



2018/0145(COD)

17.12.2018

POPRAWKI 61 - 353

Projekt sprawozdania
Róza Gräfin von Thun und Hohenstein
(PE629.496v01-00)

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

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

Poprawka 61
Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/...^{24 25} 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.

²⁴Rozporządzenie 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. [...].

²⁵ + Proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS No73/17 (2016/0014(COD)) oraz, w przypisie, numer, datę i odniesienie do publikacji tego rozporządzenia.

Poprawka

(1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/...^{24 25} 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, **a także ochrony pasażerów i bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

²⁴Rozporządzenie 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. [...].

²⁵ + Proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS No73/17 (2016/0014(COD)) oraz, w przypisie, numer, datę i odniesienie do publikacji tego rozporządzenia.

Or. ro

Poprawka 62
Lucy Anderson, Virginie Rozière

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) *Zgodnie z ramami dyrektywy 96/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady możliwość posiadania przez pojazdy nowego profilu kabiny przyczyniłaby się do poprawy bezpieczeństwa drogowego przez zmniejszenie martwego pola w polu widzenia kierowcy i powinna pomóc uratować życie wielu niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak piesi lub rowerzyści. Po opracowaniu udoskonalonych wymogów bezpieczeństwa dotyczących dłuższych kabin należy rozważyć, czy właściwe jest zastosowanie tych wymogów również do pojazdów, których nie dotyczy zwiększenie długości.*

Or. en

Poprawka 63
Virginie Rozière

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Unii Europejskiej wymaga skoordynowanej polityki na szczeblu międzynarodowym w ramach konwencji 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, do których należą pojazdy, zachowania w zakresie prowadzenia pojazdów oraz znaki i infrastruktura drogowa.*

Poprawka 64

Olga Sehnalová, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) Bezpieczeństwo ruchu drogowego to kwestia dotycząca całej Unii, którą należy zająć się w drodze zintegrowanego podejścia na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym. Konieczna jest zatem koordynacja kroków i środków podejmowanych przez różne organy w różnych obszarach, w tym egzekwowania przepisów dotyczących transportu, opieki zdrowotnej, edukacji, doskonalenia infrastruktury lub homologacji typu pojazdów oraz kontroli technicznej ich stanu.

Or. en

Poprawka 65 Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3) W ostatnich dziesięcioleciach rozwój sytuacji w zakresie bezpieczeństwa pojazdów znacznie przyczynił się do ogólnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w wypadkach drogowych. Jednak w ostatnich latach ***postępy w Unii uległy spowolnieniu ze względu na różne czynniki, takie jak czynniki strukturalne i behawioralne; jeżeli nie zostaną zaproponowane nowe***

(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 ***według najnowszych dostępnych danych w 2017 r. na drogach UE zginęło 25 300 osób, liczba, która ustabilizowała się na tym poziomie w ostatnich czterech latach.***

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.

Ponadto każdego roku 135 000 osób odnosi poważne obrażenia w następstwie kolizji. Oprócz środków bezpieczeństwa chroniących osoby znajdujące się w pojeździe potrzebne jest wdrożenie specjalnych środków zapobiegających ofiarom 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.

Or. en

Poprawka 66 **Kerstin Westphal**

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

Poprawka

(3) ***Nikt nie powinien ginąć ani odnosić obrażeń w wypadkach drogowych. Powinien to być ważny cel dla całej Europy. Jednak w 2017 r. na drogach UE zginęło 25 300 osób. Ponadto każdego roku co najmniej 135 000 osób odnosi poważne obrażenia w następstwie kolizji na drogach UE. Unia Europejska powinna podjąć wszelkie starania, aby radykalnie ograniczyć te liczby.***

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.

Niemniej jednak 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.

Or. en

Poprawka 67

Olga Sehnalová, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) W ostatnich dziesięcioleciach rozwój sytuacji w zakresie bezpieczeństwa pojazdów znacznie przyczynił się do

Poprawka

(3) W ostatnich dziesięcioleciach rozwój sytuacji w zakresie bezpieczeństwa pojazdów znacznie przyczynił się do

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

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, *zmierzającego do osiągnięcia celu inicjatywy „Wizja Zero”, jakim jest brak ofiar śmiertelnych*, a także w celu lepszej ochrony *wszystkich* uczestników ruchu drogowego, *w szczególności niechronionych*.

Or. en

Poprawka 68 **Lucy Anderson, Virginie Rozière**

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

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. 25 300 osób zginęło na drogach UE, na których co roku poważne obrażenia odnosi 135 000 osób*. 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

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.

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.

Or. en

Poprawka 69

Olga Sehnalová, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Ponieważ niektóre z proponowanych środków wymagają poważnych ingerencji w infrastrukturę drogową, włącznie z niezbędnymi inwestycjami, należy wprowadzić etapową strategię wdrażania tych środków. Należy zatem uwzględnić wymogi w zakresie prawidłowego rozpoznawania znaków drogowych, w szczególności ograniczeń prędkości. Komisja powinna również ocenić poparcie społeczne dla tych środków i poziom ich akceptacji przez użytkowników oraz propagować je za pomocą kampanii podnoszących świadomość bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Or. en

Poprawka 70

Olga Sehnalová, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Christel Schaldemose

**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 **istotnie zmienia warunki w dziedzinie transportu drogowego oraz** oferuje nowe możliwości zmniejszenia liczby ofiar wypadków. Aby zminimalizować liczbę ofiar śmiertelnych **i poważnych obrażeń**, należy wprowadzić niektóre odpowiednie nowe technologie. **Układy, które okazały się w pełni rozwinięte pod względem znacznej poprawy bezpieczeństwa drogowego powinny być wprowadzone obowiązkowo.**

Or. en

Poprawka 71
Pascal Durand

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. Aby zminimalizować liczbę **poważnych obrażeń i** ofiar śmiertelnych, należy wprowadzić niektóre odpowiednie nowe technologie **w postaci pakietu, co zwiększy opłacalność takich rozwiązań.**

Or. en

Poprawka 72
Maria Grapini

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. Aby zminimalizować liczbę ofiar śmiertelnych, należy wprowadzić niektóre odpowiednie nowe **certyfikowane** technologie.

Or. ro

Poprawka 73

Lucy Anderson, Virginie Rozière

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. Aby zminimalizować liczbę ofiar śmiertelnych **i poważnych obrażeń**, należy wprowadzić niektóre odpowiednie nowe technologie.

Or. en

Poprawka 74

Virginie Rozière

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

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.

nowe *i sprawdzone* technologie.

Or. en

Poprawka 75
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Definicje, specyfikacje techniczne i wymogi proceduralne dotyczące nowych elementów bezpieczeństwa opartych na zaawansowanych technologiach powinny zostać określone w niniejszym rozporządzeniu i innych odpowiednich aktach ustawodawczych z pełnym poszanowaniem zasady neutralności technologicznej. Powinny również respektować złożoność układów już wymaganych i wprowadzonych w pojazdach oraz być z nimi zgodne, co pozwoli na osiągnięcie największej efektywności i skuteczności pod względem bezpieczeństwa i ogólnych osiągnięć pojazdu.

Or. en

Poprawka 76
Olga Sehnalová, Lucy Anderson, Evelyne Gebhardt, Christel Schaldemose, Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Stany aktywacji każdego z systemów wspomagania, w tym ostrzeżenia, powinny różnić się na tyle wyraźnie, by dla kierowcy było intuicyjnie jasne, który system jest włączony i jak należy się nim posługiwać. Kwestie

związane z obsługą tych systemów powinny być uwzględniane w szkoleniu kierowców przez szkoły nauki jazdy, a także w doskonaleniu zawodowym kierowców, i powinny być przedmiotem testów w warunkach drogowych.

Or. en

Poprawka 77

Olga Sehnalová, Lucy Anderson, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4b) W najbliższej przyszłości pojazdy wszystkich kategorii będą coraz bardziej złożone technicznie i coraz bardziej wymagające pod względem utrzymania i napraw. Nowe technologie powinny zatem odznaczać się korzystnym stosunkiem kosztów i korzyści w całym cyklu życia pojazdu, dzięki czemu będą przystępne cenowo dla wszystkich konsumentów i nie spowodują podniesienia średniego wieku floty pojazdów na drogach europejskich.

Or. en

Poprawka 78

Róža Gräfin von Thun und Hohenstein, Philippe Juvin, Anna Maria Corazza Bildt

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Proponowane środki regulacyjne mogą być skuteczne pod względem ograniczania liczby ofiar śmiertelnych, zmniejszania liczby wypadków drogowych oraz łagodzenia obrażeń i szkód jedynie pod warunkiem, że zyskają akceptację

użytkowników. W związku z tym producenci pojazdów powinni dołożyć wszelkich starań, aby systemy i funkcje przewidziane w rozporządzeniu były rozwijane tak, aby wspomagać kierowcę, zapewniając 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 instrukcjach obsługi pojazdu.

Or. en

Poprawka 79
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Ustanowienie przepisów dotyczących obowiązkowego wprowadzenia tych środków bezpieczeństwa to jeden z aspektów niniejszego rozporządzenia. Konieczne jest również zapewnienie akceptacji tych wymogów przez konsumentów, co wymaga przekazania im jasnych i łatwych do zrozumienia informacji o funkcjonowaniu tego wyposażenia.

Or. en

Poprawka 80
Dita Charanzová, Matthijs van Miltenburg

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Wszystkie układy bezpieczeństwa

zdefiniowane w niniejszym rozporządzeniu powinny odznaczać się udowodnioną efektywnością i opłacalnością. Powinny być łatwe do zrozumienia, dostrzeżenia i zaakceptowania przez użytkowników.

Or. en

Poprawka 81
Pascal Arimont, Ivo Belet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(6) Systemy inteligentnego dostosowania prędkości, utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, monitorowania senności i uwagi kierowcy, rozproszenia uwagi oraz wykrywania obiektów przy cofaniu mają duży potencjał znacznego zmniejszenia liczby ofiar. Ponadto układy te opierają się na technologiach, które będą również wykorzystywane przy wprowadzeniu pojazdów podłączonych do sieci i zautomatyzowanych. W związku z tym na poziomie Unii należy ustanowić zharmonizowane przepisy i procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do tych układów oraz homologacji typu tych układów jako oddzielnych zespołów technicznych.
Podczas każdej oceny obowiązujących przepisów należy brać pod uwagę postęp techniczny w zakresie takich układów, aby wytrzymały one próbę czasu i wspierały rozwój w zakresie prowadzenia pojazdów zgodny z założeniami inicjatywy „Wizja Zero”.

Or. en

Poprawka 82
Pascal Arimont, Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(6) **Zaawansowane** systemy **automatycznego hamowania awaryjnego, systemy** inteligentnego dostosowania prędkości, utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, monitorowania senności i uwagi kierowcy, rozproszenia uwagi oraz wykrywania obiektów przy cofaniu mają duży potencjał znacznego zmniejszenia liczby ofiar. Ponadto układy te opierają się na technologiach, które będą również wykorzystywane przy wprowadzeniu pojazdów podłączonych do sieci i zautomatyzowanych. W związku z tym na poziomie Unii należy ustanowić zharmonizowane przepisy i procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do tych układów oraz homologacji typu tych układów jako oddzielnych zespołów technicznych. **Poza tym należy zagwarantować, by istniała możliwość sprawdzania tych systemów w całym cyklu życia pojazdu i by dzięki temu można było je bezpiecznie użytkować.**

Or. en

Poprawka 83
Olga Sehnalová, Lucy Anderson, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) Systemy inteligentnego dostosowania prędkości, utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, monitorowania senności i uwagi kierowcy, rozproszenia

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 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.

uwagi oraz wykrywania obiektów przy cofaniu mają duży potencjał znacznego zmniejszenia liczby ofiar. **Systemy monitorowania senności i uwagi kierowcy 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.

Or. en

Poprawka 84 **Dita Charanzová**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 6**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(6) Systemy inteligentnego dostosowania prędkości, utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, monitorowania senności, **uwagi i rozproszenia uwagi** kierowcy 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.

Or. en

Poprawka 85

Olga Sehnalová, Lucy Anderson, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Powszechnie uznaje się, że pas bezpieczeństwa to jeden z najważniejszych i najskuteczniejszych elementów bezpieczeństwa pojazdu. Urządzenia przypominające o zapięciu pasów oferują zatem potencjał dalszego zapobiegania ofiarom śmiertelnym lub łagodzenia obrażeń przez zwiększenie liczby osób używających pasów bezpieczeństwa w całej Unii. Konieczne jest zatem wprowadzenie obowiązku instalacji inteligentnych urządzeń przypominających o zapięciu pasów dla wszystkich przednich i tylnych siedzeń pojazdów kategorii M₁ i N₁ oraz wszystkich siedzeń przednich pojazdów kategorii N₂, N₃, M₂ i M₃.

Or. en

Poprawka 86

Pascal Arimont, Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

(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.

uzyskania ogólnounijnych szczegółowych danych dotyczących wypadków. W związku z tym należy wprowadzić obowiązek wyposażenia pojazdów silnikowych w takie rejestratory. **Poza tym rejestrowane i przechowywane powinny być tylko takie zanonimizowane dane, które można wykorzystać do badania wypadków.** Rejestratory **powinny ponadto umożliwiać** 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.

