



---

*Dokument z posiedzenia*

---

**A8-0151/2019**

4.3.2019

**\*\*\*I**

## **SPRAWOZDANIE**

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia 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, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/... oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

Sprawozdawczyni: Róža Gräfin von Thun und Hohenstein

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji
- \*\*\* Procedura zgody
- \*\*\*I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- \*\*\*II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- \*\*\*III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu)

### ***Poprawki do projektu aktu***

#### **Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn**

Skreślenia zaznacza się **wytluszczonym drukiem i kursywą** w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się **wytluszczonym drukiem i kursywą** w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się **wytluszczonym drukiem i kursywą** w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

#### **Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego**

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się **wytluszczonym drukiem i kursywą**. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu **wytluszczonym drukiem i kursywą** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO .....	5
UZASADNIENIE .....	82
OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI .....	85
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI .....	89
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ .....	125
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ .....	126



## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia 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, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/... oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2018)0286),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0194/2018),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 19 września 2018 r.<sup>1</sup>,
  - po konsultacji z Komitetem Regionów,
  - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz opinię przedstawioną przez Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jak również opinię przedstawioną przez Komisję Transportu i Turystyki (A8-0151/2019),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 440 z 6.12.2018, s. 90.

## Poprawka 1

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Title

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*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) **2018/858** 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/...<sup>24</sup> + 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.

---

<sup>24</sup> 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 footnote.***

### **Poprawka 3**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/**858**<sup>24</sup> 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.

---

<sup>24</sup> 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**).

***(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*

(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 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*

(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 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 osiągnięcia 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 dłożyć 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*

*Poprawka*

(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*

(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*

*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.

*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 M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, a także wszystkich przednich siedzeń pojazdów typu N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> 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**

PE629.496v02-00

12/126

RR\1178469PL.docx

## 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, 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,

*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 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

w szczególności zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych<sup>28</sup>.

**Dodatkowo** przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom<sup>29</sup>.

danych<sup>28</sup>. **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 zabezpieczeniom<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> 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.

---

<sup>28</sup> 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).

<sup>29</sup> 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 79/2009<sup>33</sup> 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 134<sup>34</sup> 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 szczeblu Unii.***

---

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> 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 79/2009<sup>33</sup> 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 134<sup>34</sup> ma obecnie zastosowanie również w Unii w odniesieniu do homologacji typu instalacji wodorowych w pojazdach silnikowych. Oprócz tych wymogów ***na szczeblu Unii należy również ustanowić kryteria dotyczące jakości materiałów i gniazd do tankowania*** stosowanych w instalacjach ***wodorowych*** w pojazdach.

---

<sup>33</sup> 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).

<sup>34</sup> 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***

*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

*kierowców, podmioty publiczne i prywatne powinny powstrzymać się od wymagania umieszczenia 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.*

*kierowcom, należy wspierać zachowanie przedniej szyby wolnej od etykiet, winiet, naklejek, urządzeń do 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 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

*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 **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 odroczyć,

## Poprawka 24

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

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*

**(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*

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

*Poprawka*

**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 CO<sub>2</sub>; oraz

3. 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*

pojazdów pod względem systemów monitorowania ciśnienia w oponach, w odniesieniu do ich bezpieczeństwa, efektywności paliwowej i emisji CO<sub>2</sub>; oraz

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

*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*

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

*Poprawka*

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*

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

*Poprawka*

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 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**

*Poprawka*

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



*potrzeby ostrzegający kierowcę;*

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

*Poprawka*

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

*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

ograniczenia jego skutków;

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 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;

*Poprawka*

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

*Poprawka*

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

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

*skreśla się*

*układu zabezpieczającego.*

#### **Poprawka 40**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

*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*

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.

*Poprawka*

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*

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

*Poprawka*

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*

*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 szczególne 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 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***

technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do wymogów wymienionych w załączniku II.

*Poprawka*

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

*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***

*szczegółowych przepisów dotyczących*  
konkretnych procedur badań i wymogów  
technicznych w zakresie:

*szczegółowe przepisy dotyczące*  
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*

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

#### **Poprawka 50**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – 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 51**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

c) **ostrzeganie 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*

*Poprawka*

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

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*

*Poprawka*

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

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*

**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.**

*Poprawka*

*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**

*zapewniając:*

*(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*

*Poprawka*

*4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących*

*4. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 12, uzupełniające niniejsze rozporządzenie o szczegółowe przepisy dotyczące*

konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

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. 1** 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 M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> muszą być wyposażone w system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu.

*Poprawka*

3. Pojazdy kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> 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 wymagania:

*Poprawka*

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

## 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

*Poprawka*

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;**

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 M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> 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 urządzeń;**

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 szczególne 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 M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> 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 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.

3. 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 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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> 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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> 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*

*Poprawka*

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;**

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

## Poprawka 83

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**aa) kierowca musi mieć możliwość zignorowania działania systemów;**

## Poprawka 84

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

5. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy.

5. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> 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. Uwzględnić się specyfikę różnych typów pojazdów.**

## Poprawka 85

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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:

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 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*

*Poprawka*

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

3. Komisja **przyjmuje akty delegowane** zgodnie z art. 12, **uzupełniających niniejsze rozporządzenie o szczególne 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.*

*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*

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

#### **Poprawka 90**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 11 – nagłówek**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów zautomatyzowanych

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów zautomatyzowanych *i w pełni 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*

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 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*

a) układów zastępujących panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym **urządzeń sygnalizacyjnych**, 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*

c) systemów monitorowania **dostępności** kierowcy;

## Poprawka 94

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1 – litera d

*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	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	S T U	Kompon ent
-----------	----------------	---	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-------------	---------------

#### Wymogi dotyczące

#### 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 dzieci	Regulamin ONZ nr 145	A												
Urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 44	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>						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
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		
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	Regulamin ONZ nr 134	A	A	A	A	A	A							A

pojazdów napędzanych wodorem

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<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> o maksymalnej masie ≤ **3 500** kg.

A A

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”.

Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu

Regulamin ONZ nr 137

B B

Bezpieczne układy kierownicze

Regulamin ONZ nr 12

A A

A



Powiększona strefa zabezpieczenia przed uderzeniem głową w przypadku pieszych i rowerzystów	Regulamin ONZ nr 127	<p>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 znajduje się bardziej z przodu. Kontakt modelu głowy ze słupkami A, ze strefą nad szybą przednią oraz z osłoną jest wyłączony, ale jest monitorowany.</p>	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>A</b>		
Przedni układ zabezpieczający	Załącznik IV		X	X	<b>A</b>		
Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów			<b>C</b>	<b>C</b>			
Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub			<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>

rowerzystami

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>B</b>	B
Pole widzenia z przodu	Regulamin ONZ nr 125	Dotyczy pojazdów kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	<b>A</b>			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
Odszranianie/odmgławianie			A	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>				
Spryskiwacze/wycieraczki			A	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>				A
Urządzenia widzenia pośredniego	Regulamin ONZ nr 46		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	
--------------------	---------------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--

Ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Regulamin ONZ nr 130		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>					
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 hamulców	Regulamin ONZ nr 139	A				A						
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 <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>					
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	X	A
Koła zapasowe i systemy typu „run-	Regulamin ONZ nr 64	A <sup>1</sup>				A <sup>1</sup>						



flat”

