



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Zmiany technologiczne dotyczą wszystkich części gospodarki i grup społecznych oraz wpływają na życie obywateli UE. Transport nie jest wyjątkiem od tej tendencji. Nowe technologie radykalnie zmieniają krajobraz mobilności. W tym kontekście UE i jej przemysł muszą sprostać wyzwaniu polegającemu na zdobyciu pozycji światowego lidera w dziedzinie innowacji, digitalizacji i dekarbonizacji. W związku z tym Komisja przyjęła – w postaci trzech pakietów na rzecz mobilności „Europa w ruchu” – kompleksowe podejście mające zapewnić, aby polityka UE w zakresie mobilności odzwierciedlała te priorytety polityczne.

W następstwie strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej Komisja przyjęła w maju i listopadzie 2017 r. dwa pakiety na rzecz mobilności¹. W ramach tych pakietów określono pozytywny program działań strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej oraz zapewniono sprawne przejście do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich. Komisja Europejska wzywa Parlament Europejski i Radę do szybkiego przyjęcia przedmiotowych wniosków.

Niniejsza inicjatywa jest częścią trzeciego pakietu na rzecz mobilności „Europa w ruchu”, który wypełnia założenia nowej strategii dotyczącej polityki przemysłowej z września 2017 r. i ma na celu zakończenie procesu umożliwiającego Europie czerpanie pełnych korzyści z modernizacji mobilności. Przyszły system mobilności musi być bezpieczny, czysty i wydajny z korzyścią dla wszystkich obywateli UE. Cele inicjatywy to bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, bardziej konkurencyjny przemysł europejski, większe bezpieczeństwo europejskich miejsc pracy oraz większa ekologiczność i lepsze dostosowanie do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagało pełnego zaangażowania UE, państw członkowskich i zainteresowanych stron, między innymi w odniesieniu do zaostreżenia wymogów dotyczących elementów bezpieczeństwa pojazdów drogowych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego to kwestia ogólnoeuropejska, którą należy rozwiązać w sposób zintegrowany. Tradycyjnie struktura polityki w tej dziedzinie opiera się na trzech filarach: uczestnicy ruchu drogowego (kierowcy, piesi i rowerzyści), pojazdy i infrastruktura.

W ostatnich dziesięcioleciach bezpieczeństwo ruchu drogowego znacznie się poprawiło. Jednak w ostatnich latach postępy w ograniczaniu liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych uległy spowolnieniu. Według unijnych statystyk od 2013 r. nie nastąpiło znaczne zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii². Niektóre państwa członkowskie nadal osiągają co roku znaczne postępy, ale inne odnotowują nawet wzrost liczby ofiar śmiertelnych, w związku z czym unijne statystyki śmiertelności na drogach nie poprawiają się.

Konieczne jest lepsze dostosowanie ram regulacyjnych do zmian w zakresie mobilności wynikających z trendów społecznych (np. więcej rowerzystów i pieszych, starzenie się społeczeństwa) oraz zmian technologicznych. Oczekuje się, że bez nowych inicjatyw dotyczących ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego skutki w zakresie bezpieczeństwa

¹ COM(2017) 283 final i COM(2017) 675 final.

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evol.pdf

wynikające z obecnego podejścia nie będą już w stanie zrównoważyć skutków wzrostu natężenia ruchu. Złożona sytuacja wymaga dynamicznej korekty polityki, która w spójny i skuteczny sposób odniesie się do najważniejszych wyzwań w całym zakresie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo pojazdów, oznacza to wprowadzenie szeregu zaawansowanych środków bezpieczeństwa jako standardowego wyposażenia odpowiednich kategorii pojazdów oraz wprowadzenie lepszej ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak piesi, rowerzyści, osoby niskie i starsze.