Or. en

Poprawka 87

Olga Sehnalová, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(7) Wprowadzanie rejestratorów danych na temat wypadków przechowujących szereg istotnych danych dotyczących pojazdu w krótkim okresie **bezpośrednio** poprzedzającym zdarzenie uruchamiające (np. aktywacja 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 umożliwiać** rejestrowanie i przechowywanie danych w taki sposób, aby mogły one być wykorzystywane przez państwa członkowskie **tylko** do przeprowadzania

oceny skuteczności konkretnych wprowadzonych środków.

analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oceny skuteczności konkretnych wprowadzonych środków **bez możliwości identyfikacji właściciela lub posiadacza pojazdu**.

Or. en

Poprawka 88 **Maria Grapini**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 7**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(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, **a także określenia, jakie środki naprawcze należy podjąć**.

Or. ro

Poprawka 89 **Pascal Durand**

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(7) Wprowadzanie rejestratorów danych na temat wypadków przechowujących szereg istotnych danych dotyczących pojazdu w krótkim okresie poprzedzającym zdarzenie uruchamiające (np. aktywacja poduszki powietrznej) **i** w jego trakcie, 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 **zanonimizowane dane** mogły być wykorzystywane przez państwa członkowskie **w celach statystycznych**, do przeprowadzania analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oceny skuteczności konkretnych wprowadzonych środków.

Or. en

Poprawka 90 Lucy Anderson

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

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. 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.

związku z tym należy wprowadzić obowiązek wyposażenia **wszystkich** 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.

Or. en

Poprawka 91 Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(7) Wprowadzanie rejestratorów danych na temat wypadków przechowujących szereg istotnych danych dotyczących pojazdu w **bardzo** krótkim okresie poprzedzającym **działanie** 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.

Or. en

Poprawka 92
Lucy Anderson, Virginie Rozière

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Zgodność z wymogami w zakresie homologacji typu dotyczącymi bezpieczeństwa należy badać i zapewniać w świetle szczególnych norm eksploatacyjnych, które muszą spełniać wszystkie pojazdy, niezależnie od segmentu pojazdu.

Or. en

Poprawka 93
Pascal Durand

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 danych²⁸. Dodatkowo przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom²⁹.

(8) Dodatkowo przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom.

²⁸ *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.

²⁹ 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.

Or. en

Uzasadnienie

RODO ma zastosowanie w każdym razie w przypadku przetwarzania danych osobowych.. Ponadto dane w rejestratorze wypadków powinny być zanonimizowane i używane tylko do celów statystycznych.

Poprawka 94
Olga Sehnalová, Evelyne Gebhardt

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, w szczególności zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych²⁸. Dodatkowo przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system

Poprawka

(8) Przetwarzanie danych osobowych, takich jak informacje na temat kierowcy przetwarzane w rejestratorach danych na temat wypadków lub informacje na temat kierowcy uzyskane przez system monitorowania senności i uwagi kierowcy, powinno odbywać się zgodnie z prawodawstwem UE dotyczącym ochrony danych, w szczególności zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych²⁸. Dodatkowo przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega

pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom²⁹.

określonym zabezpieczeniom²⁹.

²⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1.

²⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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.

²⁹ 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.

²⁹ 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).

Or. en

Poprawka 95 Dita Charanzová

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, w szczególności zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych²⁸.

Poprawka

(8) Przetwarzanie danych osobowych, takich jak informacje na temat kierowcy przetwarzane w rejestratorach danych na temat wypadków lub informacje na temat kierowcy uzyskane przez system monitorowania senności, **uwagi i rozproszenia** uwagi kierowcy, powinno odbywać się **ściśle zgodnie z** prawodawstwem UE dotyczącym ochrony danych, w szczególności zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych²⁸. Dodatkowo przetwarzanie

Dodatkowo przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom²⁹.

²⁸ 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.

²⁹ 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.

danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom²⁹.

²⁸ 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).

²⁹ 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).

Or. en

Poprawka 96 Pascal Durand

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

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.

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 niechronionych uczestników ruchu drogowego z siedzenia kierowcy przez eliminację martwych pól z przodu i po bokach kabin samochodów ciężarowych.***

Or. en

Poprawka 97 Lambert van Nistelrooij

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. ***Wymogi te powinny uwzględniać różne typy pojazdów.***

Or. nl

Poprawka 98
Maria Grapini

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 z *miejsca kierowcy*.

Or. ro

Poprawka 99
Dita Charanzová, Matthijs van Miltenburg

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

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.

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 z *miejsca kierowcy*.

Or. en

Poprawka 100 **Dita Charanzová, Matthijs van Miltenburg**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 16**

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Biorąc pod uwagę, że unijne przepisy w zakresie bezpieczeństwa pojazdów kładą nacisk na ochronę niechronionych uczestników ruchu drogowego, między innymi poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności dla kierowców, podmioty publiczne i prywatne powinny **powstrzymać się od wymagania** umieszczania wszelkiego rodzaju etykiet, winiet lub naklejek, niezależnie od ich celu, na jakiegokolwiek części przezroczystej powierzchni oszklenia pojazdu. Ponadto organy krajowe powinny egzekwować, aby szyby przednie i boczne były rzeczywiście wolne od etykiet, winiet, naklejek i innych elementów ograniczających widoczność, aby nie negować skuteczności przepisów unijnych dotyczących widoczności dla kierowców.

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 dla kierowców, podmioty publiczne i prywatne powinny **rozważyć praktyczne rozwiązania zamiennie w stosunku do** umieszczania wszelkiego rodzaju etykiet, winiet lub naklejek, niezależnie od ich celu, na jakiegokolwiek części przezroczystej powierzchni oszklenia pojazdu. Ponadto organy krajowe powinny egzekwować, aby szyby przednie i boczne były rzeczywiście wolne od **nieobowiązkowych** etykiet, winiet, naklejek i innych elementów ograniczających widoczność, aby nie negować skuteczności przepisów unijnych dotyczących widoczności dla kierowców.

Or. en

Poprawka 101
Olga Sehnalová, Lucy Anderson, Christel Schaldemose

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16a) Zważywszy, że używanie telefonu komórkowego lub innego urządzenia podczas jazdy pojazdem znacznie ogranicza zdolność do jego prowadzenia, producenci pojazdów powinni publikować swoje badania, aby wykazać zgodność z zasadniczymi wytycznymi dotyczącymi interfejsu człowiek-maszyna (HMI) dla pokładowych systemów informacyjnych i informacyjno-rozrywkowych.

Or. en

Poprawka 102
Virginie Rozière

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

(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. ***Przepisy te powinny być koordynowane i propagowane na szczeblu międzynarodowym w ramach Grupy Roboczej Art. 29 EKG ONZ.***

Or. en

Poprawka 103

Olga Sehnalová, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose

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 i podłączone do sieci mogą wnieść ogromny wkład w ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, ponieważ szacuje się, że **ponad 90 %** wypadków drogowych jest wynikiem błędu ludzkiego **lub błędu ludzkiego w połączeniu z działaniem pojazdu lub warunkami infrastruktury**. W miarę, jak pojazdy zautomatyzowane będą stopniowo przejmować zadania kierowcy, na poziomie Unii należy przyjąć zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące układów pojazdów zautomatyzowanych.

Or. en

Poprawka 104

Daniel Dalton

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

Poprawka

(17) W miarę, jak pojazdy zautomatyzowane będą stopniowo przejmować zadania kierowcy, na poziomie Unii należy przyjąć zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące układów pojazdów zautomatyzowanych, **takich jak przejrzysta, neutralna technologicznie i otwarta norma oferująca możliwe do zweryfikowania zapewnienie bezpieczeństwa w zakresie podejmowania**

techniczne dotyczące układów pojazdów zautomatyzowanych.

decyzji przez pojazdy zautomatyzowane.

Or. en

Poprawka 105
Lambert van Nistelrooij

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) *W miarę możliwego stopniowego przejmowania zadań kierowcy przez pojazdy zautomatyzowane, na poziomie Unii należy przyjąć zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące układów pojazdów zautomatyzowanych, takich jak przejrzysta, neutralna technologicznie i otwarta norma oferująca możliwe do zweryfikowania zapewnienie bezpieczeństwa w zakresie podejmowania decyzji przez pojazdy zautomatyzowane.*

Or. en

Poprawka 106
Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

(17a) *Dostrzegając, że używanie telefonu komórkowego lub innego urządzenia elektronicznego znacznie ogranicza zdolność do prowadzenia pojazdu, producenci pojazdów powinni publikować wyniki swoich badań, aby wykazać zgodność z zasadniczymi wytycznymi dotyczącymi interfejsu człowiek-maszyna*

Poprawka

Poprawka 107
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

(18) Jazda w konwoju może potencjalnie zapewnić w przyszłości bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport. W oczekiwaniu na wprowadzenie technologii jazdy w konwoju oraz odpowiednich norm, potrzebne będą ramy regulacyjne zawierające zharmonizowane przepisy i procedury. *W związku z tym należy przyznać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu ustanowienia zharmonizowanego formatu wymiany danych na potrzeby jazdy w konwoju pojazdów różnych marek zgodnie z prawodawstwem UE dotyczącym ochrony danych.*

Poprawka

(18) Jazda w konwoju może potencjalnie zapewnić w przyszłości bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport. W oczekiwaniu na wprowadzenie technologii jazdy w konwoju oraz odpowiednich norm, potrzebne będą ramy regulacyjne zawierające zharmonizowane przepisy i procedury.

Poprawka 108
Daniel Dalton

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.

Or. en

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 do komunikatu Komisji oraz poprzednich sprawozdań Parlamentu Europejskiego w tej dziedzinie.

Poprawka 109
Daniel Dalton

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 być ukierunkowane na ochronę całej architektury pojazdu w sposób zapobiegający utracie lub naruszeniu integralności systemu i komponentów. Ma to na celu zapewnienie, aby pojazd, system, oddzielny zespół techniczny, komponenty, a także części i wyposażenie zgodne z wymogami zatwierdzenia w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska zachowały sprawność i odznaczały się obniżonym ryzykiem awarii w cyklu życia pojazdu, dzięki niedrogim, lecz aktualnym 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 aktualne 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 dla naprawy i utrzymania pojazdu.

Or. en

Uzasadnienie

Zgodnie z końcowym sprawozdaniem grupy ITS/AD EKG ONZ, Grupie Roboczej Art. 29 zalecono 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 110
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(20a) *Przyjmując akty zgodnie z przekazanymi uprawnieniami, Komisja powinna zawsze zapewnić podmiotom gospodarczym odpowiedni okres na dostosowanie się i pełne wdrożenie nowych przepisów, przy czym taki okres powinien wynosić co najmniej 18 miesięcy przed datą rozpoczęcia stosowania wspomnianych aktów.*

Or. en

**Poprawka 111
Lucy Anderson, Virginie Rozière**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21a) *Komisja powinna ustanowić grupę roboczą w celu lepszego informowania o ostatnich pracach EKG ONZ i angażowania w nie zainteresowanych podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, przedstawicieli przemysłu i zainteresowanych uczestników.*

Or. en

**Poprawka 112
Lara Comi, Ivan Štefanec, Antonio López-Istúriz White**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(25) Szczegółowe wymagania techniczne i konkretne procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i

(25) Szczegółowe wymagania techniczne i konkretne **odpowiednie** procedury badań w zakresie homologacji typu pojazdów

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,

silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych należy określić w **delegowanych** aktach **wykonawczych** przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Ponadto producenci powinni mieć wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do wymogów niniejszego rozporządzenia i **delegowanych** aktów **wykonawczych** przyjętych na jego podstawie. **Niektóre pojazdy są produkowane w małych ilościach. Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu i w jego środkach wykonawczych powinny zatem uwzględniać takie pojazdy lub klasy pojazdów, gdy takie wymogi nie odpowiadają zastosowaniu lub konstrukcji takich pojazdów lub gdy obciążenie administracyjne nałożone przez te wymogi jest nieproporcjonalne.** W związku z tym stosowanie niniejszego rozporządzenia należy odroczyć,

Or. en

Poprawka 113 Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(25) Szczegółowe wymogi techniczne i konkretne **odpowiednie** 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 **delegowanych** aktów **wykonawczych** przyjętych na jego

niniejszego rozporządzenia należy odroczyć,

podstawie. **Niektóre pojazdy są produkowane w małych ilościach. Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu i w jego środkach wykonawczych powinny zatem uwzględniać takie pojazdy lub klasy pojazdów, gdy takie wymogi nie odpowiadają zastosowaniu lub konstrukcji takich pojazdów lub gdy obciążenie administracyjne nałożone przez te wymogi jest nieproporcjonalne.** W związku z tym stosowanie niniejszego rozporządzenia należy odroczyć.

Or. en

Uzasadnienie

Nie jest właściwe, aby te same wymogi miały zastosowanie do pojazdów produkowanych w dużych i w małych ilościach, gdyż w przypadku pojazdów produkowanych w małych ilościach wdrożenie nowych wymogów wiąże się z wyższymi kosztami i wymaga więcej czasu. W obowiązującej dyrektywie ramowej 2007/46 oraz w przyszłym rozporządzeniu 2018/858 dostrzega się jednak, że potrzebne są przepisy szczegółowe dotyczące pojazdów produkowanych w małych ilościach. Względy te mają podstawowe znaczenie dla utrzymania konkurencyjności między wszystkimi sektorami w branży motoryzacyjnej.