Opony bieżnikowane	Regulamin ONZ nr 108 Regulamin ONZ nr 109		X	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 <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	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

PRZYRZĄDÓW 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

Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, atakami cybernetycznymi, immobilizery i systemy alarmowe	Regulamin ONZ nr 18 Regulamin ONZ nr 97 Regulamin ONZ nr 116	A	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>					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 wskaźników	Regulamin ONZ nr 121	A	A	A	A	A	A						
Systemy grzewcze	Regulamin ONZ nr 122	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
Urządzenia sygnalizacji świetlnej	Regulamin ONZ nr 4 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	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A

	Regulamin ONZ nr 91											
Urządzenia oświetlenia <i>dróg</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	A
Źródła światła	Regulamin ONZ nr 37											
	Regulamin ONZ nr 99	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
	Regulamin ONZ nr 128											
Instalacja sygnalizacji światlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odblaskowych	Regulamin ONZ nr 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
Awaryjny sygnał stopu		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
Urządzenia czyszczące szybę reflektora	Regulamin ONZ nr 45	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>					A
Sygnalizator zmiany biegów		A										

Wymogi dotyczące  
ZACHOWANIA KIEROWCY I UKŁADÓW

Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów	B	B	B	B	B	B						
--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--

blokujących zapłon

**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

**B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup>**

Rejestrator danych na  
temat **zdarzeń**  
(wypadków)

B B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B B<sup>5</sup> B<sup>5</sup>

B

Systemy prowadzenia  
zastępujące kierowcę

**B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup>**

Systemy dostarczające  
pojazdowi w czasie  
rzeczywistym

**B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup>**

informacji o stanie  
pojazdu i jego otoczeniu

Jazda w konwoju

*B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup>*

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 pojazdów użytkowych	Regulamin ONZ nr 61				A	A	A				
Tabliczka znamionowa oraz numer identyfikacyjny pojazdu		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Urządzenie holownicze		A	A	A	A	A	A				

Oslony kół		A													
Oslony przeciwrozbryzgowé kół					A	A	A	A	A	A	A				
Masy i wymiary		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A				
Sprzégli mechaniczne	Regulamin ONZ nr 55 Regulamin ONZ nr 102	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	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 przepisy techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	S T U	Komponent
-----------	----------------	---	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-------------	-----------

Wymogi dotyczące

**A URZĄDZEŃ PRZYTRZYMUJĄCYCH, BADAŃ ZDERZENIA, INTEGRALNOŚCI UKŁADU PALIWOWEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWA ELEKTRYCZNEGO WYSOKIEGO NAPIĘCIA**

<b>A1</b>	Wyposażenie wnętrza	Regulamin ONZ nr 21	A								
<b>A2</b>	Siedzenia i zagłówki	Regulamin ONZ nr 17	A	A	A	A	A	A			
<b>A3</b>	Siedzenia autobusowe	Regulamin ONZ nr 80		A	A						A
<b>A4</b>	Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	Regulamin ONZ nr 14	A	A	A	A	A	A	A		
<b>A5</b>	Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące	Regulamin ONZ nr 16	A	A	A	A	A	A	A		
<b>A6</b>	<i>Urządzenia przypominające o zapięciu pasów</i>		<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>		
<b>A7</b>	Przegrody wewnętrzne	Regulamin ONZ nr 126	X								B
<b>A8</b>	Kotwiczenia urządzenia przytrzymującego dla dzieci	Regulamin ONZ nr 145	A								
<b>A9</b>	Urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 44	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>		A A
<b>A10</b>	Ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci	Regulamin ONZ nr 129	X	X	X	X	X	X	X		B B
<b>A11</b>	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód	Regulamin ONZ nr 93						A	A		A A

	pojazdu														
<i>A12</i>	Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Regulamin ONZ nr 58													
<i>A13</i>	Zabezpieczenie boczne	Regulamin ONZ nr 73													
<i>A14</i>	Bezpieczeństwo zbiornika paliwa	Regulamin ONZ nr 34													
<i>A15</i>	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych gazem płynnym	Regulamin ONZ nr 67													
<i>A16</i>	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym	Regulamin ONZ nr 110													
<i>A17</i>	Bezpieczeństwo pojazdów napędzanych wodorem	Regulamin ONZ nr 134													
<i>A18</i>	Kwalifikacja materiałowa instalacji wodorowej		Załącznik V												
<i>A19</i>	Bezpieczeństwo elektryczne podczas użytkowania	Regulamin ONZ nr 100													
<i>A20</i>	Uderzenie czołowe częściowe	Regulamin ONZ nr 94	Dotyczy pojazdów kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub> o maksymalnej masie ≤												



			2 500 kg.					
			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”.					
A21	Uderzenie czołowe całą szerokością pojazdu	Regulamin ONZ nr 137		B		B		
A22	Bezpieczne układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 12		A		A		A
A23	Zamienna poduszka powietrzna	Regulamin ONZ nr 114		X		X		B
A24	Uderzenie kabiny	Regulamin ONZ nr 29				A	A	A
A25	Zderzenie boczne	Regulamin ONZ nr 95	Dotyczy wszystkich pojazdów kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub> , łącznie z pojazdami, w których punkt R najniższego siedzenia znajduje się > 700 mm od poziomu podłoża	A		A		
A26	Uderzenie boczne w słup	Regulamin ONZ nr 135		B		B		

<i>A27</i>	Zderzenie tylne	Regulamin ONZ nr 34	Dotyczy pojazdów kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub> 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 znajduje się bardziej z przodu. Kontakt modelu	C	C

głowy ze słupkami A, ze strefą nad szybą przednią oraz z osłoną jest wyłączony, ale jest monitorowany.

<b>B3</b>	Przedni układ zabezpieczający		Załącznik IV	X		X														A
<b>B4</b>	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów			C		C														
<b>B5</b>	Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami				B	B		B	B											B
<b>B6</b>	System informujący o martwym polu				B	B		B	B											B
<b>B7</b>	Bezpieczeństwo cofania				B	B	B	B	B	B										B
<b>B8</b>	Pole widzenia z przodu	Regulamin ONZ nr 125	Dotyczy pojazdów kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	A				C												
<b>B9</b>	Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich				D	D		D	D											
<b>B10</b>	Bezpieczne szyby	Regulamin ONZ nr 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<b>B11</b>	Odszranianie/odmgławianie			A	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>										

	nie												
<b>B12</b>	Spryskiwacze/wycieraczki		A	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>				A
<b>B13</b>	Urządzenia widzenia pośredniego	Regulamin ONZ nr 46	A	A	A	A	A	A	A				A