Obecny wniosek odnosi się do głównego problemu utrzymującej się dużej liczby wypadków drogowych, co z kolei prowadzi do dużej liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń; wprowadza on środki mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa na poziomie pojazdu w taki sposób, aby umożliwić uniknięcie wypadków lub obniżenie ich liczby, bądź też zmniejszenie skutków wypadków, których nie dało się uniknąć, w celu ograniczenia liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń. Niniejszy wniosek należy odczytywać w ścisłym powiązaniu z innymi inicjatywami stanowiącymi część trzeciego pakietu na rzecz mobilności, takimi jak na przykład proponowane zmiany do dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej³. Ich celem jest również przyczynienie się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i obrażeń na drogach UE, a tym samym mają wspólne ramy czasowe i są ze sobą wzajemnie powiązane. Ponadto niektóre układy pokładowe, takie jak system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu i inteligentne dostosowanie prędkości, opierają się na dobrze utrzymywanej infrastrukturze drogowej (oznakowanie poziome i pionowe, kamery). W związku z tym wnioski dotyczące infrastruktury drogowej i bezpieczeństwa pojazdów uzupełniają się wzajemnie w niektórych obszarach i umożliwiają pełne wykorzystanie potencjału układów pokładowych w zakresie bezpieczeństwa.

Z drugiej strony ogólne ramy bezpieczeństwa pojazdów i infrastruktury powinny uwzględniać szybko postępujące zmiany w odniesieniu do pojazdów podłączonych do sieci i zautomatyzowanej jazdy. Istnieje zatem ścisły związek między strategią Komisji dotyczącą współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS)⁴ a wnioskiem dotyczącym unijnej strategii na rzecz mobilności w przyszłości⁵. Aby zagwarantować, że pojazdy wytrzymają próbę czasu, producenci pojazdów nie tylko muszą być gotowi na zmiany technologiczne w zakresie infrastruktury, ale będą również musieli przejąć inicjatywę i utorować drogę do umożliwienia całkowicie zautomatyzowanej jazdy. Z tego względu wprowadzenie obowiązku stosowania zaawansowanych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa pojazdów już dziś pozwoli kierowcom na stopniowe przyzwyczajanie się do nowych funkcji i zwiększy zaufanie i akceptację społeczeństwa w okresie przejściowym przed wprowadzeniem zautomatyzowanej jazdy.

Wniosek jest również w pełni zgodny z konkluzjami Rady opartymi na oświadczeniu z Valletty, w których ministrowie transportu potwierdzili swoje zaangażowanie na rzecz

³ Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej, Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39–91.

⁴ Komunikat Komisji „Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych”, COM(2016) 766 final.

⁵ Komunikat Komisji „Droga do zautomatyzowanej mobilności: strategia UE na rzecz mobilności w przyszłości”, COM/2018/283.

poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego⁶, a w szczególności wezwali Komisję do wzmocnienia ochrony użytkowników dróg, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego, poprzez zapewnienie wprowadzenia nowych elementów bezpieczeństwa pojazdów.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

W dyrektywie 2007/46/WE⁷ (która ma zostać zastąpiona rozporządzeniem mającym zastosowanie od dnia 1 września 2020 r.⁸) określono zharmonizowane wymagania w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, które pojazdy silnikowe muszą spełnić przed wprowadzeniem ich na rynek wewnętrzny, co ułatwia swobodny przepływ pojazdów. Ustanawia ona ramy, w których funkcjonuje wiele odrębnych aktów prawnych zawierających szczegółowe wymagania techniczne dla różnych typów pojazdów.

W tym kontekście rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów⁹, rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa pieszych¹⁰ i rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa pojazdów napędzanych wodorem¹¹ stanowią odrębne akty prawne w ramach procedury homologacji typu UE. Wymagania techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem licznych elementów z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska zostały ujednolicone na poziomie Unii, aby uniknąć różnic między wymogami ustanowionymi przez poszczególne państwa członkowskie i zapewnić wysoki poziom norm w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa w całej Unii.