Poprawka 114

Lara Comi, Ivan Štefanec, Antonio López-Istúriz White

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

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

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. **Niektóre pojazdy są**

niniejszego rozporządzenia należy odroczyć,

sprzedawane i produkowane w małych ilościach. Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu i w jego środkach wykonawczych powinny zatem uwzględniać takie pojazdy lub klasy pojazdów, gdy takie wymogi nie odpowiadają zastosowaniu lub konstrukcji takich pojazdów lub gdy obciążenie administracyjne nałożone przez te wymogi jest nieproporcjonalne. W związku z tym stosowanie niniejszego rozporządzenia należy odroczyć.

Or. en

Poprawka 115 Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

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

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 **na wystarczający czas: 18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,**

Or. en

Poprawka 116 Lucy Anderson

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Or. en

**Poprawka 117
Maria Grapini**

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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;

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 **i bezpieczeństwa** osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego;

Or. ro

**Poprawka 118
Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White**

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Niniejsze 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 osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Or. en

Poprawka 119

Sergio Gutiérrez Prieto, Inés Ayala Sender, Olga Sehnaľová

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 pojazdu z napędem lub niezmotoryzowanego uczestnika ruchu drogowego, takiego jak rowerzysta lub pieszy ***bądź użytkownika jedno- lub dwukołowego pojazdu elektrycznego;***

Or. en

Poprawka 120

Dita Charanzová, Matthijs van Miltenburg

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

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*;

napędem lub niezmotoryzowanego uczestnika ruchu drogowego, takiego jak rowerzysta, *pieszy* lub *użytkownik wózka inwalidzkiego*;

Or. en

Poprawka 121
Maria Grapini

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) „**inteligentny system informacji na temat ograniczeń prędkości**” (rozumiany jako „inteligentne dostosowanie prędkości” **przez monitorowanie aktualnego ograniczenia prędkości**) oznacza układ wspomagania kierowcy w przestrzeganiu prędkości odpowiedniej dla środowiska drogowego, 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, **a także dotykową informację zwrotną przekazywaną za pomocą pedału gazu**;

Or. ro

Poprawka 122

Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) „inteligentne dostosowanie prędkości” oznacza układ wspomagania

Poprawka

(3) „**system informacji na temat ograniczeń prędkości**” (rozumiany jako

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;

„inteligentne dostosowanie prędkości” *przez informowanie o aktualnym ograniczeniu prędkości*) oznacza układ wspomagania kierowcy w przestrzeganiu prędkości odpowiedniej dla środowiska drogowego poprzez przekazywanie informacji na temat ograniczeń prędkości *uzyskanych* 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;

Or. en

Poprawka 123 Pascal Durand

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 *specjalnych odpowiednich dotykowych* informacji *zwrotnych* za pomocą *urządzenia sterującego przyspieszeniem w oparciu o* informacje na temat ograniczeń prędkości *uzyskane* 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;

Or. en

Poprawka 124 Daniel Dalton

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 dotykowej informacji zwrotnej za pomocą **urządzenia sterującego przyspieszeniem lub wizualnego bądź dźwiękowego sygnału ostrzegawczego dotyczącego szybkości**, przy czym informacje 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;

Or. en

Poprawka 125
Andreas Schwab

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 informacji na temat ograniczeń prędkości **uzyskiwanych** 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;

Or. en

Poprawka 126
Olga Sehnalová, Virginie Rozière

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 informacji na temat ograniczeń prędkości **uzyskiwanych** 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;

Or. en

Uzasadnienie

Aby przyniósł oczekiwane korzyści, system wymaga dalszych prac, w tym poważnej ingerencji w infrastrukturę drogową i podnoszenia świadomości. Wprowadzenie inwazyjnych systemów dostosowania prędkości skutkowałoby słabszym poparciem społecznym i mniejszą akceptacją ze strony użytkowników. Należy wprowadzić etapową strategię wdrożenia. W art. 14a (nowy) zaleca się dalszą ocenę.

Poprawka 127
Dita Charanzová

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**

Poprawka

(3) „inteligentne dostosowanie prędkości” oznacza układ wspomagania kierowcy w **dostosowaniu do** prędkości odpowiedniej dla środowiska drogowego poprzez przekazywanie informacji

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;

zwrotnej *opartej na informacjach* na temat ograniczeń prędkości *uzyskanych* 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;

Or. en

Poprawka 128
Pascal Durand

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) „*ogranicznik prędkości*” oznacza urządzenie, które zapobiega prowadzeniu pojazdu z prędkością przekraczającą oficjalnie określoną prędkość;

Or. en

Poprawka 129
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) „*ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon*” oznaczają znormalizowany interfejs ułatwiający montaż w pojazdach silnikowych alkomatów blokujących zapłon pochodzących z rynku wtórnego;

(4) „*alkomat blokujący zapłon*” oznacza urządzenie w pojeździe silnikowym, które zapobiega prowadzeniu pojazdu, jeżeli okaże się, że stężenie alkoholu we krwi kierowcy przekracza oficjalnie określony dopuszczalny poziom;

Or. en

Poprawka 130
Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreśla się

Or. ro

Uzasadnienie

Brak niezawodnych technologii umożliwiających jednoznaczne stwierdzenie, czy kierowca jest skupiony. Za skuteczne rozwiązania zamiennie należy uznać kontrole policyjne, automatyczne hamowanie, systemy utrzymywania pojazdu w pasie ruchu i kształcenie kierowców.

Poprawka 131
Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Brak niezawodnych technologii umożliwiających jednoznaczne stwierdzenie, że uwaga kierowcy jest rozpraszana. Egzekwowanie przepisów za pośrednictwem kontroli policyjnych, automatyczne hamowanie awaryjne, systemy utrzymywania pojazdu w pasie ruchu i kształcenie kierowców należy uznać za skuteczne rozwiązania zamiennie w walce z

rozpraszaniem uwagi kierowcy spowodowanym np. korzystaniem ze smartfonów.

Poprawka 132

Olga Sehnalová, Virginie Rozière, Kerstin Westphal

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Potrzebne są dalsze prace w celu ustalenia, jak należy definiować i sprawdzać skuteczność systemów wykrywania rozproszenia uwagi, oraz określenia, jakie działanie powinien podjąć system w razie wykrycia braku uwagi. W art. 14a (nowy) zaleca się ocenę.

Poprawka 133

Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreśla się

Or. en

Poprawka 134

Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(6) „zaawansowany system **monitorowania** rozproszenia uwagi” oznacza układ **oceniający** poziom uwagi, jaki kierowca poświęca sytuacji na drodze i w razie potrzeby ostrzegający kierowcę;

Or. en

Poprawka 135
Daniel Dalton

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 świateł kierunkowskazów** informujące innych użytkowników drogi znajdujących się za pojazdem, że w wyniku zaistniałych warunków drogowych na pojazd działa duża siła opóźnienia.

Or. en

Poprawka 136
Maria Grapini

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

Poprawka

(7) „awaryjny sygnał stopu” oznacza szybkie pulsowanie świateł hamowania **lub świateł awaryjnych** informujące innych użytkowników drogi znajdujących się za

wyniku zaistniałych warunków drogowych na pojazd działa duża siła opóźnienia;

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

Or. ro

Poprawka 137

Olga Sehnalová, Lucy Anderson, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Nicola Danti

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 świateł awaryjnych** informujące innych użytkowników drogi znajdujących się za pojazdem, że w wyniku zaistniałych warunków drogowych na pojazd działa duża siła opóźnienia.

Or. en

Uzasadnienie

Z niektórych badań wynika, że pulsowanie pomarańczowych świateł awaryjnych to skuteczniejszy sygnał ostrzegawczy. Należy zatem dopuścić obie możliwości.

Poprawka 138

Dita Charanzová, Matthijs van Miltenburg

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;

Or. en

Poprawka 139
Dita Charanzová

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;

Or. en

Poprawka 140
Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

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;

Or. en

Uzasadnienie

Definicja powinna być ograniczona do wymogów eksploatacyjnych.

Poprawka 141
Daniel Dalton

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;

Or. en

Poprawka 142
Pascal Arimont, Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 10

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 143
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 11

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

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;

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

Or. en

Poprawka 144 **Dita Charanzová**

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 **drogi lub** pasa ruchu i **ostrzegający kierowcę lub przekazujący haptyczną informację zwrotną**, przynajmniej w momencie gdy następuje lub ma nastąpić zmiana pasa ruchu;

Or. en

Poprawka 145 **Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt**

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 **emitujący sygnał ostrzegawczy lub** *przykładający moment obrotowy na układ kierowniczy* lub nacisk na hamulce, przynajmniej w momencie gdy następuje lub ma nastąpić zmiana pasa ruchu i istnieje zagrożenie zderzeniem;

Uzasadnienie

Dostępne na rynku systemy utrzymywania pojazdu na pasie ruchu są zaprojektowane tak, aby utrzymać pozycję pojazdu w momencie niezamierzonej zmiany pasa ruchu lub tuż przed nią, bez względu na ryzyko kolizji. Odbywa się to z wykorzystaniem układu kierowniczego, a nie kół. Brak jest dowodów na to, że system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach jest bardziej skuteczny niż system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu.

Poprawka 146
Dita Charanzová

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 rejestrujący i przechowujący krytyczne parametry i informacje związane ze zderzeniami przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i po zderzeniu;

Or. en

Poprawka 147
Olga Sehnalová, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Nicola Danti

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 w celu rejestrowania i przechowywania krytycznych parametrów i informacji związanych** ze zderzeniami **bezpośrednio, a w każdym razie nie więcej niż przed 10 sekund przed** zderzeniem, w trakcie zderzenia i **bezpośrednio, a w każdym razie nie dłużej niż 5 sekund** po

zderzeniu;

Or. en

Uzasadnienie

Rejestrator danych na temat wypadków nie ma rejestrować danych na temat wypadków po zderzeniu.

Poprawka 148 Maria Grapini

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 zderzeniami przed zderzeniem *i* w trakcie zderzenia;

Or. ro

Poprawka 149 Pascal Durand

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 rejestrujący i przechowujący krytyczne parametry i informacje związane ze zderzeniami przed zderzeniem *i* w trakcie zderzenia;

Or. en

Poprawka 150

Olga Sehnalová, Lucy Anderson, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) „urządzenie przypominające o zapięciu pasów” oznacza układ, który ma ostrzegać kierowcę, jeżeli jedna z osób znajdujących się w pojeździe nie zapięła pasa bezpieczeństwa. Układ składa się z modułu wykrywającego brak zapięcia pasa bezpieczeństwa i dwupoziomowego ostrzeżenia dla kierowcy: ostrzeżenia pierwszego stopnia i ostrzeżenia drugiego stopnia;

Or. en

Uzasadnienie

Powszechnie uznaje się, że pas bezpieczeństwa to jeden z najważniejszych i najskuteczniejszych elementów bezpieczeństwa pojazdu. Urządzenia przypominające o zapięciu pasów oferują zatem potencjał dalszego zapobiegania ofiarom śmiertelnym lub łagodzenia obrażeń przez zwiększenie liczby osób używających pasów bezpieczeństwa w całej UE.

Poprawka 151

Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 21

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

(21) „pojazd zautomatyzowany” oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez *określony* czas bez ciągłego nadzoru człowieka, *przy czym jednakże interwencja kierowcy jest nadal oczekiwana lub wymagana w przypadku osiągnięcia projektowych limitów eksploatacyjnych;*

Poprawka 152
Dita Charanzová

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 **ze wspomaganie**m lub zautomatyzowany” oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez **określony** czas bez ciągłego nadzoru człowieka;

Or. en

Poprawka 153
Daniel Dalton

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(27a) „bezpieczeństwo” oznacza odpowiadającą stanowi techniki ochronę pojazdu przed kradzieżą, a także przed manipulowaniem przy systemach pojazdu, jego komponentach, częściach lub wyposażeniu, które mogłoby prowadzić do naruszenia lub braku integralności systemowej powodującego brak bezpieczeństwa pojazdu lub jego niezgodność z wymogami w zakresie efektywności środowiskowej, lecz nie uniemożliwiającego kompleksowego dostępu do danych i informacji istotnych do celów napraw i utrzymania;

Or. en

Poprawka 154
Pascal Durand

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(27a) „system blokujący otwarcie drzwi” oznacza system wykrywający niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak rowerzyści, poruszających się w kierunku pojazdu i zapobiegający otwarciu drzwi pojazdu przez krótki czas w celu uniknięcia zderzenia;

Or. en

Poprawka 155
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – punkt 27 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(27b) „cyberbezpieczeństwo” oznacza ochronę przed zdalną ingerencją i manipulacjami naruszającymi integralność pojazdu;

Or. en

Poprawka 156
Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) Producenci zapewniają, aby pojazdy były projektowane, konstruowane i montowane w sposób minimalizujący

(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.

ryzyko obrażeń osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego **oraz ryzyko uszkodzenia pojazdu w ruchu drogowym.**

Or. ro

Poprawka 157
Pascal Durand

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 **lub ofiar śmiertelnych wśród** osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego **lub w sposób minimalizujący takie ryzyko.**

Or. en

Poprawka 158
Sergio Gutiérrez Prieto, Inés Ayala Sender, Olga Sehnalová, Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 5 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) pieszych, rowerzystów, widzialności i widoczności;

Poprawka

b) pieszych, rowerzystów, widzialności i widoczności, **kierowców pojazdów elektrycznych;**

Or. en

Poprawka 159
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 5 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) przyrządów pokładowych, układu elektrycznego, oświetlenia pojazdu *i zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem*, w tym *cyberatakami*;

Poprawka

d) przyrządów pokładowych, układu elektrycznego, oświetlenia *i bezpieczeństwa* pojazdu, w tym *cyberbezpieczeństwa*;

Or. en

Poprawka 160

Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 5 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) przyrządów pokładowych, układu elektrycznego, oświetlenia pojazdu i zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem, *w tym cyberatakami*;

Poprawka

d) przyrządów pokładowych, układu elektrycznego, oświetlenia pojazdu i zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem;

Or. en

Poprawka 161

Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Philippe Juvin

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) ochrony pojazdu przed cyberatakami w okresie jego użytkowania;

Or. en

Poprawka 162

Olga Sehnalová, Lucy Anderson, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Producenci przekazują w instrukcji obsługi pojazdu jasne i wyczerpujące informacje na temat istnienia systemów wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem i sposobu ich użycia.

