>	Bezpieczne układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 12		A	A			A
<i>A23</i>	Zamienna poduszka powietrzna	Regulamin ONZ nr 114		X	X			B
<i>A24</i>	Uderzenie kabiny	Regulamin ONZ nr 29			A	A	A	
<i>A25</i>	Zderzenie boczne	Regulamin ONZ nr 95	Dotyczy wszystkich pojazdów kategorii M ₁ i N ₁ , łącznie z pojazdami, w których punkt R najniższego siedzenia znajduje się > 700 mm od	A	A			

<i>A26</i>	Uderzenie boczne w słup	Regulamin ONZ nr 135	poziomu podłoża	B	B
<i>A27</i>	Zderzenie tylne	Regulamin ONZ nr 34	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ i N ₁ o maksymalnej masie ≤ 3 500 kg. Zapewnia się przestrzeganie wymogów w zakresie bezpieczeństwa elektrycznego po zderzeniu	A	A

Wymogi dotyczące

B *NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO, WIDZIALNOŚCI I WIDOCZNOŚCI*

<i>B1</i>	Ochrona nóg i głów w przypadku pieszych	Regulamin ONZ nr 127		A	A
<i>B2</i>	Powiększona strefa zabezpieczenia przed uderzeniem głową w przypadku pieszych i rowerzystów	Regulamin ONZ nr 127	Obszar badania z wykorzystaniem modelu głowy dziecka i osoby dorosłej ogranicza się z uwzględnieniem „odległości zawinięcia dla osoby dorosłej” wynoszącej 2 500 mm lub „tylnej linii odniesienia szyby przedniej”, w zależności od tego, które z tych położeń	C	C

znajduje się bardziej z przodu. Kontakt modelu głowy ze słupkami A, ze strefą nad szybą przednią oraz z osłoną jest wyłączony, ale jest monitorowany.

B3	Przedni układ zabezpieczający		Załącznik IV	X			X													A	
B4	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów			C			C														
B5	Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami				B	B		B	B											B	
B6	System informujący o martwym polu				B	B		B	B												B
B7	Bezpieczeństwo cofania				B	B	B	B	B	B											B
B8	Pole widzenia z przodu	Regulamin ONZ nr 125	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ i N ₁	A				C													
B9	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich					D	D		D	D											
B10	Bezpieczne szyby	Regulamin ONZ nr 43			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

B11	Odszranianie/odmgławianie		A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²				
B12	Spryskiwacze/wycieraczki		A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³			A	
B13	Urządzenia widzenia pośredniego	Regulamin ONZ nr 46	A	A	A	A	A	A	A			A	
Wymogi dotyczące													
C	PODWOZIA POJAZDU, HAMOWANIA, OPON I UKŁADU KIEROWNICZEGO												
C1	Układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 79	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C2	Ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Regulamin ONZ nr 130		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴					
C3	Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach		B			B							
C4	Hamowanie	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ nr 13-H	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C5	Części zamienne do układów hamulcowych	Regulamin ONZ nr 90	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C6	System wspomagania hamulców	Regulamin ONZ nr 139	A			A							
C7	Kontrola stateczności	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ nr 140	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C8	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego	Regulamin ONZ nr 131		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴					

	w pojazdach ciężkich														
C9	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich				B			B							
C10	Bezpieczeństwo opon i efektywność środowiskowa	Regulamin ONZ nr 30 Regulamin ONZ nr 54 Regulamin ONZ nr 117	<i>Należy również zapewnić procedurę badania zużycia opon; obowiązują daty podane w uwagach do tabeli punkt C.</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C11	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat”	Regulamin ONZ nr 64		A ¹				A ¹							
C12	Opony bieżnikowane	Regulamin ONZ nr 108 Regulamin ONZ nr 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C13	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Regulamin ONZ nr 141	Dotyczy pojazdów kategorii M ₁ i N ₁	A				B							
C14	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich				B	B		B	B			B	B		
C15	Montaż opon	Regulamin ONZ nr 142	Dotyczy wszystkich kategorii pojazdów	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
C16	Koła zapasowe	Regulamin ONZ nr 124		X				X		X	X				B