Art. 17 rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów i art. 12 rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa pieszych nakładają na Komisję obowiązek monitorowania postępu technicznego w zakresie zaawansowanych technologii bezpieczeństwa oraz rozważenia możliwości rozszerzenia zakresu stosowanych obecnie elementów bezpieczeństwa pojazdów na inne/wszystkie kategorie pojazdów, wprowadzenia nowych obowiązkowych zaawansowanych elementów bezpieczeństwa w zaktualizowanych przepisach unijnych oraz zwiększenia ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Zgodnie z powyższymi wymogami niniejszy wniosek przewiduje niezbędne dostosowania obecnego prawodawstwa Unii do postępu technicznego, a jednocześnie wprowadza nowe elementy bezpieczeństwa pojazdów o wysokim potencjale ratowania życia na drogach.

6

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf

7 Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

8 COM(2016) 31 final.

9 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.

10 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 2003/102/WE i 2005/66/WE, Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 1.

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

Wniosek jest również spójny z rozporządzeniem (UE) 2015/758¹², które wymaga, aby od dnia 31 marca 2018 r. wszystkie nowe typy samochodów osobowych i dostawczych były wyposażone w system eCall, który w przypadku poważnego zderzenia automatycznie wybiera europejski numer alarmowy 112. Szacuje się, że system eCall może przyspieszyć czas reakcji służb ratowniczych i uratować życie nawet 2 500 osób rocznie. System eCall pomaga co prawda w łagodzeniu konsekwencji poważnych wypadków drogowych w całej UE, jednak celem niniejszego wniosku jest uniknięcie wypadków drogowych lub zmniejszenie skutków wypadków, których nie da się uniknąć, aby zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Ogólnie rzecz biorąc, niniejszy wniosek przyczyni się do realizacji priorytetów związanych z wzrostem gospodarczym, tworzeniem miejsc pracy i inwestycjami w Unii, promowaniem najskuteczniejszych innowacji i utrzymaniem wysokiej jakości miejsc pracy w Europie oraz z cyfryzacją rynku wewnętrznego poprzez promowanie elementów bezpieczeństwa uznawanych za kluczowe technologie prorozwojowe, w celu zwiększenia skali i wspierania stosowania pojazdów zautomatyzowanych w Unii.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną niniejszej inicjatywy stanowi art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii. Cele wniosku nie mogą zostać osiągnięte w sposób zadowalający poprzez działania państw członkowskich z następujących względów:

Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczące licznych elementów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska zostały zharmonizowane na poziomie Unii, a działania podejmowane przez same państwa członkowskie podważyłyby cały system homologacji typu pojazdu. Działanie na szczeblu Unii jest niezbędne ze względu na konieczność uniknięcia powstania barier dla jednolitego rynku; umożliwi to także lepsze osiągnięcie celów wniosku, ponieważ pozwoli uniknąć rozdrobnienia rynku wewnętrznego, które miałyby miejsce w przeciwnym razie, oraz przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej pojazdów. Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Proporcjonalność**

Jak wykazano w ocenie skutków, wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych na drogach Unii, a jednocześnie zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego i wysokiego poziomu bezpieczeństwa publicznego i ochrony środowiska.

Niniejszy wniosek odzwierciedla najwyższe normy bezpieczeństwa w odniesieniu do wszystkich pojazdów, w tym lekkich pojazdów użytkowych (kategoria N1), w przypadku których koszty preferowanego wariantu strategicznego (WS3) nieco przewyższają korzyści.

¹² 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.

W tym przypadku uwzględniono jednak dodatkowe względy, takie jak konieczność zapewnienia spójności polityki, równych warunków działania dla wszystkich producentów samochodów na rynku wewnętrznym, uniknięcia narażenia pracowników na wyższe ryzyko oraz możliwości producentów w zakresie obniżenia kosztów ze względu na korzyści skali oraz fakt, że lekkie pojazdy użytkowe często korzystają z tego samego zaplecza projektowego i technicznego oraz urządzeń, co samochody osobowe. Ponadto z uwagi na fakt, że producentom zapewnia się czas na dostosowanie się do nowych wymogów, obecny wniosek jest postrzegany jako proporcjonalny.