Or. en

Poprawka 163
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6. Komisja **jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych** zgodnie z art. 12 **w celu zmiany załącznika II**, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne, w szczególności w odniesieniu do kwestii wymienionych w ust. 5 lit. a)–f) niniejszego artykułu oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu ogólnego bezpieczeństwa pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz wysokiego poziomu ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego.

6. Komisja **przyjmuje akty delegowane** zgodnie z art. 12 **zmieniające załącznik II**, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne, w szczególności w odniesieniu do kwestii wymienionych w ust. 5 lit. a)–f) niniejszego artykułu oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu ogólnego bezpieczeństwa pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz wysokiego poziomu ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Or. en

Poprawka 164
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 165
Daniel Dalton

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Przyjmując akty delegowane na mocy niniejszego artykułu Komisja bierze pod uwagę pojazdy lub klasy pojazdów produkowane w małych ilościach. Gdy takie wymogi nie są zgodne z zastosowaniem lub konstrukcją wspomnianych pojazdów lub gdy nakładane przez nie dodatkowe obciążenie w związku ze wspomnianymi pojazdami jest nieproporcjonalne, Komisja wprowadza w razie potrzeby odstępstwa lub inne zmiany w wymogach w celu złagodzenia wpływu na drobnych lub bardzo drobnych producentów.

Or. en

Uzasadnienie

Nie jest właściwe, aby te same wymogi miały zastosowanie do pojazdów produkowanych w dużych i w małych ilościach, gdyż w przypadku pojazdów produkowanych w małych ilościach wdrożenie nowych wymogów wiąże się ze znacznie wyższymi kosztami i wymaga więcej czasu. W obowiązującej dyrektywie ramowej 2007/46 oraz w przyszłym rozporządzeniu 2018/858 dostrzega się jednak, że potrzebne są przepisy szczegółowe dotyczące pojazdów produkowanych w małych ilościach. Względy te mają podstawowe znaczenie dla utrzymania konkurencyjności między wszystkimi sektorami w branży motoryzacyjnej.

Poprawka 166 Dita Charanzová

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

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.

Or. en

Poprawka 167 Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt

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

Poprawka

1. Pojazdy **kategorii M₁ i N₁** 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**

różnych warunkach drogowych i środowiskowych.

w różnych warunkach drogowych i środowiskowych.

Or. en

Uzasadnienie

Z wymogu tego należy zrezygnować, gdyż nie ma żadnych dowodów na korzyści pod względem bezpieczeństwa zapewniane przez taki system w przypadku samochodów ciężarowych i autobusów. Dostępne opracowania dotyczące systemów monitorowania ciśnienia w oponach odnoszą się przede wszystkim do zużycia paliwa, a nie do bezpieczeństwa.

Poprawka 168

Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Systemy monitorowania ciśnienia w oponach są zaprojektowane w taki sposób, aby uniknąć zresetowania lub ponownej kalibracji przy niskim ciśnieniu opon.

skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Wymóg powinien być neutralny pod względem technologicznym. W obecnym brzmieniu dotyczy on systemów bezpośrednich. Wykazano, że zarówno systemy bezpośrednie, jak i pośrednie mogą być równie skuteczne w tej dziedzinie. Badanie przedstawiono na lutowej sesji GRRF: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/wp29grrf/GRRF-86-17e.pdf>

Poprawka 169

Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Systemy monitorowania ciśnienia w oponach są zaprojektowane w taki sposób, aby uniknąć zresetowania lub ponownej kalibracji przy niskim ciśnieniu opon.

skreśla się

Or. en

**Poprawka 170
Pascal Durand**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – 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 konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

4. Komisja **przyjmuje akty delegowane** zgodnie z art. 12 w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

Or. en

**Poprawka 171
Philippe Juvin**

**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, **w tym w stanie zużytych w odniesieniu do przyczepności na mokrej nawierzchni**, włącznie z wymogami technicznymi dotyczącymi ich montażu.

Or. fr

Poprawka 172
Pascal Durand

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 w odniesieniu do przyczepności na mokrej nawierzchni*, włącznie z wymogami technicznymi dotyczącymi ich montażu.

Or. en

Poprawka 173
Dita Charanzová, Matthijs van Miltenburg

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 w odniesieniu do przyczepności na mokrej nawierzchni*, włącznie z wymogami technicznymi dotyczącymi ich montażu.

Or. en

Poprawka 174
Philippe Juvin

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 175
Pascal Durand

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) badania homologacji typu w zakresie przyczepności na mokrej nawierzchni opon w stanie zużytych montowanych w pojazdach kategorii M₁.

Or. en

Poprawka 176
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) inteligentne dostosowanie prędkości;

a) inteligentne dostosowanie prędkości, **w tym ograniczniki prędkości;**

Or. en

Poprawka 177

Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) **inteligentne dostosowanie** prędkości;

a) **systemy informacji na temat ograniczeń** prędkości;

Or. en

Uzasadnienie

W chwili obecnej brak jest systemów inteligentnego dostosowania prędkości, których skuteczność byłaby akceptowana przez klientów (przyczyna: występuje zbyt wiele fałszywych ostrzeżeń i pojazd w żadnym przypadku nie jest w stanie zarejestrować prawidłowego ograniczenia prędkości). Dlatego systemy informacji na temat ograniczeń prędkości powinno się wykorzystywać jako skuteczną alternatywę, czemu towarzyszyć powinna stosowna modernizacja infrastruktury. Celem przepisów nie powinno być określanie, w jaki konkretny sposób opracowywać technologię. Haptyczna informacja zwrotna nie jest niezbędna do właściwego działania systemu inteligentnego dostosowania prędkości.

Poprawka 178 **Maria Grapini**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 6 – ustęp 1 – litera a**

Tekst proponowany przez Komisję

a) *inteligentne dostosowanie*
prędkości;

Poprawka

a) *system informacji na temat*
ograniczeń prędkości;

Or. ro

Poprawka 179 **Pascal Durand**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

b) ułatwienia w zakresie montażu
alkomatów blokujących zapłon;

Poprawka

b) ułatwienia w zakresie montażu
alkomatów blokujących zapłon,
obejmujące montaż blokad alkoholowych;

Or. en

Poprawka 180 **Daniel Dalton**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 6 – ustęp 1 – litera d**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi; skreśla się

Or. en

Poprawka 181

Olga Sehnalová, Virginie Rozière, Kerstin Westphal

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi; skreśla się

Or. en

Poprawka 182

Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi; skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Egzekwowanie przepisów za pośrednictwem kontroli policyjnych, automatyczne hamowanie awaryjne, systemy utrzymywania pojazdu w pasie ruchu i kształcenie kierowców należy uznać za skuteczne rozwiązania zamiennie w walce z rozpraszaniem uwagi kierowcy spowodowanym np. korzystaniem ze smartfonów. Nie ma wiarygodnej technologii jednoznacznie identyfikującej rozproszenie uwagi kierowcy.

Poprawka 183
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 184
Christel Schaldemose

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) zaawansowane systemy hamowania awaryjnego wykrywające niechronionych uczestników ruchu drogowego;

Or. en

Uzasadnienie

Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego (AEBS) to doskonała technologia uzupełniająca rozwiązania poprawiające bezpośrednią widoczność z miejsca kierowcy samochodu ciężarowego. Systemy AEBS mogą zapobiegać zderzeniom, gdy kierowca popełnił błąd lub nie zareagował odpowiednio na potencjalnie niebezpieczną sytuację. Rozszerzenie zastosowania zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego w przypadku wykrycia niechronionych uczestników ruchu drogowego na lekkie pojazdy dostawcze i pojazdy ciężkie zapewni korzyści oferowane przez systemy AEBS pod względem bezpieczeństwa wszystkim kategoriom pojazdów.

Poprawka 185
Olga Sehnalová, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

fa) rejestrator danych na temat wypadków.

Or. en

Uzasadnienie

W przypadku ciężkich pojazdów i autobusów montaż rejestratorów danych na temat wypadków wydaje się również wykonalny, a zatem powinien być obowiązkowy.

**Poprawka 186
Lucy Anderson**

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

fa) rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków).

Or. en

**Poprawka 187
Pascal Durand**

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

fa) system blokujący otwarcie drzwi;

Or. en

**Poprawka 188
Pascal Durand**

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

fb) rejestrator danych na temat wypadków.

Or. en

Poprawka 189

Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Systemy *inteligentnego dostosowania* prędkości muszą być zgodne z następującymi minimalnymi specyfikacjami:

2. Systemy *informacji na temat ograniczeń* prędkości muszą być zgodne z następującymi minimalnymi specyfikacjami:

Or. en

Poprawka 190

Maria Grapini

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) Systemy *inteligentnego dostosowania* prędkości muszą być zgodne z następującymi minimalnymi specyfikacjami:

(2) Systemy *informacji na temat ograniczeń* prędkości muszą być zgodne z następującymi minimalnymi specyfikacjami:

Or. ro

Poprawka 191

Daniel Dalton

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera a**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) kierowca musi mieć możliwość **uzyskania informacji**, że mający zastosowanie limit prędkości został osiągnięty **albo dzięki haptycznej informacji zwrotnej z urządzenia sterującego przyspieszeniem, albo dzięki wizualnemu bądź dźwiękowemu sygnałowi ostrzegawczemu dotyczącego szybkości**;

Or. en

Poprawka 192
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) kierowca musi mieć możliwość wycucia **dzięki specjalnym odpowiednim haptycznym informacjom zwrotnym z urządzenia sterującego przyspieszeniem**, że mający zastosowanie limit prędkości został osiągnięty lub przekroczony;

Or. en

Poprawka 193
Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 194
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) *są w stanie w dowolnym momencie wskazać w pojeździe aktualne ograniczenie prędkości;*

Or. en

Poprawka 195
Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) *są w stanie w dowolnym momencie wskazać w pojeździe aktualne ograniczenie prędkości;*

Or. en

Poprawka 196
Andreas Schwab

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) *system musi przez cały czas informować kierowcę o mającym zastosowanie limicie prędkości;*

osiągnięty lub przekroczone;

Or. en

Poprawka 197

Olga Sehnalová, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera a**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) kierowca musi mieć możliwość **rozpoznania**, że mający zastosowanie limit prędkości został osiągnięty lub przekroczone;

Or. en

Poprawka 198

Dita Charanzová

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) kierowca musi mieć możliwość stwierdzenia, że mający zastosowanie limit prędkości został osiągnięty lub przekroczone;

Or. en

Poprawka 199

Anneleen Van Bossuyt

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

b) nie ma możliwości wyłączenia lub

Poprawka

b) nie ma możliwości **tymczasowego**

wstrzymania działania systemu;

wyłączenia lub wstrzymania działania systemu;

Or. nl

Poprawka 200
Andreas Schwab

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 ***przez kierowcę***;

Or. en

Poprawka 201
Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt

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 ***przez kierowcę***;

Or. en

Poprawka 202
Daniel Dalton

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 lub wstrzymania działania systemu;

Or. en

Poprawka 203
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

b) ***istnieje możliwość*** wyłączenia systemu;

Or. en

Poprawka 204
Olga Sehnalová, Kerstin Westphal

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 ***zdominowania funkcjonowania systemu z łatwością i w dowolnym momencie;***

Or. en

Poprawka 205
Dita Charanzová

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***

Poprawka

c) kierowca musi mieć możliwość sprawnego ***zdominowania działania systemu w ramach normalnego użycia;***

pedał;

Or. en

Poprawka 206
Pascal Durand

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 **tymczasowego** przekroczenia sugerowanej przez system prędkości pojazdu poprzez normalne użycie **urządzenia sterującego przyspieszeniem, przy czym kierowca powinien odczuwać przy tym pewien opór;**

Or. en

Poprawka 207
Lucy Anderson

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 poprzez normalne użycie **urządzenia sterującego przyspieszeniem, odczuwalny jednak powinien być opór;**

Or. en

Poprawka 208
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera c

PE632.064v01-00

78/174

AM\1172076PL.docx

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 poprzez normalne użycie **urządzenia sterującego przyspieszeniem**;

Or. en

Poprawka 209
Olga Sehnalová

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

Or. en

Poprawka 210
Andreas Schwab

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

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

Or. en

Poprawka 211
Dita Charanzová

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

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

Or. en

Poprawka 212
Maria Grapini

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

d) w przypadku gdy włączony jest tempomat **lub ogranicznik prędkości, aktualne ograniczenie** prędkości **może być dostosowane przez kierowcę lub** automatycznie **dostosowane** do każdego niższego ograniczenia prędkości.