Wymogi dotyczące

<b>C</b>	PODWOZIA POJAZDU, HAMOWANIA, OPON I UKŁADU KIEROWNICZEGO												
<b>C1</b>	Układy kierownicze	Regulamin ONZ nr 79	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<b>C2</b>	Ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Regulamin ONZ nr 130		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>					
<b>C3</b>	Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach		B			B							
<b>C4</b>	Hamowanie	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ nr 13-H	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<b>C5</b>	Części zamienne do układów hamulcowych	Regulamin ONZ nr 90	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
<b>C6</b>	System wspomagania hamulców	Regulamin ONZ nr 139	A			A							
<b>C7</b>	Kontrola stateczności	Regulamin ONZ nr 13 Regulamin ONZ nr 140	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<b>C8</b>	Zaawansowane systemy	Regulamin ONZ nr 131		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>					

	hamowania awaryjnego w pojazdach ciężkich														
<b>C9</b>	Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w pojazdach lekkich			B						B					
<b>C10</b>	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
<b>C11</b>	Koła zapasowe i systemy typu „run-flat”	Regulamin ONZ nr 64		A <sup>1</sup>						A <sup>1</sup>					
<b>C12</b>	Opony bieżnikowane	Regulamin ONZ nr 108 Regulamin ONZ nr 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
<b>C13</b>	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach lekkich	Regulamin ONZ nr 141	Dotyczy pojazdów kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	A						B					
<b>C14</b>	Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich				B	B		B	B			B	B		
<b>C15</b>	Montaż opon	Regulamin ONZ nr 142	Dotyczy wszystkich kategorii pojazdów	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
<b>C16</b>	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**

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

wskaźników														
<b>D10</b>	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												
<b>D11</b>	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												
<b>D12</b>	Urządzenia oświetlenia drogi	Regulamin ONZ nr 31												
		Regulamin ONZ nr 98	X	X	X	X	X	X						A
		Regulamin ONZ nr 112												
		Regulamin ONZ nr 123												
<b>D13</b>	Urządzenia odblaskowe	Regulamin ONZ nr 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
		Regulamin ONZ nr 37												
<b>D14</b>	Źródła światła	Regulamin ONZ nr 99	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
		Regulamin ONZ nr 128												
<b>D15</b>	Instalacja sygnalizacji świetlnej, oświetlenia drogi i urządzeń odblaskowych	Regulamin ONZ nr 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
<b>D16</b>	Awaryjny sygnał stopu		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
<b>D17</b>	Urządzenia czyszczące szybę reflektora	Regulamin ONZ nr 45	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>					A

**D18** Sygnalizator zmiany biegów

A

Wymogi dotyczące

ZACHOWANIA KIEROWCY I UKŁADÓW

**E**

**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

**E E E E E E**



otoczeniu

**E8** Jazda w konwoju **E E E E E E**

Wymogi dotyczące

**F** 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 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** Osłony kół **A**

**F10** Osłony przeciwrozbryzgowie **A A A A A A A**

	kół												
<b>F11</b>	Masy i wymiary												
<b>F12</b>	Sprzęgi mechaniczne	Regulamin ONZ nr 55 Regulamin ONZ nr 102											
<b>F13</b>	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Regulamin ONZ nr 105											
<b>F14</b>	Ogólna charakterystyka konstrukcji autobusów	Regulamin ONZ nr 107											
<b>F15</b>	Wytrzymałość konstrukcji nośnej autobusów	Regulamin ONZ nr 66											
<b>F16</b>	Palność w autobusach	Regulamin ONZ nr 118											

## 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*

***<sup>5</sup> Zgodność jest wymagana w przypadku pojazdów zautomatyzowanych.***

***skreśla się***

**Poprawka 105**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

„58            *Ochrona pieszych*            **Rozporządzenie (UE) 2019/...+ Regulamin ONZ**            **A”;**  
*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**            **A”;**  
*nr 127*

*Poprawka*

*skreśla się*

PE629.496v02-00

78/126

RR\1178469PL.docx

**PL**

## 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*

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.

142

**Montaż opon**

**31 października 2018 r.**

**Pojazdy kategorii O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> muszą posiadać opony klasy C<sub>1</sub> lub C<sub>2</sub> spełniające wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.**

**Montaż opon**

**31 października 2020 r.**

**Pojazdy kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> muszą posiadać opony klasy C<sub>3</sub> spełniające wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.**

**117 Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia 30 kwietnia 2019 r.**

**Opony klasy C1, C2 i C3 muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie emisji hałasu toczenia.**

**Opony w odniesieniu do emisji hałasu toczenia, przyczepności na mokrych nawierzchniach oraz oporu toczenia 30 kwietnia 2019 r.**

**Opony klasy C3 muszą spełniać wymogi etapu 1 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 C<sub>3</sub> muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.

**127 Bezpieczeństwo pieszych 23 sierpnia 2019 r.**

**Pojazdy kategorii M<sub>1</sub> o maksymalnej masie > 2 500 kg i kategorii N<sub>1</sub>**

*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 C<sub>3</sub> muszą spełniać wymogi etapu 2 w zakresie oporu toczenia.

## UZASADNIENIE

Ta inicjatywa ustawodawcza jest częścią trzeciego pakietu dotyczącego mobilności „Europa w ruchu” i proponuje przegląd obecnych przepisów (rozporządzenie (WE) nr 661/2009 w sprawie bezpieczeństwa ogólnego oraz rozporządzenie (WE) nr 78/2009 w sprawie bezpieczeństwa pieszych) w celu dostosowania ich do zmian w mobilności wynikających z tendencji społecznych (np. większa liczba rowerzystów i pieszych, starzenie się społeczeństwa) oraz rozwoju technologicznego. Ma ona określać ogólne wymagania techniczne dla homologacji typu pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych w wykazie obszarów bezpieczeństwa. Wniosek ma być stosowany równolegle do rozporządzenia (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, do którego stanowi uzupełnienie. Jeżeli chodzi o jego zakres, główny temat rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego nadal jest we wniosku istotny, a dodano wymagania dotyczące ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, rozszerzając je na wszystkie kategorie pojazdów (w tym wyłączone obecnie pojazdy typu SUV i samochody dostawcze). Uwzględnienie postępu technicznego jest podstawą wniosku, w szczególności w zakresie systemów monitorowania ciśnienia w oponach, inteligentnego dostosowania prędkości; monitorowania senności i uwagi kierowcy / wykrywania rozproszenia uwagi; wykrywania obiektów przy cofaniu; ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon; rejestratorów danych na temat zdarzeń (wypadków); rozszerzonej strefy ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego przed uderzeniem głową oraz przednich układów zabezpieczających; systemów wykrywania i ostrzegania dla niechronionych uczestników ruchu drogowego w pobliżu samochodów ciężarowych i autobusów oraz poprawy widoczności niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy.

W 2017 r. liczba ofiar śmiertelnych na drogach UE wyniosła 25 300 osób. Dalsze 135 tys. osób odniosło poważne obrażenia. Każdy wypadek jest szokiem dla krewnych, przyjaciół, społeczeństwa i gospodarki. Zdaniem sprawozdawczynie należy znacznie obniżyć te przerażające liczby. Liczba ofiar śmiertelnych na drogach UE spadła o ponad 40 % w latach 2001–2010. Niestety od 2013 r. spadek liczby ofiar śmiertelnych utrzymuje się na poziomie 3 %. W związku z tym osiągnięcie celu UE na 2020 r., czyli zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE w porównaniu z poziomem odniesienia z 2010 r., będzie niezwykle trudne do osiągnięcia z uwagi na brak dalszych zdecydowanych działań. Zdaniem sprawozdawczynie pilnie wymagane jest obniżenie liczby wypadków śmiertelnych i ofiar w UE. Jej zdaniem należy położyć szczególny nacisk na ochronę pieszych, rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu drogowego, którzy w 2017 r. stanowili prawie połowę ofiar wypadków.