Dodatkowo we wniosku przewidziano uproszczenie otoczenia regulacyjnego, co zmniejszy koszty administracyjne dla organów krajowych i przemysłu. W ocenie skutków stwierdzono również, że przewidziane środki z zakresu polityki nie będą miały istotnego wpływu na MŚP (zob. sekcja 6.3).

- **Wybór instrumentu**

Wniosek dotyczy trzech powiązanych ze sobą rozporządzeń – rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów, rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa pieszych i rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa pojazdów napędzanych wodorem – dlatego też wybranym instrumentem jest również rozporządzenie. Biorąc pod uwagę proponowane zmiany merytoryczne, fakt, że przepisy rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa pieszych i rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa pojazdów napędzanych wodorem są w dużym stopniu nieaktualne i muszą zostać zastąpione odpowiednimi regulaminami ONZ (nr 127 i 134) oraz w celu dalszego uproszczenia prawodawstwa, wydaje się właściwe, aby zaproponować nowy akt prawny zastępujący i uchylający te trzy rozporządzenia oraz ich nieaktualne środki wykonawcze.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny ex post/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego nie zostało poddane ocenie *ex post*.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Formalne konsultacje publiczne Komisji w sprawie wniosku odbyły się w dniach od 31 lipca do 22 października 2017 r. i zostały poprzedzone dodatkowymi ukierunkowanymi konsultacjami, a mianowicie:

- ogólnym zaangażowaniem zainteresowanych stron w lipcu 2014 r. w ramach 124. posiedzenia grupy roboczej ds. pojazdów silnikowych (grupa ekspertów Komisji z udziałem przedstawicieli sektora publicznego i prywatnego);
- dalszymi ukierunkowanymi (bezpośrednimi) dwudniowymi konsultacjami z zainteresowanymi stronami w październiku 2014 r.;
- podczas 131. posiedzenia grupy roboczej ds. pojazdów silnikowych, które odbyło się w dniu 16 lutego 2016 r., Komisja przedstawiła państwom członkowskim i zainteresowanym stronom zestaw 19 potencjalnych środków, które można by rozważyć w odniesieniu do zmiany rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów i rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa pieszych;
- w listopadzie 2016 r. odbyły się dalsze intensywne konsultacje z zainteresowanymi stronami (72 uczestników reprezentujących 32 organizacje badawcze, grupy

zajmujące się ochroną bezpieczeństwa, producentów pojazdów, branżę dostawców pojazdów, władze lokalne/krajowe oraz innych stosownych ekspertów).

Główne cele tych szeroko zakrojonych konsultacji to z jednej strony poinformowanie zainteresowanych stron o poglądach Komisji na temat dalszych działań w odniesieniu do bezpieczeństwa pojazdów, a z drugiej strony przedstawienie wszystkim zainteresowanym stronom w możliwie najbardziej przejrzysty sposób wszystkich danych, parametrów, opinii ekspertów i ich źródeł, które stanowiłyby podstawę oceny skutków pod względem zbiorów danych, w szczególności w odniesieniu do poziomu dobrowolnego korzystania z układów bezpieczeństwa pojazdów, kosztów technologii, efektywności technologii i populacji stanowiącej ofiary ruchu drogowego. Konsultacje umożliwiły również ocenę i zatwierdzenie przez zainteresowane strony kluczowych wykorzystanych danych jako wystarczająco i odpowiednio miarodajnych, odpowiednich i aktualnych. Wyniki konsultacji posłużyły następnie jako podstawa do opracowania wniosku i towarzyszącej mu oceny skutków.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

W marcu 2015 r. Komisja opublikowała badanie pt. „Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users” (Korzyści i wykonalność szeregu nowych technologii i nieuregulowanych środków w dziedzinie bezpieczeństwa osób znajdujących się w pojeździe i ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego)¹³ w kontekście przewidzianej zmiany rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa pojazdów i rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa pieszych. Badanie zawiera przegląd ponad 50 dostępnych środków bezpieczeństwa, które mogłyby się przyczynić do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i obrażeń w wypadkach drogowych (w tym wskaźniki korzyści i kosztów).