Or. ro

Poprawka 213
Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) w przypadku gdy włączony jest tempomat, **system inteligentnego**

Poprawka

d) w przypadku gdy włączony jest tempomat **lub ogranicznik prędkości,**

dostosowania prędkości musi automatycznie dostosowywać się do każdego niższego ograniczenia prędkości.

kierowca może dostosować aktualne ograniczenie prędkości.

Or. en

Poprawka 214

Sergio Gutiérrez Prieto, Inés Ayala Sender, Olga Sehnalová

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) muszą być w stanie stale wskazywać ograniczenie prędkości na drodze.

Or. en

Poprawka 215

Sergio Gutiérrez Prieto, Inés Ayala Sender, Olga Sehnalová

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Infrastruktura musi być modernizowana odpowiednio do inteligentnego dostosowania prędkości, w celu uniknięcia nieprawidłowego działania systemu lub rozpraszania uwagi kierowcy.

Or. en

Poprawka 216

Olga Sehnalová, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 a (nowy)**

2a. Rejestratory danych na temat wypadków muszą spełniać następujące wymogi:

a) dane, które rejestratory są w stanie rejestrować i przechowywać w odniesieniu do okresu bezpośrednio przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i bezpośrednio po zderzeniu, obejmują następujące informacje:

- stan i tempo uruchomienia wszystkich systemów bezpieczeństwa;

- stan i tempo uruchomienia wszystkich systemów wspomagania;

- prędkość pojazdu, włączenie świateł hamowania i pozycyjnych oraz nachylenie pojazdu;

- reakcja kierowcy w odniesieniu do pozycji kierownicy, uruchomienie hamulców i zmiana biegu;

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 oraz nieprawidłowym użyciem i mogły być udostępniane tylko organom krajowym na podstawie prawodawstwa unijnego lub krajowego oraz zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 za pośrednictwem standardowego interfejsu dostępnego bez łączności z internetem do celów analizy danych o wypadkach, a także aby można było zidentyfikować dokładnie typ pojazdu, jego wersję i wariant, a w szczególności systemy czynnego bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom zamontowane w pojeździe.

Dane, które rejestrator danych na temat wypadków jest w stanie rejestrować i przechowywać, nie mogą jednakże zawierać ostatnich czterech cyfr członu

identyfikującego pojazd numeru identyfikacyjnego pojazdu ani żadnych innych informacji, które mogłyby umożliwić identyfikację pojedynczego pojazdu i jego kierowcy.

Ponadto dane przetwarzane i rejestrowane przez rejestrator danych na temat wypadków:

a) są dostępne poza rejestratorem danych na temat wypadków tylko w przypadku zderzenia z udziałem pojazdu, nie zaś przed spowodowaniem zderzenia;

b) nie są przechowywane dłużej niż jest to konieczne do celów, o których mowa w art. 7 ust. 5 akapit trzeci;

c) są w pełni usuwane, gdy nie są już niezbędne do wspomnianego celu.

Producenci zapewniają, by rejestrator danych na temat wypadków nie był identyfikowalny i nie był stale śledzony.

Or. en

Poprawka 217
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Pojazdy kategorii M_1 i N_1 muszą być wyposażone w rejestrator danych na temat wypadków. Rejestratory danych na temat wypadków spełniają w szczególności następujące wymogi:

a) dane, które rejestratory są w stanie rejestrować i przechowywać w odniesieniu do okresu pięciu sekund przed zderzeniem i w trakcie zderzenia w systemie obiegu zamkniętego obejmują prędkość pojazdu, stan i tempo uruchomienia pokładowych systemów bezpieczeństwa czynnego i zapobiegania wypadkom, niezbędne do

statystycznej analizie wypadków prowadzonej przez właściwe organy krajowe; dane są przechowywane w rejestratorze danych na temat wypadków i nie są automatycznie przekazywane do żadnych innych nośników danych ani lokalizacji;

b) nie ma możliwości wyłączenia urzędzeń;

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

Dane, które rejestrator danych na temat wypadków jest w stanie rejestrować i przechowywać, nie mogą jednakże zawierać ostatnich czterech cyfr członu identyfikującego pojazd numeru identyfikacyjnego pojazdu ani żadnych innych informacji, które mogłyby umożliwić identyfikację pojedynczego pojazdu, jego właściciela lub kierowcy. Takie zanonimizowane dane są udostępniane jedynie po wypadku. W żadnych przypadkach nie są udostępniane organom ścigania do celów badania okoliczności określonego wypadku ani żadnemu innemu podmiotowi. W tym zakresie osoby pozyskujące dane z pojazdu po wypadku związane są tajemnicą zawodową.

Or. en

Poprawka 218
Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Rejestratory danych na temat zdarzeń (wypadków) muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:

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, a także aby można było zidentyfikować dokładnie typ pojazdu, jego wersję i wariant, a w szczególności systemy czynnego bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom zamontowane w pojeździe.

Dane, które rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków) jest w stanie rejestrować i przechowywać nie mogą jednakże zawierać ostatnich czterech cyfr członu identyfikującego pojazd numeru identyfikacyjnego pojazdu ani żadnych innych informacji, które mogłyby

umożliwić identyfikację pojedynczego pojazdu.

Or. en

Poprawka 219
Olga Sehnalová, Kerstin Westphal

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreśla się

Or. en

Poprawka 220
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreśla się

Or. en

Poprawka 221
Pascal Durand

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

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.
Takie systemy nie rejestrują ani nie przechowują żadnych danych.

Or. en

Poprawka 222
Dita Charanzová

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

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

Or. en

Poprawka 223

Olga Sehnalová, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Systemy monitorowania senności i uwagi kierowcy projektuje się w taki sposób, aby nie rejestrowały one stale ani nie gromadziły żadnych danych, w tym do celów rejestratora danych na temat wypadków.

Poprawka 224
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Komisja *przyjmuje akty delegowane* zgodnie z art. 12 w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

Or. en

Poprawka 225
Lambert van Nistelrooij

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w samochodowy odbiornik radiowy będący w stanie odbierać i odtwarzać usługi radiowe świadczone za pośrednictwem naziemnych transmisji radiowych.

Or. en

Poprawka 226
Lucy Anderson, Virginie Rozière

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą

2. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą

być wyposażone w zaawansowane systemy hamowania awaryjnego zaprojektowane i zainstalowane w **dwóch** fazach oraz zapewniające:

być wyposażone w zaawansowane systemy hamowania awaryjnego zaprojektowane i zainstalowane w **trzech** fazach oraz zapewniające:

Or. en

Poprawka 227
Dita Charanzová, Matthijs van Miltenburg

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) rozszerzenie zdolności wykrywania, tak aby obejmowała ona również niechronionych uczestników ruchu drogowego, ***takich jak rowerzyści, piesi czy użytkownicy wózków inwalidzkich***, znajdujących się przed pojazdem silnikowym w drugiej fazie.

Or. en

Poprawka 228
Lucy Anderson, Virginie Rozière

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 2 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) ostrzeżenie o obecności niechronionych uczestników ruchu drogowego znajdujących się przed pojazdem silnikowym w trzeciej fazie lub uniknięcie zderzenia z nimi;

Or. en

Poprawka 229
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Pojazdy kategorii M_1 i N_1 muszą być wyposażone w najbardziej zaawansowane technicznie systemy wykrywające niechronionych uczestników ruchu drogowego, znajdujących się w ich pobliżu z przodu lub obok pojazdu oraz przekazujące ostrzeżenia w celu uniknięcia zderzenia z niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.

Or. en

Poprawka 230

Olga Sehnalová, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Pojazdy kategorii M_1 i N_1 muszą być wyposażone w zaawansowane systemy zdolne do wykrywania niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz przekazujące ostrzeżenia lub umożliwiające uniknięcie zderzenia z tymi niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.

Or. en

Poprawka 231

Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(3) Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu **lub ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu.**

Or. ro

Poprawka 232 Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu **i systemy ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu.**

Or. en

Poprawka 233 Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu. **System ten umożliwia:**

- a) wyłączenie go;**
- b) normalne działanie przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;**
- c) łatwe wyłączenie ostrzeżeń dźwiękowych, przy czym takie działanie**

nie może jednocześnie wyłączyć funkcji systemu innych niż ostrzeżenia dźwiękowe.

Or. en

Poprawka 234

Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu **i systemy zmiany pasa ruchu lub system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu.**

Or. en

Uzasadnienie

Wymóg ten powinien być neutralny technologicznie lub przynajmniej pozostawić producentom wybór najbardziej odpowiedniego systemu, ponieważ nie ma dowodów na to, że system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach jest bardziej skuteczny niż system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu. Nowe rozporządzenie powinno odnosić się do regulaminu Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Poprawka 235

Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 7 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego, **zaawansowane systemy ostrzegania o obecności pieszych i rowerzystów** oraz **systemy zapobiegania zderzeniom**, utrzymywania pojazdu na pasie ruchu **i ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu** muszą

w szczególności spełniać następujące
wymogi:

Or. en

Poprawka 236
Lucy Anderson, Virginie Rozière

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego, ***ostrzegania przed zderzeniem z pieszymi i rowerzystami*** oraz ***awaryjnego*** utrzymywania pojazdu na pasie ruchu muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:

Or. en

Poprawka 237
Olga Sehnalová, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Christel Schaldemose, Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego, ***ostrzegania przed zderzeniem z pieszymi i rowerzystami*** oraz utrzymywania pojazdu na pasie ruchu muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:

Or. en

Poprawka 238
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:

Or. en

Poprawka 239

Olga Sehnalová, Virginie Rozière, Christel Schaldemose

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko jednego z systemów, oraz wyłącznie w czasie postoju przy włączonym hamulcu postojowym, poprzez przeprowadzenie przez kierowcę złożonej sekwencji czynności. ***W przypadku gdy systemy nie są w pełni funkcjonalne, w szczególności ze względu na niedociągnięcia infrastruktury drogowej, wyłączają się one i przekazują informację o wyłączeniu kierowcy. Jeżeli nie wyłączą się automatycznie, musi być możliwe ręczne wyłączenie ich w takich przypadkach. Takie wyłączenie musi być tymczasowe i trwać jedynie przez czas, gdy system nie jest w pełni funkcjonalny;***

Or. en

Poprawka 240

Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – 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 systemów;

Or. en

Uzasadnienie

Zdarzają się sytuacje, w których trzeba wyłączyć system, aby zapewnić działanie pojazdu zgodnie z przeznaczeniem (np. elektroniczna kontrola stabilności może zostać wyłączona w niektórych sytuacjach podczas jazdy). Systemy bez możliwości przełączania mogą powodować negatywne skutki uboczne w zakresie bezpieczeństwa, ponieważ użytkownicy mogą zwrócić się o pomoc do osób trzecich, które mogą wprowadzić zmiany w systemie, co jest szkodliwe dla bezpieczeństwa. Procedura wyłączania została już przewidziana w odpowiednim regulaminie Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (regulamin nr 131 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ).

Poprawka 241 Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – 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, **przez krótki czas, zależnie od tego, jaka czynność ma być wykonana**, oraz wyłącznie w czasie postoju przy włączonym hamulcu postojowym, poprzez przeprowadzenie przez kierowcę złożonej sekwencji czynności;

Or. en

Poprawka 242 Andreas Schwab

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 243
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 244
Pascal Arimont, Dieter-Lebrecht Koch

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

Tekst proponowany przez Komisję

ba) musi być możliwe uchylene automatycznych aktywnych ingerencji systemów przez świadome działania kierowcy;

Poprawka

Or. en

Poprawka 245
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 4 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) musi istnieć możliwość łatwego wyłączenia ostrzeżeń dźwiękowych, przy czym takie działanie nie może jednocześnie wyłączyć funkcji systemu innych niż ostrzeżenia dźwiękowe.

skreśla się

Or. en

Poprawka 246
Maria Grapini

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Systemy utrzymywania pojazdu na pasie ruchu powinny stosować dynamiczne korekty ścieżki pojazdu przy prędkościach od 70 do 130 km/h.

Or. ro

Uzasadnienie

System może powodować problemy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do niechronionych uczestników ruchu na obszarach miejskich (wąskie ulice, pojawiające się nowe pasy ruchu itp.), a zatem powinno być możliwe włączanie go przy prędkościach od 70 km/h wzwyż.

Poprawka 247
Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Systemy utrzymywania pojazdu na pasie ruchu muszą stosować dynamiczne korekty ścieżki pojazdu przy prędkościach od 70 km/h do 130 km/h.

Or. en

Uzasadnienie

Systemy utrzymywania pojazdu na pasie ruchu mogą stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego, jeśli używane są na obszarach miejskich (wąskie ulice, skomplikowane oznakowanie dróg w przypadku połączenia pasów lub pojawienia się nowego pasa). Dlatego proponuje się, aby systemy włączane były przy prędkościach od 70 km/h do 130 km/h.

**Poprawka 248
Pascal Durand**

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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:

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.

Or. en

Poprawka 249
Olga Sehnalová, Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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:

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

skreśla się

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.

Or. en

Uzasadnienie

W przypadku ciężkich pojazdów i autobusów montaż rejestratorów danych na temat wypadków wydaje się również wykonalny, a zatem powinien być obowiązkowy. Przeniesiono do art. 6.

Poprawka 250
Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 5 – akapit 1

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

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.