Poprawki sprawozdawczynie zmiierzają w tym kierunku i mają na celu zwiększenie skuteczności ram regulacyjnych w zmniejszaniu liczby wypadków, redukcji liczby wypadków śmiertelnych, obrażeń i szkód dzięki włączeniu elementów bezpieczeństwa biernego i czynnego do części składowych pojazdów. Sprawozdawczynie popiera środki zaproponowane przez Komisję w art. 5–11. Niektóre z nich wymagają jednak dalszych prac i wyjaśnień, aby upewnić się, że będą one skuteczne i zyskają akceptację użytkowników. Ponadto w opinii sprawozdawczynie ten długo oczekiwany wniosek powinien zacząć obowiązywać wcześniej,

niż proponuje Komisja.

Spośród wielu środków zaproponowanych przez sprawozdawczynię należy wymienić następujące:

1. doprecyzowanie definicji niechronionych uczestników ruchu drogowego w celu objęcia nią wszystkich zmotoryzowanych użytkowników pojazdów bez nadwozia ochronnego;
2. wprowadzenie obowiązku projektowania wszystkich funkcji i systemów tak, aby wzbogacały doznania użytkowników, a tym samym zwiększały ich akceptację dla tych elementów i systemów;
3. wprowadzenie zabezpieczeń chroniących prywatność, dane użytkowników i skuteczność rejestratorów danych na temat wypadków i zaawansowanych systemów wykrywania rozproszenia uwagi;
4. wprowadzenie szczególnych wymogów w odniesieniu do inteligentnego dostosowania prędkości w celu zwiększenia akceptacji i skuteczności tego systemu wśród użytkowników;
5. w odniesieniu do kilku aktów delegowanych wprowadzenie wymogu publikacji co najmniej 12 miesięcy przed obowiązkowym stosowaniem każdego z wymogów;
6. przyspieszenie stosowania wszystkich wymogów o 12 miesięcy;
7. wprowadzenie obowiązków w zakresie przeglądu i sprawozdawczości w odniesieniu do wymogów dotyczących ogólnego bezpieczeństwa;
8. stosowanie kar z rozporządzenia ramowego w sprawie homologacji typu ((UE) 2018/858) do naruszeń niniejszego rozporządzenia;
9. usunięcie dwóch załączników dotyczących przednich układów zabezpieczających i pojazdów napędzanych wodorem oraz wprowadzenie aktów delegowanych w celu szybszego uwzględniania postępu technicznego;
10. wprowadzenie szeregu zmian mających na celu zapewnienie neutralności technologicznej.

Ponadto sprawozdawczyni wprowadziła kilka zmian do załącznika II w zakresie bezpieczeństwa cofania, pola widzenia z przodu, bezpieczeństwa opon i efektywności środowiskowej oraz pola bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich. Ich celem jest lepsze odzwierciedlenie obecnego stanu postępu technicznego i możliwości obowiązkowego wprowadzenia w przyszłości różnych funkcji i systemów.

Zdaniem sprawozdawczyni rozporządzenie stanowi ambitną propozycję, która powinna doprowadzić do znacznej redukcji liczby ofiar śmiertelnych i osób rannych w wypadkach drogowych w Unii Europejskiej w perspektywie krótko- i średnioterminowej. Ponadto powinno również utorować drogę do rozwoju w pełni zautomatyzowanych pojazdów drogowych w najbliższej przyszłości. Pojazdy autonomiczne będą korzystać z wielu

systemów i funkcji proponowanych w rozporządzeniu oraz, ściśle rzecz biorąc, będą zależne od akceptacji użytkowników dla tych funkcji i systemów.

25.10.2018

## OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOCİ

dla Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia 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, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/... oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009

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

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Adina-Ioana Vălean

### POPRAWKI

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności zwraca się do Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

#### Poprawka 1

##### 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*

a) układów zastępujących panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym układu kierowniczego, przyspieszania i hamowania, **z których wszystkie zostały niezależnie przetestowane i sprawdzone;**



## PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

<b>Tytuł</b>	Wymogi dotyczące 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
<b>Odsyłacze</b>	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 28.5.2018
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 28.5.2018
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Adina-Ioana Vălean 21.6.2018
<b>Data przyjęcia</b>	25.10.2018
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 39 –: 1 0: 0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Marco Affronte, Paul Brannen, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Julia Reid, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Linnéa Engström, Eleonora Evi, Norbert Lins, Sirpa Pietikäinen, Christel Schaldemose, Keith Taylor
<b>Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego</b>	Jaromír Kohlíček, Tonino Picula

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO  
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

<b>39</b>	<b>+</b>
ALDE	Nils Torvalds
ECR	Mark Demesmaeker, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EFDD	Eleonora Evi
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Kateřina Konečná
PPE	Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Giovanni La Via, Norbert Lins, Miroslav Mikolášik, Sirpa Pietikäinen, Adina-Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Susanne Melior, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Tonino Picula, Christel Schaldemose, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Linnéa Engström, Benedek Jávor, Keith Taylor

<b>1</b>	<b>-</b>
EFDD	Julia Reid

<b>0</b>	<b>0</b>

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

15.1.2019



## **OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI**

dla Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia 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, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/... oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009  
(COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Matthijs van Miltenburg

### **ZWIĘZŁE UZASADNIENIE**

#### **Informacje ogólne**

Artykuł 17 rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego ((WE) nr 661/2009) i art. 12 rozporządzenia w sprawie ochrony pieszych ((WE) nr 78/2009) wymagają, by Komisja monitorowała rozwój techniczny w obszarze technologii bezpieczeństwa, a ostatecznie nakazywała stosowanie nowych elementów bezpieczeństwa w drodze aktualizowania prawodawstwa UE. Zgodnie z tymi przepisami wniosek Komisji obejmuje specjalne dostosowania do postępu technicznego w odniesieniu do elementów bezpieczeństwa pojazdu. Dostosowania te należy ująć w rozporządzeniu ramowym w sprawie homologacji typu pojazdów ((UE) 2018/858). Wniosek uchyla także gwoli uproszczenia prawo wtórne w odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony pieszych ((WE) nr 78/2009 i (WE) nr 79/2009).

#### **Stanowisko sprawozdawcy**

Chociaż bezpieczeństwo ruchu drogowego znacznie się poprawiło w ubiegłych dekadach, przez ostatnie pięć lat nastąpiła stagnacja w spadku liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, przy czym w 2017 r. odnotowano 25 300 ofiar śmiertelnych według danych statystycznych UE na temat wypadków. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych to przede wszystkim wynik błędów ludzkich, których można uniknąć. Sprawozdawca jest głęboko przekonany, że UE powinna podjąć konkretne działania w celu dalszego ograniczenia liczby ofiar śmiertelnych. Nowe elementy bezpieczeństwa pojazdów wprowadzane na mocy niniejszego wniosku charakteryzują się wysokim potencjałem odwrócenia trendu stagnacji, gdyż lepiej zapobiegają błędom ludzkim. Lepsza konstrukcja pojazdu oraz na przykład niższe

prędkości mogą ograniczać skutki wypadków.