W grudniu 2016 r. Komisja opublikowała sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady zatytułowane „Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE”¹⁴. W dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym temu sprawozdaniu¹⁵ określono i zaproponowano 19 potencjalnych środków regulacyjnych, które mogłyby przyczynić się do dalszego ograniczenia wypadków drogowych i ich ofiar.

W związku z przygotowaniem oceny skutków niniejszej inicjatywy, w maju 2017 r. Komisja opublikowała drugie badanie „In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety” (Szczegółowa analiza efektywności kosztowej zidentyfikowanych środków i elementów pod kątem dalszych działań na rzecz bezpieczeństwa pojazdów w UE), zawierające bardziej szczegółową ocenę kosztów i korzyści/skuteczności wybranych 19 potencjalnych środków regulacyjnych¹⁶.

¹³ <http://bookshop.europa.eu/pl/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/>

¹⁴ Sprawozdanie z monitorowania i oceny zaawansowanych elementów bezpieczeństwa pojazdów, ich opłacalności i wykonalności do celów przeprowadzenia przeglądu rozporządzeń w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów oraz ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników drogi, COM (2016) 787 final.

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN>

¹⁶ GSR 2, TRL, maj 2017 r.: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>

- **Ocena skutków**

Inicjatywa jest poparta oceną skutków, która otrzymała pozytywną opinię z zastrzeżeniami po tym, jak została poddana przeglądowi przez Radę ds. Kontroli Regulacyjnej (RSB) w dniu 17 stycznia 2018 r. Zastrzeżenia RSB dotyczyły trzech głównych aspektów:

- Rada była zdania, że w sprawozdaniu z oceny skutków nie określono w wystarczającym stopniu oczekiwanego wkładu inicjatywy w całościowe podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach bezpiecznego systemu oraz nie wyjaśniono w odpowiedni sposób powiązania i uzupełniania się z równoległą inicjatywą dotyczącą bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.
- Rada wskazała również na brak spójności między problemem (stagnacja w ograniczaniu liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych), czynnikami stanowiącymi podstawę problemu, celami inicjatywy i projektem wariantów.
- Rada zwróciła uwagę na fakt, że w sprawozdaniu nadal nie wyjaśniono, w jaki sposób wybrano poszczególne środki i jakie były ich szacunkowe koszty i korzyści, a także jaka była rola i opinie zainteresowanych stron w tym procesie.

W opinii zwrócono również uwagę na znaczenie wymiaru REFIT inicjatywy oraz na potrzebę przedstawienia bardziej szczegółowych informacji na temat preferencji dla wariantu strategicznego nr 3 w odniesieniu do lekkich samochodów użytkowych.

W ostatecznej ocenie skutków odniesiono się do tych zastrzeżeń w następujący sposób:

- wyjaśnienia dotyczące związku i uzupełniania się tej inicjatywy z równoległą inicjatywą w sprawie bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przedstawiono w sekcji 1.4.;
- inicjatywy przedstawiono w kontekście wspólnego podejścia podstawowego, wyjaśniając ich odpowiedni wkład w osiągnięcie wspólnych celów oraz metodykę badań stanowiących ich podstawę, aby pokazać, w jaki sposób zapewnia się unikanie podwójnego liczenia (szczegóły przedstawiono w sekcji 2.1 i w załączniku 4);
- w sekcji 2.1 dodano również szczegółowe informacje dotyczące podejścia opartego na bezpiecznym systemie, a także więcej możliwych przyczyn stagnacji w ograniczaniu liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (w kontekście przyczyn wypadków, zróżnicowania populacji, czynników związanych z uczestnikami ruchu drogowego i ogólnych zachowań w zakresie prowadzenia pojazdów);
- dodano nową sekcję 2.2, która łączy główne problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego z kwestiami związanymi z pojazdami i bezpieczeństwem pojazdów, w celu lepszego zrozumienia struktury definicji problemu i czynników, które mają co prawda mniej całościowy charakter, ale są bardziej konkretne na poziomie układów pojazdów, a przy tym są w pełni adekwatne;
- logikę interwencji w sekcjach 5.1–5.4 bardziej powiązano z głównymi problemami, celami i wariantami. Zmiany w nazwach celów i wariantów wyjaśniają, że inicjatywa nie koncentruje się na ochronie konkretnych grup uczestników ruchu, zaniedbując jednocześnie inne; doprecyzowano również cele, dodając ideę ochrony w razie wypadku wraz z potencjałem całkowitego zapobiegania wypadkom i unikania ich;