Or. en

**Poprawka 251
Dita Charanzová**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 5 – akapit 1 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w rejestrator danych na temat wypadków. Rejestratory danych na temat wypadków **spełniają** w szczególności następujące wymagania:

Or. en

Poprawka 252
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 5 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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;

Poprawka

a) dane, które rejestratory są w stanie rejestrować i przechowywać w odniesieniu do okresu **bezpośrednio** 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;

Or. en

Poprawka 253
Sergio Gutiérrez Prieto, Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 5 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) dane, które rejestratory są w stanie rejestrować i przechowywać w odniesieniu do okresu przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i po zderzeniu, obejmują **co**

Poprawka

a) dane, które rejestratory są w stanie rejestrować i przechowywać w odniesieniu do okresu przed zderzeniem, w trakcie zderzenia i po zderzeniu, obejmują

najmniej prędkość pojazdu, stan i tempo uruchomienia systemów bezpieczeństwa oraz wszelkie inne istotne parametry wejściowe dotyczące pokładowych systemów bezpieczeństwa czynnego i zapobiegania wypadkom;

prędkość pojazdu, stan i tempo uruchomienia systemów bezpieczeństwa oraz wszelkie inne istotne parametry wejściowe dotyczące pokładowych systemów bezpieczeństwa czynnego i zapobiegania wypadkom;

Or. en

Poprawka 254

Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 5 – akapit 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

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 **lub dowolnego innego publicznie lub powszechnie dostępnego łącza lub rozwiązania dostępnego na rynku** 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.

Or. en

Poprawka 255

Sergio Gutiérrez Prieto, Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 5 – akapit 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

c) sposób, w jaki są zdolne do rejestrowania i przechowywania danych musi zapewniać, aby dane były **anonimowe i** chronione przed manipulacją i mogły być udostępniane organom krajowym, **w razie wypadku lub zderzenia**, 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.

Or. en

Poprawka 256
Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) 2016/679 wszelkie przetwarzanie danych osobowych przez rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków), o którym mowa w art. 7 ust. 5 niniejszego rozporządzenia, jest zgodne z przepisami o ochronie danych osobowych przewidzianymi w rozporządzeniu (UE) 2016/679.

Or. en

Poprawka 257
Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6. Pojazdy kategorii M_1 i N_1 należy projektować i konstruować w taki sposób, aby umożliwić powiększenie strefy zabezpieczenia przed uderzeniem głową w celu zwiększenia ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego i złagodzenia ich potencjalnych obrażeń w przypadku zderzenia.

skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Automatyczne systemy hamowania awaryjnego pozwalają chronić pieszych znacznie bardziej skutecznie niż powiększenie strefy zabezpieczenia przed uderzeniem głową, które nie jest w pełni skuteczne, ponieważ ogranicza je np. kilka stref wyłączonych, takich jak słupki A. Dowiodła tego analiza wypadków.

Poprawka 258

Olga Sehnalová, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Wszystkie miejsca siedzące w pojazdach kategorii M_1 i N_1 muszą być wyposażone w urządzenie przypominające o zapięciu pasów.

Or. en

Poprawka 259
Pascal Durand

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

Or. en

Poprawka 260
Dita Charanzová

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.

Or. en

Poprawka 261
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

3. Komisja **przyjmuje akty delegowane** 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.

Poprawka 262

Pascal Arimont, Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia**Artykuł 9 – ustęp 2***Tekst proponowany przez Komisję*

2. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ and N₃ 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.

Poprawka

2. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ and N₃ muszą być wyposażone w **awaryjny** system **utrzymywania pojazdu na pasie** ruchu i zaawansowany system hamowania awaryjnego, które spełniają wymogi określone w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 7.

Poprawka 263

Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia**Artykuł 9 – ustęp 3***Tekst proponowany przez Komisję*

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

Poprawka

3. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ muszą być wyposażone w **najbardziej technologicznie** 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. **Systemy te są projektowane i instalowane w dwóch fazach oraz zapewniają:**

a) ostrzeżenie w pierwszej fazie;

b) ostrzeżenie i hamowanie umożliwiające uniknięcie zderzenia z niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego w drugiej

fazie.

Or. en

Poprawka 264
Olga Sehnalová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ muszą być wyposażone w zaawansowane systemy zdolne do wykrywania niechronionych uczestników ruchu drogowego, znajdujących się w ich pobliżu z przodu lub obok pojazdu, **projektowane i instalowane w dwóch fazach** oraz **zapewniające:**

- a) ostrzeżenie tylko w pierwszej fazie;**
- b) ostrzeżenie i uniknięcie zderzenia w drugiej fazie.**

Or. en

Poprawka 265
Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ muszą być wyposażone w zaawansowane systemy zdolne do wykrywania niechronionych uczestników ruchu drogowego, znajdujących się w ich pobliżu z przodu lub obok pojazdu. **Są projektowane i instalowane w dwóch fazach** oraz **zapewniają: ostrzeżenie w**

niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.

pierwszej fazie oraz ostrzeżenie i uniknięcie zderzenia w drugiej fazie.

Or. en

Poprawka 266

Sergio Gutiérrez Prieto, Inés Ayala Sender, Olga Sehnalová

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 267

Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 268
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) musi być możliwe wyłączenie jednorazowo tylko jednego z systemów, **przez krótki czas, zależnie od tego, jaka czynność ma być wykonana**, oraz wyłącznie w czasie postoju przy włączonym hamulcu postojowym, poprzez przeprowadzenie przez kierowcę złożonej sekwencji czynności;

Or. en

Poprawka 269
Andreas Schwab

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 270
Pascal Arimont, Dieter-Lebrecht Koch

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) musi być możliwe uchylenie automatycznych aktywnych ingerencji systemów przez świadome działania kierowcy;

Or. en

**Poprawka 271
Lucy Anderson**

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

5. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy. ***Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 12, uzupełniając niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów dotyczących bezpośredniej widoczności, eliminujących martwe pola z przodu i po stronie kierowcy w samochodach ciężarowych oraz znacznie zmniejszających martwe pole obok samochodu ciężarowego. Wymóg ten zostanie zróżnicowany w zależności od typu samochodu ciężarowego.***

Or. en

**Poprawka 272
Andreas Schwab**

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

5. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy.
Wymóg ten ma zastosowanie tylko do nowych pojazdów i uwzględnia istniejącą koncepcję pojazdu, a także zwiększoną widoczność m.in. dzięki lusterkom, kamerom i systemowi wykrywania.

Or. en

Poprawka 273

Daniel Dalton

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

5. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy.
Wymóg ten eliminuje martwe pole z przodu i po stronie kierowcy w samochodach ciężarowych oraz znacznie zmniejsza martwe pole obok pojazdu. Wymóg stosowany jest w sposób zróżnicowany zależnie od kategorii pojazdu.

Or. en

Poprawka 274

Pascal Durand

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

5. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy **i wyeliminować martwe pola z przodu i po bokach kabin pojazdów ciężarowych. Określając wymogi szczegółowe z zakresu bezpośredniej widoczności należy uwzględnić specyfikę pojazdów kategorii N₂ i N₃.**

Or. en

Poprawka 275 Christel Schaldemose

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

5. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ należy projektować i konstruować w taki sposób, aby zwiększyć bezpośrednią widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy. **Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 12, uzupełniając niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów dotyczących bezpośredniej widoczności, eliminujących martwe pola w przypadku samochodów ciężarowych. Wymóg ten jest zróżnicowany w zależności od typu samochodu ciężarowego.**

Or. en

Uzasadnienie

W odniesieniu do bezpośredniej widoczności wymagane jest dalsze zróżnicowanie na szczeblu UE. Eliminacja martwych pól w przypadku samochodów ciężarowych przyniesie wielkie korzyści: w 2015 r. pojazdy takie uczestniczyły w wypadkach, których skutkiem były 3803 ofiary śmiertelne; 1124 osoby spośród tych ofiar były niechronionymi uczestnikami ruchu

drogowego. Rocznie przed śmiercią można ocalić 550 osób. Aby osiągnąć ten cel, wymóg należy zróżnicować dla poszczególnych samochodów ciężarowych: jeżdżących na trasach lokalnych/regionalnych i na trasach dalekiego zasięgu. Pod względem martwych pól istnieją różnice między najlepszymi i najgorszymi w swojej kategorii samochodami ciężarowymi jeżdżącymi na trasach lokalnych/regionalnych i na trasach dalekobieżnych.

Poprawka 276

Lambert van Nistelrooij

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 9 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Projekt powinien uwzględniać różne typy pojazdów, aby umożliwić osiągnięcie najlepszego podejścia dla każdego typu pojazdu.

Or. nl

Poprawka 277

Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec, Anna Maria Corazza Bildt

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 9 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Wymóg ten dotyczy wyłącznie nowych typów kabin.

Or. en

Uzasadnienie

The requirement should be precise in order to make it clear for the manufacturers how to

implement it, within the existing vehicle concepts and according to a new requested vision standard based on a holistic approach (contributions from direct visibility, mirrors, cameras and detection systems). Drivers entire field of view and awareness of surrounding traffic consists of contributions from direct visibility, mirrors, cameras and detection systems. The combined effects of these systems are required to fulfil the drivers needs in complex traffic. Requirements for each part must therefore be based on the sum of all contributions.

Poprawka 278

Sergio Gutiérrez Prieto, Inés Ayala Sender, Olga Sehnalová, Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 9 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Pojazdy kategorii M₂ i M₃ mogące przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiające ich częste przemieszczanie się, należy projektować i konstruować w taki sposób, aby były dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, **w tym** dla użytkowników wózków inwalidzkich.

Poprawka

6. Pojazdy kategorii M₂ i M₃ mogące przewozić więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiające ich częste przemieszczanie się, należy projektować i konstruować w taki sposób, aby były dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, **zwłaszcza** dla użytkowników wózków inwalidzkich.

Or. en

Poprawka 279

Olga Sehnalová, Lucy Anderson, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose, Nicola Danti

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 9 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Siedzenie kierowcy pojazdów kategorii N₂, N₃, M₂ i M₃, a także siedzenia pasażerów zajmujących miejsca w tym samym rzędzie, co siedzenie kierowcy pojazdów kategorii N₂, N₃, M₂ i M₃ muszą być wyposażone w urządzenie przypominające o zapięciu pasów.

Poprawka 280
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – 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 w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie:

Or. en

Poprawka 281

Róža Gräfin von Thun und Hohenstein, Dieter-Lebrecht Koch, Philippe Juvin, Anna Maria Corazza Bildt

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów określonych w ust. 2 i 4 niniejszego artykułu ustanawia się i publikuje co najmniej na 12 miesięcy przed odpowiednimi datami określonymi w załączniku II.

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

Or. en

Uzasadnienie

Wymogi w tym zakresie dotyczące bezpośredniej widoczności muszą zostać ustanowione

wcześniej niż 12 miesięcy przed terminem, w którym zaczną obowiązywać. Wydaje się, że 36 miesięcy przed terminem określonym w załączniku 2 zapewni branży dość czasu na przygotowanie. Do tego czasu Komisja powinna być również gotowa do ustanowienia wymogów (ok. 1 kw. 2023 r. - jeżeli podejście sprawozdawcy zostanie poparte), gdyż kalendarz prac na szczeblu UE przewiduje finalizację odpowiedniej(-ich) norm(y) w czwartym kwartale 2021 r.

Poprawka 282
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. Komisja *przyjmuje akty delegowane* zgodnie z art. 12 w celu:

Or. en

Poprawka 283
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów zautomatyzowanych

Poprawka

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów *ze wspomaganiem i* zautomatyzowanych

Or. en

Poprawka 284
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów

Poprawka

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów

zautomatyzowanych

ze wspomaganiem lub
zautomatyzowanych

Or. en

Poprawka 285
Daniel Dalton

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 *ze wspomaganiem lub* zautomatyzowane muszą spełniać wymogi określone w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 2 w zakresie:

Or. en

Poprawka 286
Dita Charanzová

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 *ze wspomaganiem lub* zautomatyzowane muszą spełniać wymogi określone w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 2 w zakresie:

Or. en

Poprawka 287
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) systemów monitorowania
gotowości kierowcy;

Poprawka

c) systemów monitorowania *uwagi*
kierowcy;

Or. en

Poprawka 288
Olga Sehnalová, Evelyne Gebhardt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreśla się

Or. en

Poprawka 289
Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreśla się

Or. en

Poprawka 290
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

d) rejestratorów danych na temat zdarzeń (wypadków) w pojazdach **ze wspomaganie** *lub* zautomatyzowanych;

Or. en

Poprawka 291
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

d) rejestratorów danych na temat wypadków w pojazdach zautomatyzowanych;

Or. en

Poprawka 292
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) *zharmonizowanego formatu wymiany danych, na przykład w odniesieniu do jazdy w kolumnie pojazdów różnych marek.*

Poprawka

skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Sugeruje to wymóg systemu łączności w przypadku pojazdów zautomatyzowanych, w czasie gdy brak jest jasności w odniesieniu do zagrożeń dla bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa związanych z wprowadzeniem obowiązkowej łączności.

Poprawka 293

Róža Gräfin von Thun und Hohenstein, Philippe Juvin, Anna Maria Corazza Bildt

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 11 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Wymogi dotyczące układów i innych pozycji wymienionych w ust. 1 lit. a)–e) niniejszego artykułu nie mają zastosowania do pojazdów w pełni autonomicznych.

Or. en

Poprawka 294

Dita Charanzová

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 **ze wspomaganie**m i 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.