Wymogi dotyczące

D PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH, UKŁADU ELEKTRYCZNEGO, OŚWIETLENIA POJAZDU **I ZABEZPIECZENIA PRZED NIEUPRAWNIONYM UŻYCIEM, W TYM PRZED CYBERATAKAMI**

D1	Dźwiękowe sygnały ostrzegawcze	Regulamin ONZ nr 28	A	A	A	A	A	A						A
D2	Zakłócenia radioelektryczne (kompatybilność elektromagnetyczna)	Regulamin ONZ nr 10	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3	Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, atakami cybernetycznymi, immobilizery i systemy alarmowe	Regulamin ONZ nr 18 Regulamin ONZ nr 97 Regulamin ONZ nr 116	A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹						A A
D4	Ochrona pojazdu przed cyberatakami		B	B	B	B	B	B						B B
D5	Prędkościomierz	Regulamin ONZ nr 39	A	A	A	A	A	A						
D6	Hodometr	Regulamin ONZ nr 39	A	A	A	A	A	A						
D7	Urządzenia ograniczenia prędkości	Regulamin ONZ nr 89		A	A		A	A						A
D8	Inteligentne dostosowanie prędkości		B	B	B	B	B	B						B
D9	Oznaczenie urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników	Regulamin ONZ nr 121	A	A	A	A	A	A						
D10	Systemy grzewcze	Regulamin ONZ nr 122	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D11	Urządzenia sygnalizacji	Regulamin ONZ nr 4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A

	światłej	Regulamin ONZ nr 6 Regulamin ONZ nr 7 Regulamin ONZ nr 19 Regulamin ONZ nr 23 Regulamin ONZ nr 38 Regulamin ONZ nr 77 Regulamin ONZ nr 87 Regulamin ONZ nr 91											
D12	Urządzenia oświetlenia drogi	Regulamin ONZ nr 31 Regulamin ONZ nr 98 Regulamin ONZ nr 112 Regulamin ONZ nr 123	X	X	X	X	X	X					A
D13	Urządzenia odblaskowe	Regulamin ONZ nr 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
D14	Źródła światła	Regulamin ONZ nr 37 Regulamin ONZ nr 99 Regulamin ONZ nr 128	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
D15	Instalacja sygnalizacji światłej, oświetlenia drogi i urządzeń odblaskowych	Regulamin ONZ nr 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
D16	Awaryjny sygnał stopu		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
D17	Urządzenia czyszczące szybę reflektora	Regulamin ONZ nr 45	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹					A
D18	Sygnalizator zmiany biegów		A										

Wymogi dotyczące

E

ZACHOWANIA KIEROWCY I UKŁADÓW

E1	Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon		B	B	B	B	B	B	
E2	Ostrzeżenie o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy		B	B	B	B	B	B	
E3	Zaawansowany system ostrzeżenia o rozproszeniu uwagi kierowcy	Można również uwzględnić zapobieganie rozproszeniu uwagi przy użyciu środków technicznych.	C	C	C	C	C	C	
E4	Monitorowanie dostępności kierowcy		E	E	E	E	E	E	
E5	Rejestrator danych na temat wypadków		B	B	B	B	B	B	B
E6	Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę		E	E	E	E	E	E	
E7	Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu		E	E	E	E	E	E	
E8	Jazda w konwoju		E	E	E	E	E	E	

Wymogi dotyczące

		OGÓLNEJ BUDOWY I CHARAKTERYSTYKI POJAZDU											
F1	Miejsce na tablicę rejestracyjną		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
F2	Cofanie		A	A	A	A	A	A					
F3	Zamki i zawiasy drzwi	Regulamin ONZ nr 11	A			A	A	A					
F4	Stopnie służące do wsiadania, uchwyty i stopnie nadwozia		A			A	A	A					
F5	Wystające części zewnętrzne	Regulamin ONZ nr 26	A										
F6	Wystające elementy zewnętrzne kabin pojazdów użytkowych	Regulamin ONZ nr 61				A	A	A					
F7	Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
F8	Urządzenie holownicze		A	A	A	A	A	A					
F9	Ośłony kół		A										
F10	Ośłony przeciwrozbryzgowie kół					A	A	A	A	A	A	A	A
F11	Masy i wymiary		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
F12	Sprzęgi mechaniczne	Regulamin ONZ nr 55 Regulamin ONZ nr 102	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A	A
F13	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów	Regulamin ONZ nr 105				A	A	A	A	A	A	A	