- w sekcji 5 wyjaśniono, w jaki sposób zainteresowane strony uczestniczą w procesie wyboru poszczególnych środków i w ocenie ich korzyści i skuteczności (w wielu etapach), a także w jaki sposób dokonuje się ostatecznej oceny kosztów i korzyści poszczególnych środków względem połączonych środków poprzez wkład zainteresowanych stron;
- zmieniono sekcję 2.8, aby lepiej wyjaśnić oczekiwane uproszczenie ram prawnych, dalsze działania w zakresie ewentualnych zdezaktualizowanych przepisów prawnych oraz przyszłe aktualizacje przepisów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów; oraz
- w sekcji 8 dodano uzasadnienie i wyjaśnienie uwzględnienia lekkich pojazdów użytkowych w wariantcie strategicznym 3, wskazując, że większość europejskich producentów oferuje już pojazdy bezpieczniejsze niż przewidziano w obecnie obowiązujących normach; przedstawiono również informacje na temat równych warunków działania dla producentów, synergii projektów pojazdów, podziału kosztów, opinii zainteresowanych stron oraz zwiększonego ryzyka wystąpienia szkody dla ograniczonej kategorii osób, tj. pracowników korzystających z lekkich samochodów użytkowych w swoim miejscu pracy.

Streszczenie sprawozdania z oceny skutków oraz opinia RSB zostały opublikowane na poniższych stronach internetowych:

[...]

[...]

W ocenie skutków przeanalizowano trzy ogólne warianty strategiczne:

- Wariant 1 „Upowszechnienie dojrzałych i szeroko dostępnych elementów bezpieczeństwa” polega na wprowadzeniu obowiązkowych elementów/układów bezpieczeństwa, w odniesieniu do których technologia jest dopracowana. Będą one chronić w szczególności osoby znajdujące się w pojeździe. Wdrażanie rozpocznie się w dniu rozpoczęcia stosowania rozporządzenia.
- Wariant 2 „Wprowadzenie szeroko dostępnych i mniej dostępnych elementów bezpieczeństwa jako wyposażenia standardowego” obejmuje wariant 1 oraz elementy bezpieczeństwa, które są obecnie dostępne i montowane w pojazdach, ale są mniej rozpowszechnione i potrzebują więcej czasu, aby stały się w pełni dojrzałe w odniesieniu do wszystkich kategorii pojazdów i segmentów rynku (ich wdrażanie rozpocznie się po upływie 24 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia). Zawiera on również środki, które mają zapewnić zwrócenie uwagi kierowcy na zadanie prowadzenia pojazdu oraz ogólną ochronę niechronionych uczestników ruchu drogowego.
- Wariant 3 „Wprowadzenie pełnego zestawu elementów bezpieczeństwa sprzyjających innowacjom” obejmuje wariant 2 oraz dodatkowe rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa, które są wykonalne i już istnieją na rynku, ale charakteryzują się niskim wskaźnikiem zastosowania oraz upowszechnienia na rynku, natomiast mają potencjał jak największego ograniczenia ofiar śmiertelnych w Unii oraz zwiększenia innowacji w dziedzinie bezpieczeństwa w kluczowym sektorze motoryzacyjnym. Jedynym elementem z późniejszym terminem wdrożenia w porównaniu z dwoma poprzednimi wariantami jest wymóg bezpośredniej widoczności niechronionych uczestników ruchu drogowego dla kierowców samochodów ciężarowych (wdrażanie

rozpocznie się po upływie 48 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia).