Poprawka 295
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

2. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację pojazdów zautomatyzowanych na drogach publicznych, Komisja **przyjmuje akty delegowane** 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.

Or. en

Poprawka 296
Olga Sehnalová, Lucy Anderson, Virginie Rozière, Evelyne Gebhardt, Kerstin Westphal, Christel Schaldemose

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 14a

Sprawozdania i przegląd

1. Do dnia 31 marca 2021 r. Komisja sporządza i przekłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny dotyczące następujących kwestii:

a) wykonalność techniczna i gotowość infrastruktury drogowej, w tym

rozpoznawanie znaków drogowych;

b) analiza akceptacji ze strony użytkowników.

Państwa członkowskie, niezależnie od ich względnej liczby ludności i położenia geograficznego, są w zgromadzonych danych reprezentowane proporcjonalnie.

2. Komisja ocenia, czy zakres niniejszego rozporządzenia powinien być rozszerzony na inne potencjalne technologie i środki bezpieczeństwa, w szczególności systemy inteligentnego dostosowania prędkości, które zapewniałyby kierowcy dotykowe informacje zwrotne za pomocą pedału gazu oraz zaawansowane systemy wykrywania rozproszenia uwagi. W stosownych przypadkach Komisja przedstawi odpowiedni wniosek ustawodawczy.

Or. en

Uzasadnienie

Termin przygotowania sprawozdania z oceny dostosowany jest do terminu, w którym Komisja ma sporządzić i przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie inne sprawozdanie z oceny, dotyczące postępów w zakresie systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112.

Poprawka 297

Pascal Arimont, Ivo Belet

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 16a

Przegląd i sprawozdawczość

1. W terminie do ... [trzy lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia] r., a następnie co trzy lata Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny dotyczące osiągnięć w zakresie

środków i systemów bezpieczeństwa, w tym ich wskaźników penetracji. Komisja ocenia, czy te środki i systemy działają zgodnie z rozporządzeniem. Podczas oceny Komisja bierze także pod uwagę postęp technologiczny w dziedzinie systemów bezpieczeństwa, aby wspierać rozwój w zakresie prowadzenia pojazdów zgodnie z założeniami przewidzianymi inicjatywą „Wizja Zero”. W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszą zalecenia, w tym wnioski ustawodawczy mający na celu zmianę wymogów ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Or. en

Poprawka 298
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 16a

Przegląd i sprawozdawczość

1. W terminie do ... [cztery lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia] r., a następnie co trzy lata Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny dotyczące skuteczności środków i systemów bezpieczeństwa wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem. W stosownych przypadkach w sprawozdaniu ocenia się możliwość wprowadzenia dodatkowych wymogów w drodze zmiany niniejszego sprawozdania.

2. Przed każdą sesją Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29) i po każdej takiej sesji Komisja przedkłada

*Parlamentowi Europejskiemu
sprawozdanie dotyczące aktualnego stanu
prowadzonych rozmów, a także postępu
osiągniętego w tych ramach w zakresie
wdrażania elementów i technologii
bezpieczeństwa pojazdu wspomnianych w
niniejszym rozporządzeniu.*

Or. en

Poprawka 299

Róža Gräfin von Thun und Hohenstein, Dieter-Lebrecht Koch, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Anna Maria Corazza Bildt

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 16a

Przegląd i sprawozdawczość

1. W terminie do ... [cztery lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia] r., a następnie co trzy lata Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny dotyczące osiągnięć w zakresie środków i systemów bezpieczeństwa, w tym ich wskaźników penetracji. Komisja ocenia, czy te środki i systemy działają zgodnie z rozporządzeniem. W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszą zalecenia, w tym wniosek ustawodawczy mający na celu zmianę wymogów w zakresie ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Or. en

**Poprawka 300
Daniel Dalton**

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 16a

Przegląd i sprawozdawczość

W terminie do ... [trzy lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia] r., a następnie co trzy lata Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny dotyczące osiągnięć w zakresie wszystkich środków i systemów bezpieczeństwa drogowego, w tym zainstalowanych w istniejących pojazdach w ramach modernizacji, oraz ich wskaźników penetracji.

Or. en

**Poprawka 301
Maria Grapini**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.
Akty delegowane, o których mowa w art. 12, publikowane są przynajmniej 18 miesięcy przed wdrożeniem.

Or. ro

**Poprawka 302
Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą 36 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą 36 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. ***Akty delegowane, o których mowa w art. 12, publikowane są przynajmniej 24 miesiące przed rozpoczęciem ich stosowania.***

Or. en

Uzasadnienie

Przy wprowadzaniu nowych lub zaktualizowanych wymagań producentom należy zapewnić rozsądny czas na zapewnienie dostosowania do tych przepisów. Jeżeli czas na przyjmowanie aktów delegowanych jest nieokreślony, istnieje duże ryzyko, że producenci, których to dotyczy, nie zdążą zareagować w okresie pozostającym do daty rozpoczęcia stosowania.

Poprawka 303
Dita Charanzová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą 36 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ***1 września 2022 r.***

Or. en

Poprawka 304
Christel Schaldemose, Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę

przypadającą **36** miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

przypadającą **18** miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. en

Uzasadnienie

Okresy przewidziane w rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego na wprowadzenie wszystkich technologii i cech konstrukcyjnych opierają się na dacie wejścia w życie wspomnianego rozporządzenia. Dzięki przybliżeniu daty rozpoczęcia stosowania o 18 miesięcy Europejczycy zyskają wcześniejszy dostęp do bezpiecznych pojazdów na rynku.

Poprawka 305 **Olga Sehnalová**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 17 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą **36 miesięcy** po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą **24 miesiące** po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. en

Poprawka 306 **Pascal Durand**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Artykuł 17 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą **36** miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą **18** miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. en

Poprawka 307
Pascal Arimont, Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą **36 miesięcy** po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP: proszę wstawić datę przypadającą **24 miesiące** po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Or. en

Poprawka 308
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – akapit 2 – podpunkt 1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Akty delegowane, o których mowa w art. 12, publikowane są przynajmniej 24 miesiące przed rozpoczęciem ich stosowania.

Or. en

Poprawka 309
Olga Sehnalova

Poprawka

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 1 – wiersz 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

<i>Urządzenia przypominające o zapięciu pasów</i>			<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>					
-----------------------------------------------------------	--	--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 310
Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 1 – wiersz 18

Tekst proponowany przez Komisję

Uderzenie czołowe częściowe	Regulamin ONZ nr 94	Dotyczy pojazdów kategorii M1 i N1 o maksymalnej masie ≤ 3 500 kg	A			A							
-----------------------------	---------------------	-------------------------------------------------------------------	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Uderzenie czołowe częściowe	Regulamin ONZ nr 94	Dotyczy pojazdów kategorii M1 i N1 o maksymalnej masie ≤ 2 500 kg	A				A											
-----------------------------	---------------------	-------------------------------------------------------------------	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Uzasadnienie

Według analizy wypadków cięższe pojazdy już oferują wyższy stopień ochrony znajdujących się w nich osób. Najczęstszy typ uderzenia z udziałem lekkich pojazdów użytkowych to uderzenie o samochód pasażerski. Dodatkowe wymogi dotyczące uderzenia czołowego odnoszące się do cięższych pojazdów mogłyby zagrozić bezpieczeństwu osób znajdujących się w mniejszych pojazdach.

Poprawka 311

Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik II – tabela – punkt 1 – wiersz 23

Tekst proponowany przez Komisję

Zderzenie boczne	Regulamin ONZ nr 95	Dotyczy wszystkich pojazdów kategorii M1 i N1, łącznie z pojazdami , w których punkt R najniższego siedzenia znajduje się > 700 mm od poziomu	A				A											
------------------	---------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		podłoża																	
--	--	---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Zderzenie boczne	Regulamin ONZ nr 95	Dotyczy wszystkich pojazdów kategorii M1 i N1, z wyłączeniem pojazdów , w których punkt R najniższego siedzenia znajduje się > 700 mm od poziomu podłoża	A			A													
------------------	---------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Uzasadnienie

Według analizy wypadków TRL-CEESAR cięższe pojazdy już oferują wyższy stopień ochrony znajdujących się w nich osób.

Poprawka 312

Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 2

Tekst proponowany przez Komisję

<i>Powiększona strefa zabezpieczenia przed uderzeniem głową w przypadku pieszych i rowerzystów</i>	<i>Regulamin ONZ nr 127</i>	<i>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.</i>	<i>B</i>			<i>B</i>							
----------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	--	--	----------	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

<i>skreśla się</i>													
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Uzasadnienie

Wymóg ten powinien być neutralny technologicznie lub przynajmniej pozostawić producentom wybór najbardziej odpowiedniego systemu, ponieważ nie ma dowodów na to, że utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach jest bardziej skuteczne niż ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu. Wymóg powinien odnosić się do regulaminu EKG ONZ (obecny R79/R130).

Poprawka 313

Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 4

Tekst proponowany przez Komisję

Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów				C																						
---------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów				C	C	C	C	C	C										
---------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

**Poprawka 314
Pascal Durand**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów					C				C										
---------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów				C	C	C	C	C	C										
---------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 315
Olga Sehnalova

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 4

Tekst proponowany przez Komisję

Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i				C				C											
---------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

rowerzystów																			
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów				C	C	C	C	C	C										
---------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 316
Christel Schaldemose

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 4

Tekst proponowany przez Komisję

Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów				C			C							
---------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego w przypadku pojawienia się pieszych i rowerzystów				C	C	C	C	C	C					
---------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

Or. en

**Poprawka 317
Pascal Durand**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 4a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

<i>Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami</i>						<i>c</i>	<i>c</i>			<i>c</i>	<i>c</i>						
----------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	----------	----------	--	--	----------	----------	--	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 318
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

<i>System blokujący otwarcie drzwi</i>				<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>							
--------------------------------------------	--	--	--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

**Poprawka 319
Lucy Anderson**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 6**

Tekst proponowany przez Komisję

Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami					<i>B</i>	<i>B</i>		<i>B</i>	<i>B</i>								<i>B</i>
------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	----------	----------	--	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	----------

Poprawka

Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami				B	B	B	B	B	B									B		
------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	----------	---	---	----------	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

Or. en

Poprawka 320
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 6

Tekst proponowany przez Komisję

Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami					B	B			B	B								B		
---------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	---	---	--	--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

Poprawka

Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami				B	B	B	B	B	B									B		
------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	----------	---	---	----------	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

Or. en

Poprawka 321
Olga Sehnalova

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 6

Tekst proponowany przez Komisję

Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami					B	B		B	B										B	
------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	---	---	--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

Poprawka

Ostrzeżenie przed możliwością zderzenia z pieszymi lub rowerzystami				<i>B</i>	B	B	<i>B</i>	B	B										B		
------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	----------	---	---	----------	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

Or. en

Poprawka 322
Christel Schaldemose

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 9

Tekst proponowany przez Komisję

Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich						<i>D</i>	<i>D</i>			<i>D</i>	<i>D</i>											
-----------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	----------	----------	--	--	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich				B	B		B	B						
-----------------------------------------------------	--	--	--	----------	----------	--	----------	----------	--	--	--	--	--	--

Or. en

Uzasadnienie

Extending the application of Advanced Emergency Braking for Pedestrian and Cyclist to Light Goods Vehicles and heavy Duty Vehicles will extend the safety benefits of AEBS to all vehicle categories. Amending the lead times for heavy duty direct vision will ensure that safer trucks enter the market as soon as possible. The fact that almost all truck manufacturers have models that perform well from a direct vision perspective today shows that it is possible to have earlier lead times. This amendment would delete letter D in the Annex table as heavy duty direct vision is the only feature in the Regulation with such lead times. Applying letter B to heavy duty direct vision would mean a requirement for new models from the date of application of this Regulation and for all models 24 months after the date of application of this Regulation.

Poprawka 323
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 2 – wiersz 9

Tekst proponowany przez Komisję

Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich				<i>D</i>	<i>D</i>		<i>D</i>	<i>D</i>											
-----------------------------------------------------	--	--	--	----------	----------	--	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Pole bezpośredniej widoczności w pojazdach ciężkich					<i>C</i>	<i>C</i>		<i>C</i>	<i>C</i>										
-----------------------------------------------------	--	--	--	--	----------	----------	--	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Uzasadnienie

Applying “C” to heavy duty direct vision would mean the date for refusal to grant EU type-approval would be 24 months from the date of the Regulation’s application and the date for the prohibition of the registration of vehicles, as well as the placing on the market and entry into service of components and separate technical units would be 48 months from the date of the Regulation’s application. If paired with an amendment that reduces the application date to 24 months, and assuming this Regulation enters into force in 2020, the direct vision requirement would apply to new trucks from 2024 and all trucks from 2026.