Zasadniczo wciąż trwają prace nad nowymi rozwiązaniami technologicznymi w obszarze zautomatyzowanej jazdy. Według Komisji rynek ten doświadczy gwałtownego wzrostu, z oczekiwanymi korzyściami gospodarczymi przekraczającymi 620 mld EUR do 2025 r. dla przemysłu motoryzacyjnego UE i 180 mld EUR dla sektora elektronicznego UE. W związku z tym sprawozdawca jest zdania, że przemysł motoryzacyjny UE powinien dostosowywać się do przyszłych wyzwań, czerpiąc jak największe korzyści z nowych możliwości biznesowych dostępnych obecnie i w przyszłości na rynku przedsiębiorstw typu start-up, MŚP i całego sektora. Zaawansowane elementy bezpieczeństwa ujęte we wniosku mogłyby z pewnością uutorować drogę przygotowaniu przemysłu motoryzacyjnego UE do pojazdów podłączonych do sieci i zautomatyzowanej jazdy. Mogłoby to także pomóc konsumentom w stopniowym przyzwyczajaniu się do nowych elementów, co będzie miało kluczowe znaczenie w zaakceptowaniu przez nich nowej technologii i zdobyciu do niej zaufania.

Sprawozdawca uważa, że wniosek ustanawia przyszłościowe, lecz ambitne cele ukierunkowane na zwiększanie ochrony użytkowników dróg, a dokładniej niechronionych uczestników ruchu drogowego. Sprawozdawca bierze pod uwagę otwarty dialog i wymianę poglądów, które Komisja przeprowadziła z różnorodnymi zainteresowanymi stronami w celu zaprezentowania odpowiednich i realistycznych środków, z uwzględnieniem zarówno konsumentów, jak i branży.

Na tej podstawie sprawozdawca pragnie zadbać za pośrednictwem niniejszej opinii, aby:

- A. zagwarantowano bezpieczeństwo (pojazdów) w świetle minimalnych norm eksploatacyjnych, które powinny mieć zastosowanie do wszystkich pojazdów silnikowych, niezależnie od segmentu pojazdów;
- B. wszelkie przetwarzanie danych (osobowych) prowadzono zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych ((UE) 2016/679). Ponadto sprawozdawca pragnie zapewnić bardziej szczegółowe i konkretne zabezpieczenia;
- C. proponowane środki były skuteczne i opłacalne oraz nie skutkowały znacznie wyższymi cenami dla konsumentów;
- D. zagwarantowano stopień zaawansowania proponowanych elementów bezpieczeństwa, a wdrażanie prowadzono w odpowiedzialny sposób, w szczególności w odniesieniu do elementów, których nie można wyłączyć, np. między innymi inteligentnego dostosowania prędkości, zaawansowanego systemu hamowania awaryjnego;
- E. we wniosku wprowadzono przepisy w sprawie opracowywania wymogów technicznych dla opon w celu uzupełnienia tych środków, aby zwiększyć bezpieczeństwo pojazdów pod względem lepszej przyczepności oraz zmniejszyć hałas powodowany przez opony i ograniczyć emisję CO<sub>2</sub>;

- F. producenci przekazywali jasne i przyjazne dla konsumenta informacje w instrukcji obsługi pojazdu, aby pomóc kierowcom zrozumieć działanie systemów wspomagania jazdy i ich funkcje;
- G. systemy bezpieczeństwa i ostrzeżenia proponowane w celu wspomagania kierowców były wyraźnie widoczne dla wszystkich kierowców, w tym osób z niepełnosprawnością. Aby to zapewnić, systemy bezpieczeństwa należy w razie potrzeby dostosować;
- H. państwa członkowskie podjęły środki naprawcze do celów egzekwowania, aby zagwarantować, że wszystkie nowe pojazdy silnikowe będą produkowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

## POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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 niezbędna jest dalsza poprawa bezpieczeństwa pojazdów w ramach zintegrowanego podejścia do kwestii

*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 **2017 r. na drogach UE zginęło 25 300 osób, a liczba ta prawie się nie zmieniła od czterech lat. Ponadto na drogach UE każdego roku co najmniej 135 tys. osób odnosi poważnie obrażenia w następstwie zderzeń. Bez nowych inicjatyw** w zakresie ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego, skutki dla bezpieczeństwa wynikające z obecnego podejścia nie będą już w stanie zrównoważyć skutków **rosnącego natężenia** ruchu. W związku z tym niezbędna jest dalsza poprawa bezpieczeństwa pojazdów w ramach

bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także w celu lepszej ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego.

zintegrowanego podejścia do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także w celu lepszej ochrony niechronionych, **a także wszystkich innych** uczestników ruchu drogowego.

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

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

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(5a) Należy udowodnić, że wszystkie systemy bezpieczeństwa, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, są skuteczne i opłacalne, oraz nie powinny one skutkować znacznie wyższymi cenami dla konsumentów.**

## Poprawka 4

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) **Systemy** inteligentnego dostosowania prędkości, utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, monitorowania

*Poprawka*

(6) **Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego**, inteligentnego dostosowania prędkości **i** utrzymywania

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.

pojazdu na pasie ruchu, *asystent skrętu, systemy* monitorowania senności i uwagi kierowcy, rozproszenia uwagi oraz wykrywania obiektów przy cofaniu mają duży potencjał znacznego zmniejszenia liczby ofiar. ***Systemy monitorowania senności i uwagi kierowcy oraz wykrywania rozproszenia uwagi powinny działać bez rozpoznawania twarzy.*** 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. ***Poza tym należy zadbać o możliwość sprawdzania tych systemów w całym cyklu życia pojazdu i by dzięki temu można było je bezpiecznie użytkować.***

## Poprawka 5

### 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 umożliwiły rejestrowanie i przechowywanie danych w taki sposób,***

*Poprawka*

(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. ***Poza tym gromadzone i przechowywane powinny być tylko takie zanonimizowane dane, które można wykorzystać do badania***

aby mogły one być wykorzystywane przez państwa członkowskie do **przeprowadzania** analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oceny skuteczności konkretnych **wprowadzonych** środków.

**wypadków. Ponadto** rejestratory **powinny umożliwiać** rejestrowanie i przechowywanie danych w taki sposób, aby mogły one być **wyłącznie** wykorzystywane przez państwa członkowskie do analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oceny skuteczności konkretnych środków **bez możliwości identyfikacji właściciela lub użytkownika pojazdu**.