Preferowanym wariantem jest wariant 3. Wariant ten powinien zapobiec największej liczbie ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń u osób znajdujących się w pojeździe oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego przy ogólnie możliwym do akceptacji koszcie. Zapewnia on również spójne i niedyskryminacyjne podejście do wszystkich kategorii pojazdów.

Spodziewane korzyści są następujące:

- Oczekuje się, że w okresie 16 lat wprowadzenie nowych elementów bezpieczeństwa przyczyni się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych o 24 794 oraz do zmniejszenia liczby osób, które odniosły poważne obrażenia o 140 740.
- Wartość bieżąca korzyści wynosi 72,8 mld EUR.
- Oczekuje się również, że dojdzie do zmniejszenia zagęszczenia ruchu drogowego ze względu na uniknięcie kolizji, chociaż korzyści te nie mogły zostać skwantyfikowane. Powinno jednak dojść do ograniczenia utraty czasu (obywateli), zwiększenia wydajności (przedsiębiorstw) i lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowej (administracji).
- Należy wreszcie spodziewać się zmniejszenia emisji z pojazdów i poprawy jakości powietrza dzięki systemom wspomagania prędkości i monitorowaniu ciśnienia w oponach, chociaż korzyści te również nie mogły zostać skwantyfikowane.

Spodziewane koszty są następujące:

- Przewidywane całkowite koszty (jednorazowe i bieżące koszty produkcji) dla producentów samochodów wyniosą 57,4 mld EUR w wartości bieżącej.
- Nie przewiduje się znacznego wzrostu cen detalicznych pojazdów ze względu na zaproponowane nowe środki bezpieczeństwa pojazdów w perspektywie średnio- i długoterminowej, a w konsekwencji w modelach na potrzeby analizy kosztów i korzyści nie przewidziano nadzwyczajnego wpływu na sprzedaż pojazdów.
- Nie oczekuje się żadnych konkretnych dodatkowych kosztów dla administracji krajowych, ponieważ nowe elementy bezpieczeństwa pojazdów staną się częścią istniejących ram homologacji typu.

Ogólne wskaźniki korzyści i kosztów:

- Spodziewana ogólna korzyść netto w wysokości 15,4 mld EUR.
- Według najlepszych szacunków stosunek korzyści do kosztów wynosi 1,27.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Oczekuje się, że niniejszy wniosek nie będzie miał istotnego wpływu na obciążenie regulacyjne dla producentów lub organów krajowych, ponieważ homologacja typu pojazdu jest już objęta istniejącymi ramami prawnymi, a wszelkie nowe elementy bezpieczeństwa należy uwzględnić w tych ramach.

Mimo że odpowiednie procedury badań i certyfikacji pojazdów mogą być prowadzone w ramach istniejącej infrastruktury homologacji typu dostępnej w państwach członkowskich, trzeba będzie ponieść dodatkowe koszty badań i certyfikacji. Koszty te są jednak nieznaczące¹⁷ w stosunku do ogólnych kosztów opracowania nowego modelu pojazdu (zazwyczaj od kilkuset milionów do kilku miliardów euro).