	niebezpiecznych				
F14	Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Regulamin ONZ nr 107	A	A	
F15	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Regulamin ONZ nr 66	A	A	
F16	Palność w autobusach	Regulamin ONZ nr 118		A	A

Poprawka 102

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – uwagi do tabeli – punkt D

Tekst proponowany przez Komisję

D: Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE:

[PO: Please insert the date 48 months after the date of application of this Regulation]

Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych:

[PO: Please insert the date 84 months following the date of entry into force of this Regulation]

Poprawka

D: Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE:

[36 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

Data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych:

[78 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

Poprawka 103

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – uwagi do tabeli – punkt E (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

E: Decyzja o dacie odmowy przyznania homologacji typu UE i dacie wprowadzenia zakazu rejestracji pojazdów zostanie podana w akcie delegowanym; ta data nie może być wcześniejsza niż data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia

Poprawka 104

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – uwagi do tabeli – przypis 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

⁵ Zgodność jest wymagana w przypadku

skreśla się

pojazdów zautomatyzowanych.

Poprawka 105

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – punkt 3 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

„58

Ochrona pieszych

**Rozporządzenie (UE) 2019/...+ Regulamin ONZ
nr 127**

Poprawka

skreśla się

Poprawka 106

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – punkt 5 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

„58

Ochrona pieszych

**Rozporządzenie (UE) 2019/...+ Regulamin ONZ
nr 127**

Poprawka

skreśla się

Poprawka 107

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreśla się

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik V

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreśla się

Poprawka 109

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik VI

Tekst proponowany przez Komisję

		Data zakończenia rejestracji pojazdów niespełniających wymogów, jak również sprzedaży bądź dopuszczenia komponentów niespełniających wymogów (1)
Regulamin ONZ	Wymogi szczegółowe	
29	Wytrzymałość kabiny pojazdów użytkowych Pojazdy kategorii N muszą spełniać wymogi regulaminu.	29 stycznia 2021 r.
142	Montaż opon <i>Pojazdy kategorii O₁, O₂, O₃ i O₄ muszą posiadać opony klasy C₁ lub C₂ spełniające wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.</i>	<i>31 października 2018 r.</i>
	Montaż opon <i>Pojazdy kategorii O₃ i O₄ muszą posiadać opony klasy C₃ spełniające wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.</i>	<i>31 października 2020 r.</i>
117	<i>Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia</i> <i>Opony klasy C1, C2 i C3 muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie emisji hałasu toczenia.</i>	<i>30 kwietnia 2019 r.</i>
	<i>Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia</i> <i>Opony klasy C3 muszą spełniać wymogi etapu 1</i>	<i>30 kwietnia 2019 r.</i>

w zakresie oporu toczenia.

Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia

30 kwietnia 2021 r.

Opony klasy C1 i C2 muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.

Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia

30 kwietnia 2023 r.

Opony klasy C₃ muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.

127

Bezpieczeństwo pieszych

23 sierpnia 2019 r.

Pojazdy kategorii M₁ o maksymalnej masie > 2 500 kg i kategorii N₁

Poprawka

Regulamin
ONZ

Wymogi szczegółowe

Data zakończenia rejestracji pojazdów niespełniających wymogów, jak również sprzedaży bądź dopuszczenia komponentów niespełniających wymogów (1)

29

Wytrzymałość kabiny pojazdów użytkowych

29 stycznia 2021 r.

Pojazdy kategorii N muszą spełniać wymogi regulaminu.

Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia

30 kwietnia 2021 r.

Opony klasy C1 i C2 muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.

Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia

30 kwietnia 2023 r.

Opony klasy C₃ muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.