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(7a) Wymogi w zakresie homologacji typu dotyczące bezpieczeństwa są testowane i przestrzegane w świetle szczególnych norm eksploatacyjnych, których muszą przestrzegać wszystkie pojazdy, niezależnie od segmentu pojazdów.**

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

*Tekst proponowany przez Komisję*

*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 danych<sup>28</sup>. Dodatkowo przetwarzanie danych osobowych **uzyskanych przez system**

(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 danych<sup>28</sup>. Dodatkowo przetwarzanie danych osobowych **z rejestratora danych na temat**

**pokładowy eCall oparty** na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> 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 8

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15

**zdarzeń (wypadków) i systemu pokładowego eCall opartego** na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> 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*

**(9a) Wprowadzenie systemów eCall w motocyklach, pojazdach dostawczych i autobusach jest istotne z punktu widzenia jak najszybszego dostarczenia profesjonalnej pomocy medycznej ofiarom wypadków.**

*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 10**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 16 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

**Poprawka 11**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 17**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(17) Pojazdy zautomatyzowane i podłączone do sieci mogą wnieść

PE627.562v02-00

*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 niechronieni uczestnicy ruchu drogowego byli lepiej bezpośrednio widoczni z fotela kierowcy.***

*Poprawka*

***(16a) Komisja powinna przed końcem 2019 r. zaproponować, aby zmodernizować istniejące samochody ciężarowe i autobusy, wyposażając je w najbardziej zaawansowanego technologicznie asystenta skrętu.***

*Poprawka*

(17) Pojazdy zautomatyzowane i podłączone do sieci mogą wnieść ogromny

96/126

AD\1173620PL.docx



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 12

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 19

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.**

wkład w ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, ponieważ szacuje się, że **ponad** 90 % wypadków drogowych jest wynikiem błędu ludzkiego **lub błędu ludzkiego związanego z działaniem pojazdu lub infrastrukturą.** W miarę, jak pojazdy zautomatyzowane będą stopniowo przejmować zadania kierowcy, na poziomie Unii należy przyjąć zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne, **które będą skuteczne i odpowiednie dla** układów pojazdów zautomatyzowanych.

*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 **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 Europejskiej.*

### **Poprawka 13**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(25a) W celu zagwarantowania przestrzegania niniejszego rozporządzenia przepisy w sprawie środków naprawczych i sankcji ustanowione w rozporządzeniu (UE) 2018/858 mają zastosowanie do niniejszego rozporządzenia.***

### **Poprawka 14**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

3) w zakresie homologacji typu nowo wyprodukowanych opon w odniesieniu do ich bezpieczeństwa oraz efektywności środowiskowej ***pod względem redukcji hałasu i zanieczyszczenia powietrza.***

### **Poprawka 15**

#### **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 ***dwu- lub trzykołowego*** pojazdu z napędem, ***indywidualnego urządzenia elektrycznego do przemieszczania się*** lub niezmotoryzowanego uczestnika ruchu drogowego, takiego jak rowerzysta lub pieszy;

## Uzasadnienie

Motocykle, które tradycyjnie były pojazdami dwukołowymi, są obecnie konstruowane jako trzykołowe pojazdy, jednak samochody osobowe i ciężarowe wciąż stanowią dla nich zagrożenie. Także w miastach coraz więcej osób korzysta z indywidualnych pojazdów elektrycznych (skutery, monocykle itp.). Nie należy wykluczać ich z definicji niechronionych uczestników ruchu drogowego.

### Poprawka 16

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

*Poprawka*

7) „awaryjny sygnał stopu” oznacza szybkie pulsowanie świateł hamowania **lub kierunkowskazów** informujące innych użytkowników drogi znajdujących się za pojazdem, że w wyniku zaistniałych warunków drogowych na pojazd działa duża siła opóźnienia.

### Poprawka 17

#### 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 system, który informuje kierowcę o osobach i przedmiotach znajdujących się z tyłu pojazdu, których głównym celem jest zapobieganie zderzeniom podczas cofania;

### Poprawka 18

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 10

*Tekst proponowany przez Komisję*

10) „zaawansowany system hamowania

*Poprawka*

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;

awaryjnego” oznacza układ, który automatycznie **wykrywa** możliwość zderzenia i **automatycznie uruchamia** układ hamulcowy pojazdu **w ostatnim możliwym momencie**, aby zmniejszyć prędkość pojazdu w celu uniknięcia zderzenia lub ograniczenia jego skutków;

## Poprawka 19

### 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 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;

*Poprawka*

11) „system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu” oznacza układ monitorujący pozycję pojazdu względem granicy pasa ruchu i przykładający moment obrotowy na koło kierownicy **oraz emitujący ostrzeżenie** lub nacisk na hamulce, przynajmniej w momencie gdy następuje lub ma nastąpić zmiana pasa ruchu i istnieje zagrożenie zderzeniem;

## Poprawka 20

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 11 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(11a) „asystent skrętu” oznacza system najbardziej zaawansowany technologicznie, który wykrywa niechronionych uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza w martwych polach obok pojazdu oraz przekazuje ostrzeżenia, aby uniknąć zderzenia z tymi niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.**

## Poprawka 21

### 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 zdarzeń (wypadków)” oznacza układ rejestrujący i przechowujący krytyczne parametry i informacje związane ze zderzeniem **w odpowiednim momencie nie trwającym dłużej niż pięć sekund, w chwili zderzenia**;

## **Poprawka 22**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 14**

*Tekst proponowany przez Komisję*

14) „przedni układ zabezpieczający” oznacza oddzielną konstrukcję lub konstrukcje, takie jak orurowanie lub dodatkowy zderzak, poza zderzakiem znajdującym się w fabrycznym wyposażeniu, mające służyć ochronie zewnętrznej powierzchni pojazdu przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem, z wyjątkiem konstrukcji o masie mniejszej niż 0,5 kg, przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów pojazdu;

*Poprawka*

14) „przedni układ zabezpieczający” oznacza oddzielną konstrukcję lub konstrukcje, takie jak orurowanie lub dodatkowy zderzak, poza zderzakiem znajdującym się w fabrycznym wyposażeniu, mające służyć ochronie zewnętrznej powierzchni pojazdu przed uszkodzeniami **bądź przed obrażeniami** w razie zderzenia z innym przedmiotem **lub zwierzęciem**, z wyjątkiem konstrukcji o masie mniejszej niż 0,5 kg, przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów pojazdu;

## **Poprawka 23**

### **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 dłuższy czas bez ciągłego nadzoru człowieka;

*Poprawka*

21) „pojazd zautomatyzowany” oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się **zgodnie z przepisami ruchu drogowego** przez dłuższy czas bez ciągłego nadzoru człowieka;

## Poprawka 24

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

4. Producenci zapewniają, aby pojazdy były projektowane, konstruowane i montowane **w taki sposób, że jeżeli są stosowane zgodnie z przeznaczeniem, zapobiegają wystąpieniu ryzyka** obrażeń **lub ofiar śmiertelnych wśród** osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego **lub je minimalizują**.

## Poprawka 25

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 5 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) pieszych, rowerzystów, widzialności i widoczności;

*Poprawka*

b) widzialności i widoczności pieszych, rowerzystów, **osób poruszających się pojazdami pedalowymi napędzanymi ruchem symulującym chód (stepperami) i wrotkarzy**;

## Poprawka 26

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**5a. Wymogi w zakresie homologacji typu dotyczące bezpieczeństwa ustanowione w niniejszym rozporządzeniu są neutralne pod względem technologicznym oraz są testowane i przestrzegane w świetle szczególnych norm eksploatacyjnych, których muszą przestrzegać wszystkie pojazdy, niezależnie od segmentu pojazdów.**

## Poprawka 27

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 5 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**5b. Producenci przekazują jasne i przyjazne dla konsumenta informacje w instrukcji obsługi pojazdu, aby pomóc kierowcom zrozumieć działanie systemów wspomagania jazdy i ich funkcje.**

## Poprawka 28

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

b) homologacji typu opon, włącznie z **testowaniem opon o zużytych bieżnikach i przy różnych stanach nawierzchni w zależności od warunków pogodowych, w tym przyczepności na mokrej nawierzchni, i z wymogami technicznymi dotyczącymi ich montażu.**