Poprawka 324
Pascal Arimont, Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 3 – wiersz 2

Tekst proponowany przez Komisję

Ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Regulamin ONZ nr 130			<i>A⁴</i>	<i>A⁴</i>		<i>A⁴</i>	<i>A⁴</i>											
---------------------------------------------------	----------------------	--	--	----------------------	----------------------	--	----------------------	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Regulamin ONZ nr 130			<i>B</i>	<i>B</i>		<i>B</i>	<i>B</i>											
---------------------------------------------------	----------------------	--	--	----------	----------	--	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 325
Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 3 – wiersz 3

Tekst proponowany przez Komisję

<i>Utrzymywanie</i> pojazdu na pasie ruchu w <i>nagłych sytuacjach</i>			B			B													
------------------------------------------------------------------------	--	--	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

<i>System utrzymywania</i> pojazdu na pasie ruchu			B			B													
---------------------------------------------------	--	--	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Uzasadnienie

Wymóg ten powinien być neutralny technologicznie lub przynajmniej pozostawić producentom wybór najbardziej odpowiedniego systemu, ponieważ nie ma dowodów na to, że utrzymywanie pojazdu na pasie ruchu w nagłych sytuacjach jest bardziej skuteczne niż ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu. Wymóg powinien odnosić się do regulaminu EKG ONZ (obecny R79/R130).

Poprawka 326
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 3 – wiersz 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

<i>Bezpieczeństwo opon w stanie zużytych</i>	<i>Regulamin ONZ nr 117</i>		<i>D</i>																
----------------------------------------------	-----------------------------	--	----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 327

Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik II – tabela – punkt 3 – wiersz 14

Tekst proponowany przez Komisję

<i>Monitorowanie ciśnienia w oponach w pojazdach ciężkich</i>					<i>B</i>	<i>B</i>			<i>B</i>	<i>B</i>									
---------------------------------------------------------------	--	--	--	--	----------	----------	--	--	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

<i>skreśla się</i>																				
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Uzasadnienie

Z wymogu tego należy zrezygnować, gdyż nie ma żadnych dowodów na korzyści pod względem bezpieczeństwa zapewniane przez taki system w przypadku samochodów ciężarowych i autobusów. Dostępne opracowania dotyczące systemów monitorowania ciśnienia w oponach odnoszą się przede wszystkim do

zużycia paliwa, a nie do bezpieczeństwa.

Poprawka 328
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 4 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Wymogi dotyczące
PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH,
UKŁADU ELEKTRYCZNEGO I
OŚWIETLENIA POJAZDU

Poprawka

Wymogi dotyczące
PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH,
UKŁADU ELEKTRYCZNEGO,
OŚWIETLENIA POJAZDU

Or. en

Poprawka 329
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 4 – wiersz 3

Tekst proponowany przez Komisję

Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, atakami cybernetycznymi, immobilizery i systemy alarmowe	Regulamin ONZ nr 18 Regulamin ONZ nr 97 Regulamin ONZ nr 116								
			A	A ¹	A ¹	A			A ¹

Poprawka

Zabezpieczenie przed nieuprawnionym użyciem, atakami cybernetycznymi, immobilizery i systemy alarmowe	Regulamin ONZ nr 18 Regulamin ONZ nr 97 Regulamin ONZ nr 116		A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹							
-------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------	--	---	----------------	----------------	---	----------------	----------------	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 330
Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 4 – wiersz 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

<i>Ochrona pojazdu przed cyberatakami</i>	<i>Nowy regulamin ONZ</i>		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
-------------------------------------------	---------------------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--

**Poprawka 331
Daniel Dalton**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 4 – wiersz 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

<i>Wymogi w zakresie bezpieczeństwa pojazdu, w tym cyberbezpieczeństwa</i>			<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	
----------------------------------------------------------------------------	--	--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	--

Uzasadnienie

Ze względu na szeroki zakres kwestii dotyczących bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa, a także ich duże znaczenie dla unijnej i międzynarodowej homologacji typu całego pojazdu, nie jest właściwe włączanie nowych wymogów dotyczących najnowszych osiągnięć techniki w zakresie bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa do regulaminu ONZ nr 116 w odniesieniu do wymogów dotyczących ochrony przed kradzieżą. UE powinna

wezwać EKG ONZ do umożliwienia opracowania w najwcześniejszym możliwym terminie regulaminu dotyczącego tego przekrojowego, horyzontalnego zagadnienia.

Poprawka 332
Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 1

Tekst proponowany przez Komisję

Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon			B	B	B	B	B	B					
------------------------------------------------------------	--	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

Poprawka

Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon		CENELEC EN 50436-4	B	B	B	B	B	B					
------------------------------------------------------------	--	---------------------------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 333
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 1

Tekst proponowany przez Komisję

Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon				B	B	B	B	B	B										
------------------------------------------------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon		<i>CENELEC EN 50436-4</i>		B	B	B	B	B	B										
------------------------------------------------------------	--	----------------------------------	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 334
Olga Sehnalova

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 3

Tekst proponowany przez Komisję

<i>Zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi</i>		<i>Zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi może również obejmować wykrywanie senności i nieuwagi. Jako alternatywę dla zaawansowanego systemu wykrywania rozproszenia uwagi można również uwzględnić zapobieganie rozproszeniu uwagi przy użyciu środków technicznych.</i>	<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>						
----------------------------------------------------------	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	--	--

Poprawka

<i>skreśla się</i>																			
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 335
Lara Comi, Antonio López-Istúriz White, Ivan Štefanec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 3

Tekst proponowany przez Komisję

<i>Zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi</i>	<i>Zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi może również obejmować wykrywanie senności i nieuwagi. Jako alternatywę dla zaawansowanego systemu wykrywania rozproszenia uwagi można również uwzględnić zapobieganie rozproszeniu uwagi przy użyciu środków</i>	<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>												
----------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	<i>technicznych.</i>															
--	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

<i>skreśla się</i>																
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Uzasadnienie

Egzekwowanie przepisów za pośrednictwem kontroli policyjnych, automatyczne hamowanie awaryjne, systemy utrzymywania pojazdu w pasie ruchu i kształcenie kierowców należy uznać za skuteczne rozwiązania zamiennie w walce z rozpraszaniem uwagi kierowcy spowodowanym np. korzystaniem ze smartfonów. Nie ma wiarygodnej technologii jednoznacznie identyfikującej rozproszenie uwagi kierowcy.

Poprawka 336
Daniel Dalton

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 3

Tekst proponowany przez Komisję

<i>Zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi</i>		<i>Zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi może również obejmować wykrywanie senności i nieuwagi. Jako alternatywę dla zaawansowanego systemu wykrywania rozproszenia uwagi można również uwzględnić zapobieganie rozproszeniu uwagi przy użyciu środków technicznych.</i>	C	C	C	C	C	C							
----------------------------------------------------------	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

<i>skreśla się</i>															
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Uzasadnienie

Zgodnie z poprawkami w głównej części rozporządzenia, usunięcie zaawansowanego systemu wykrywania rozproszenia uwagi.

Poprawka 337
Philippe Juvin

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 4

Tekst proponowany przez Komisję

Monitorowanie dostępności kierowcy				<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>										
---------------------------------------	--	--	--	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Monitorowanie dostępności kierowcy				<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>										
---------------------------------------	--	--	--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 338
Lucy Anderson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 5

Tekst proponowany przez Komisję

Rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków)				<i>B</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>					<i>B</i>	
------------------------------------------------	--	--	--	----------	----------------------	----------------------	----------	----------------------	----------------------	--	--	--	--	----------	--

Poprawka

Rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków)				<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>					<i>B</i>	
------------------------------------------------	--	--	--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	----------	--

Or. en

Poprawka 339
Pascal Durand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 5

Tekst proponowany przez Komisję

Rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków)				B	B⁵	B⁵	B	B⁵	B⁵					B	
------------------------------------------------	--	--	--	---	----------------------	----------------------	----------	----------------------	----------------------	--	--	--	--	---	--

Poprawka

Rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków)				B	B	B	B	B	B					B	
------------------------------------------------	--	--	--	---	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	---	--

Or. en

Poprawka 340
Olga Sehnalova

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 5

Tekst proponowany przez Komisję

Rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków)				B	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>							B	
------------------------------------------------	--	--	--	---	----------------------	----------------------	----------	----------------------	----------------------	--	--	--	--	--	--	---	--

Poprawka

Rejestrator danych na temat wypadków				B	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>								B	
--------------------------------------	--	--	--	---	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	---	--

Or. en

Poprawka 341
Philippe Juvin

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 5

Tekst proponowany przez Komisję

Rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków)			B	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>											B		
------------------------------------------------	--	--	---	----------------------	----------------------	----------	----------------------	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

Poprawka

Rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków)			B	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>											B		
------------------------------------------------	--	--	---	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

Or. en

Poprawka 342
Philippe Juvin

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 6

Tekst proponowany przez Komisję

Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę				<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>								
------------------------------------------	--	--	--	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Systemy prowadzenia zastępujące kierowcę				<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>								
------------------------------------------	--	--	--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 343
Philippe Juvin

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 7

Tekst proponowany przez Komisję

Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu			<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>					
----------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	--	--	--	--	--

Poprawka

Systemy dostarczające pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczeniu			<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>					
----------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 344
Philippe Juvin

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tabela – punkt 5 – wiersz 8

Tekst proponowany przez Komisję

Jazda w konwoju				<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>	<i>B⁵</i>										
-----------------	--	--	--	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Poprawka

Jazda w konwoju				<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>	<i>B</i>										
-----------------	--	--	--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Or. en

Poprawka 345
Christel Schaldemose

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*Data, od której następuje odmowa
udzielenia homologacji typu UE:* **skreśla się**

*[UP: proszę wstawić datę przypadającą 48
miesiący 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 84
miesiące po dacie rozpoczęcia stosowania
niniejszego rozporządzenia]*

Or. en

Uzasadnienie

Jeżeli dacie, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE, i dacie, od której zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w zakresie wymogów dotyczących bezpośredniej widoczności, przypisano w tabeli załącznika termin „B”, wówczas można skreślić „D”, gdyż żadnym innym wymogom w tabeli nie przypisuje się terminu „D”.

**Poprawka 346
Daniel Dalton**

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*Data, od której następuje odmowa
udzielenia homologacji typu UE:* **skreśla się**

*[UP: proszę wstawić datę przypadającą 48
miesiący 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 84 miesiące po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

Or. en

Poprawka 347
Pascal Durand

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

Tekst proponowany przez Komisję

Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE:

[UP: proszę wstawić datę przypadającą 48 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 84 miesiące po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

Poprawka

Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE **i zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych:**

[UP: proszę wstawić datę przypadającą 24 miesiące po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

Or. en

Poprawka 348
Olga Sehnalova

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

Tekst proponowany przez Komisję

Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE:

[UP: proszę wstawić datę przypadającą **48 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 **84 miesiące** po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

Poprawka

Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE **i zakazuje się rejestracji pojazdów oraz wprowadzania do obrotu i dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych:**

[UP: proszę wstawić datę przypadającą **24 miesiące** 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 **48 miesięcy** po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]

Or. en

Poprawka 349
Lucy Anderson

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

Tekst proponowany przez Komisję

Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE:

[UP: proszę wstawić datę przypadającą **48 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 **84 miesiące** po dacie rozpoczęcia stosowania

Poprawka

Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE:

[UP: proszę wstawić datę przypadającą **24 miesiące** 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 **48 miesięcy** po dacie rozpoczęcia stosowania

Poprawka 350
Philippe Juvin

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

E: Data, od której następuje odmowa udzielenia homologacji typu UE i data, od której zakazuje się rejestracji pojazdów zostaną określone w akcie delegowanym, lecz nie będą wcześniejsze niż data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 351
Lara Comi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – punkt 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„58	<i>Ochrona pieszych</i>	<i>Rozporządzenie (UE) 2019/...⁺ Regulamin ONZ nr 127</i>
-----	-------------------------	----------------------------------------------------------------------

	<i>skreśla się</i>			
--	--------------------	--	--	--

Or. en

Uzasadnienie

Nie jest właściwe, aby te same wymogi miały zastosowanie do pojazdów produkowanych w dużych i w małych ilościach, gdyż w przypadku pojazdów produkowanych w małych ilościach wdrożenie nowych wymogów wiąże się z wyższymi kosztami i wymaga więcej czasu. W obowiązującej dyrektywie ramowej 2007/46 oraz w przyszłym rozporządzeniu 2018/858 dostrzega się jednak, że potrzebne są przepisy szczególne dotyczące pojazdów produkowanych w małych ilościach. Względy te mają podstawowe znaczenie dla utrzymania konkurencyjności między wszystkimi sektorami w branży motoryzacyjnej.

Poprawka 352
Lara Comi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – punkt 5 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

„58	<i>Ochrona pieszych</i>	<i>Rozporządzenie (UE) 2019/...+ Regulamin ONZ nr 127</i>	„A;
-----	-------------------------	-----------------------------------------------------------	-----

Poprawka

	<i>skreśla się</i>		
--	--------------------	--	--

Or. en

Uzasadnienie

Nie jest właściwe, aby te same wymogi miały zastosowanie do pojazdów produkowanych w dużych i w małych ilościach, gdyż w przypadku pojazdów produkowanych w małych ilościach wdrożenie nowych wymogów wiąże się z wyższymi kosztami i wymaga więcej czasu. W obowiązującej dyrektywie ramowej 2007/46 oraz w przyszłym rozporządzeniu 2018/858 dostrzega się jednak, że potrzebne są przepisy szczegółowe dotyczące pojazdów produkowanych w małych ilościach. Względy te mają podstawowe znaczenie dla utrzymania konkurencyjności między wszystkimi sektorami w branży motoryzacyjnej.

Poprawka 353
Olga Sehnalova

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VI – rząd 3 – wiersz 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***Opony w stanie zużytym w odniesieniu do
pryczepności na mokrych
nawierzchniach***

***48 miesięcy od daty rozpoczęcia
stosowania niniejszego rozporządzenia***

Or. en