## Poprawka 29

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4 – litera b a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ba) wprowadzenia w UE badania homologacji typu opon montowanych w pojazdach kategorii M1 i N1 w odniesieniu do przyczepności zużytych opon na mokrej nawierzchni.**

## Poprawka 30

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*fa) system eCall.*

### **Poprawka 31**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*fb) rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków).*

### **Poprawka 32**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*3a. Pojazdy silnikowe muszą być wyposażone w zaawansowane systemy hamowania awaryjnego zaprojektowane i zainstalowane w dwóch fazach oraz zapewniające:*

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

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

*Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:*

*a) brak możliwości wyłączenia systemu;*

*b) możliwość dezaktywacji automatycznych aktywnych ingerencji systemów przez świadome działania kierowcy, jak np. przyspieszenie;*



*c) systemy muszą znajdować się w trybie normalnego działania przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;*

*d) możliwość łatwego wyłączenia ostrzeżeń dźwiękowych, przy czym takie działanie nie może jednocześnie dezaktywować funkcji systemu innych niż ostrzeżenia dźwiękowe.*

### **Poprawka 33**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*3b. Elementy bezpieczeństwa i ostrzeżenia wykorzystywane we wspomaganii jazdy są wyraźnie widoczne dla każdego kierowcy, w tym osób starszych i z niepełnosprawnością.*

### **Poprawka 34**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*3c. Rejestratory danych na temat zdarzeń (wypadków) spełniają następujące wymogi:*

*a) dane, które rejestratory są w stanie rejestrować i przechowywać dotyczące momentu zderzenia, o długości nieprzekraczającej pięciu sekund po zderzeniu, obejmują prędkość pojazdu, stan i tempo uruchomienia systemów bezpieczeństwa oraz wszelkie inne istotne parametry wejściowe dotyczące pokładowych systemów bezpieczeństwa czynnego i zapobiegania wypadkom;*

*b) brak możliwości wyłączenia urządzeń.*

## Poprawka 35

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 6 a*

#### *Przepisy dotyczące ochrony prywatności i danych*

*1. Niniejsze rozporządzenie nie narusza przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679. Przetwarzanie danych osobowych przez rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków), o którym mowa w art. 6 ust. 4a, jest zgodne z przepisami o ochronie danych osobowych przewidzianymi w tym rozporządzeniu.*

*2. Dane osobowe przetwarzane przez rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków) są wykorzystywane wyłącznie do badań naukowych nad danymi o wypadkach. Dane na temat zdarzeń (wypadków) są udostępniane wyłącznie organom krajowym na podstawie prawodawstwa unijnego lub krajowego oraz zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 za pośrednictwem standardowego interfejsu.*

*Zanonimizowane dane, które rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków) jest w stanie rejestrować i przechowywać, obejmują typ pojazdu, jego wersję i wariant, w szczególności systemy czynnego bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom zamontowane w pojeździe. Jednakże nie mogą one zawierać ostatnich czterech cyfr członu identyfikującego pojazd numeru identyfikacyjnego pojazdu ani żadnych innych informacji, które mogłyby umożliwić identyfikację pojedynczego pojazdu, jego właściciela lub użytkownika.*

*3. Dane osobowe przetwarzane na mocy niniejszego rozporządzenia nie są*

*przechowywane dłużej niż jest to konieczne do celów badań naukowych nad danymi o wypadkach, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Dane te usuwa się w pełni, gdy nie są już niezbędne do wspomnianego celu.*

*4. Producenci zapewniają, by rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków) nie był identyfikowalny i nie był stale śledzony.*

*5. Producenci dopilnowują, by dane z pamięci wewnętrznej rejestratora danych na temat zdarzeń (wypadków) były automatycznie usuwane w sposób ciągły.*

*6. Dane te nie są dostępne poza rejestratorem danych na temat zdarzeń (wypadków) żadnym podmiotom przed wystąpieniem ewentualnego zdarzenia (wypadku).*

*7. Technologie służące wzmocnieniu ochrony prywatności są wbudowane w rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków) w celu zapewnienia kierowcom odpowiedniego poziomu ochrony prywatności i wysokiego poziomu bezpieczeństwa informatycznego, a także koniecznych zabezpieczeń w celu zapobiegania inwigilacji, zdalnej manipulacji i nieprawidłowemu użyciu, w tym cyberatakami.*

*8. Producenci przekazują jasne i wyczerpujące informacje w instrukcji obsługi pojazdu na temat przetwarzania danych przez rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków). Takie informacje obejmują:*

*a) przywołanie podstawy prawnej przetwarzania danych;*

*b) zapewnienie, że rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków) jest aktywowany domyślnie;*

*c) warunki przetwarzania danych przez rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków);*

*d) szczególny cel przetwarzania przez rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków), który jest ograniczony do badań naukowych nad danymi o wypadkach, o których mowa w art. 6a ust. 2;*

*e) rodzaje zbieranych i przetwarzanych danych oraz odbiorców tych danych;*

*f) okres przechowywania danych w rejestratorze danych na temat zdarzeń (wypadków);*

*g) zapewnienie, że pojazd nie jest stale śledzony;*

*h) warunki korzystania z praw przysługujących osobom, których dotyczą dane, oraz kontaktowania się ze służbami odpowiedzialnymi za obsługę wniosków dotyczących dostępu do danych.*

## **Poprawka 36**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2. Pojazdy kategorii  $M_1$  i  $N_1$  muszą być wyposażone w zaawansowane systemy hamowania awaryjnego zaprojektowane i zainstalowane w dwóch fazach oraz zapewniające:**

*skreśla się*

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

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

## **Poprawka 37**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Pojazdy kategorii  $M_1$  i  $N_1$  muszą być wyposażone w system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu.

### **Poprawka 38**

#### **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 39**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

### **Poprawka 40**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. ***Pojazdy kategorii  $M_1$  i  $N_1$  muszą być wyposażone w rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków). Rejestratory danych na temat zdarzeń (wypadków) muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:***

*Poprawka*

3. Pojazdy kategorii  $M_1$  i  $N_1$  muszą być wyposażone w system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu ***i system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu.***

*Poprawka*

4. ***Systemy*** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu ***i ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu*** muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:

*Poprawka*

***aa) możliwa jest dezaktywacja automatycznych aktywnych ingerencji systemów przez świadome działania kierowcy, jak np. ruch kierownicą;***

*Poprawka*

***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 urządzeń;*

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 41**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> muszą być wyposażone w system

*Poprawka*

2. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> muszą być wyposażone w system

ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu i zaawansowany system hamowania awaryjnego, które spełniają wymogi określone w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 7.

***utrzymywania pojazdu na pasie ruchu i*** ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu i zaawansowany system hamowania awaryjnego, które spełniają wymogi określone w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 7.

#### **Poprawka 42**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> 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.***

*Poprawka*

3. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> muszą być wyposażone w ***asystenta skreću, który spełnia wymogi określone w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 7.***

#### **Poprawka 43**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 4 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Systemy, o których mowa w ust. 2 ***i 3*** niniejszego artykułu, spełniają w szczególności następujące wymogi:

*Poprawka*

4. Systemy, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, spełniają w szczególności następujące wymogi:

#### **Poprawka 44**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***aa) możliwa jest dezaktywacja automatycznych aktywnych ingerencji systemów przez świadome działania kierowcy, jak np. ruch kierownicą;***

## Poprawka 45

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4a. Systemu określonego w ust. 3 nie można wyłączyć.**

## Poprawka 46

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

5. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy.

5. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy.  
***Komisja przedstawia akt delegowany w sprawie wymogów dotyczących bezpośredniej widoczności, który doprowadzi do wyeliminowania martwego pola z przodu i po stronie kierowcy w samochodach ciężarowych oraz znacznie zmniejszy martwe pole obok pojazdu. Wymóg ten zostanie zróżnicowany w zależności od typu samochodu ciężarowego.***

## Poprawka 47

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

6. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> mogące przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiającej ich częste przemieszczanie się, należy projektować i konstruować

6. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> mogące przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiającej ich częste przemieszczanie się, należy projektować i konstruować w



w taki sposób, aby były dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym dla użytkowników wózków inwalidzkich.

taki sposób, aby były dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym dla użytkowników wózków inwalidzkich ***i osób z niepełnosprawnością.***

#### **Poprawka 48**

##### **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*

a) układów zastępujących panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym układu kierowniczego, przyspieszania i hamowania ***oraz zastępujących obowiązek reagowania na sygnalizację.***

#### **Poprawka 49**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Artykuł 16 a***

***Przegląd***

***Trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, a następnie co trzy lata, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, obejmujące w stosownych przypadkach wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia lub innych właściwych przepisów prawnych odnoszących się do włączania kolejnych nowych środków bezpieczeństwa.***

#### **Poprawka 50**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – akapit 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 dnia **[UP: proszę wstawić datę przypadającą 24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] r. Akty delegowane, o których mowa w art. 12, powinny zostać opublikowane przynajmniej 12 miesięcy przed rozpoczęciem ich stosowania.**

## Poprawka 51

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – tabela – wiersz 13

*Tekst proponowany przez Komisję*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczególne wymagania techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Komponent
Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Regulamin ONZ nr 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

*Poprawka*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczególne wymagania techniczne	1.	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Komponent
Zabezpieczenie przed wjechaniem pod tył pojazdu	Regulamin ONZ nr 58	<b><i>Pojazdy kategorii N2 i N3 powinny mieć urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu przez pojazdy nadjeżdżające z prędkością do 56 km/h.</i></b>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

## Poprawka 52

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – tabela – wiersz 36

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymagania techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Komponent
Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów			C			C								

#### *Poprawka*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymagania techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Komponent
Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów			C	C	C	C	C	C						

## Poprawka 53

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – tabela – wiersz 38

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymagania techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Kom pone nt
System informujący o martwym polu				B	B		B	B						B

#### *Poprawka*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymagania techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Kom pone nt
<i>Asystent skrętu</i>				B	B		B	B						B

## Poprawka 54

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – tabela – wiersz 49

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymagania techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Kom pone nt
Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach			B			B								

#### *Poprawka*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymagania techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Kom pone nt
Utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach i <b><i>ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu</i></b>			B	<b><i>B</i></b>	<b><i>B</i></b>	B	<b><i>B</i></b>	<b><i>B</i></b>						

## Poprawka 55

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – tabela – wiersz 61

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymagania techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Komponent
Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich				B	B		B	B			B	B		

#### *Poprawka*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymagania techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Komponent
Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich				B	B		B	B		<b>B</b>	B	B		

## Poprawka 56

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – tabela – wiersz 72

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymogi techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Kom pone nt
Inteligentne dostosowanie prędkości			B	B	B	B	B	B						B

#### *Poprawka*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymogi techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Kom pone nt
Inteligentne dostosowanie prędkości			<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>						<b>C</b>



## Poprawka 57

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – tabela – wiersz 90

*Tekst proponowany przez Komisję*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymogi techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Kom pone nt
Rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków)			B	B <sup>5</sup>	B <sup>5</sup>	B	B <sup>5</sup>	B <sup>5</sup>						B

*Poprawka*

Przedmiot	Regulaminy ONZ	Dodatkowe szczegółowe wymogi techniczne	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	STU	Kom pone nt
Rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków)			B	<b>B</b>	<b>B</b>	B	<b>B</b>	<b>B</b>						B

## Poprawka 58

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – uwagi do tabeli – litera 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 after the date of application of this Regulation]***

*Poprawka*

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

***[UP: proszę wstawić datę przypadającą 36 miesięcy po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]***

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

***[UP: proszę wstawić datę przypadającą 72 miesiące po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]***

## PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

<b>Tytuł</b>	Wymogi dotyczące 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
<b>Odsyłacze</b>	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 28.5.2018
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 28.5.2018
<b>Sprawozdawca komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Matthijs van Miltenburg 9.7.2018
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	21.11.2018
<b>Data przyjęcia</b>	10.1.2019
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+ :                    44 - :                    2 0 :                    0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Rosa D'Amato, Michael Gahler, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg
<b>Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego</b>	Pascal Durand, Jude Kirton-Darling, Andrey Novakov, Csaba Sógor, Mylène Troszczynski

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI  
OPINIODAWCZEJ**

44	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Rosa D'Amato
ENF	Georg Mayer, Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Wim van de Camp, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Luis de Grandes Pascual, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Andrey Novakov, Markus Pieper, Csaba Sógor, Massimiliano Salini
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Gabriele Preuß, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Marita Ulvskog, Jude Kirton-Darling
VERTS/ALE	Michael Cramer, Pascal Durand, Keith Taylor

2	-
	Jacqueline Foster, Peter Lundgren

0	0

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

## PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

<b>Tytuł</b>	Wymogi dotyczące 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		
<b>Odsyłacze</b>	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)		
<b>Data przedstawienia w PE</b>	17.5.2018		
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 28.5.2018		
<b>Komisje wyznaczone do wydania opinii</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 28.5.2018	ITRE 28.5.2018	TRAN 28.5.2018
<b>Opinia niewydana</b> Data decyzji	ITRE 19.6.2018		
<b>Sprawozdawcy</b> Data powołania	Róza Gräfin von Thun und Hohenstein 19.6.2018		
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	11.10.2018	6.12.2018	21.1.2019
<b>Data przyjęcia</b>	21.2.2019		
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: –: 0:	33 2 0	
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Lucy Anderson, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Igor Šoltes, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Birgit Collin-Langen, Edward Czesak, Nadja Hirsch, Othmar Karas, Arndt Kohn, Adam Szejnfeld, Marc Tarabella, Matthijs van Miltenburg		
<b>Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego</b>	John Stuart Agnew, Georg Mayer		
<b>Data złożenia</b>	4.3.2019		

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI  
PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

33	+
ALDE	Nadja Hirsch, Matthijs van Miltenburg, Jasenko Selimovic
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
ENF	Georg Mayer, Mylène Troszczynski
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Othmar Karas, Jiří Pospíšil, Andreas Schwab, Adam Szejnfeld, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein
S&D	Lucy Anderson, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Liisa Jaakonsaari, Arndt Kohn, Marlene Mizzi, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Marc Tarabella
VERTS/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

2	-
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
ENF	John Stuart Agnew

0	0

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się