Obowiązujące obecnie ogólne rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów nie tylko wprowadziło szereg środków w zakresie bezpieczeństwa pojazdów, ale również miało na celu uproszczenie przepisów w oparciu o zalecenia grupy wysokiego szczebla CARS21¹⁸ poprzez zastąpienie 38 dyrektyw WE równoważnymi i ogólnościowymi zharmonizowanymi regulaminami ONZ. W tym samym duchu niniejszy wniosek ma na celu uchylenie kilku rozporządzeń UE w sprawie bezpieczeństwa pojazdów, pojazdów napędzanych wodorem i pieszych oraz zastąpienie ich równoważnymi regulaminami ONZ, których stosowanie Unia rozpoczęła w międzyczasie. Ponadto dokonuje on dalszego uproszczenia przepisów, konsolidując wspomniane trzy rozporządzenia w jeden akt ustawodawczy.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek może mieć wpływ na prawa człowieka zagwarantowane w art. 7 i 8 Karty w odniesieniu do prywatności i ochrony danych osobowych. Niektóre dane gromadzone przez rejestratory danych na temat zdarzeń lub przez układy zainstalowane w pojeździe, takie jak system monitorowania senności i uwagi kierowcy lub zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi, mogą stanowić dane osobowe dotyczące zidentyfikowanej lub możliwej do zidentyfikowania osoby fizycznej. Możliwa do zidentyfikowania osoba fizyczna to osoba, którą można bezpośrednio lub pośrednio zidentyfikować, w szczególności na podstawie identyfikatora takiego jak imię i nazwisko, numer identyfikacyjny, dane o lokalizacji, identyfikator internetowy bądź jeden lub kilka szczególnych czynników określających fizyczną, fizjologiczną, genetyczną, psychiczną, ekonomiczną, kulturową lub społeczną tożsamość osoby fizycznej. Przetwarzanie danych osobowych powinno odbywać się zgodnie z prawodawstwem UE dotyczącym ochrony danych, w szczególności zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych¹⁹.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Komisja Europejska będzie w dalszym ciągu monitorować postęp techniczny w sektorze motoryzacyjnym i, w stosownych przypadkach, zaproponuje zmianę odpowiednich przepisów

¹⁷ Ocena adekwatności ram prawnych dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych – <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

¹⁸ COM (2007) 22 final – grupa wysokiego szczebla CARS 21 została upoważniona do opracowania zaleceń w odniesieniu do krótko-, średnio- i długofalowych ram polityki publicznej i ram regulacyjnych dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, które przyczynią się do zwiększenia konkurencyjności i zatrudnienia w skali globalnej, prowadząc jednocześnie do dalszych postępów w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej przy cenach przystępnych dla konsumentów: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1–88.

w celu uwzględnienia nowych elementów bezpieczeństwa. Będzie również w dalszym ciągu aktywnie uczestniczyć w procesie harmonizacji norm dotyczących pojazdów na szczeblu międzynarodowym (w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ – EKG ONZ) i kierować tym procesem.

Aby nowe rozporządzenie pozostało aktualne z upływem czasu, uznano, że właściwsze będzie przeprowadzenie wszelkich przeglądów przedmiotowych przepisów w zakresie bezpieczeństwa pojazdów w sposób bardziej dynamiczny, a mianowicie powiązanie ich z ogólnym postępowaniem technicznym i występowaniem nowych potrzeb w zakresie bezpieczeństwa. W tym kontekście rozwój sytuacji w zakresie regulacji międzynarodowych w ramach EKG ONZ, jak również potrzeba częstego dostosowania tych przepisów zazwyczaj automatycznie powodują konieczność przeglądu.

Komisja jest zdecydowana propagować i wspierać jak najszybsze opracowanie szczegółowych wymogów technicznych dotyczących zaawansowanych układów pojazdów na szczeblu EKG ONZ. Gdyby jednak prace na poziomie EKG ONZ nie toczyły się w wymaganym tempie, Komisja zobowiązuje się do określenia tych wymogów w unijnych ramach homologacji typu. Komisja będzie również starać się zapewnić, by regulaminy ONZ przyjęte przy wsparciu Unii były określane zgodnie z najwyższymi dostępnymi normami technologii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i były regularnie aktualizowane.

Z drugiej strony wprowadzenie rejestratora danych na temat zdarzeń (wypadków), przechowującego szereg istotnych danych dotyczących pojazdu w krótkim okresie poprzedzającym zdarzenie uruchamiające (najczęściej aktywacja poduszki powietrznej), w jego trakcie i po jego zakończeniu, należy uznać za ważny krok we właściwym kierunku, aby uzyskać ogólnounijne szczegółowe dane dotyczące wypadków, które nie są obecnie dostępne na wystarczająco dużą skalę, ale są niezbędne do kompleksowego monitorowania wyników pojazdów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Informacje otrzymane z rejestratora ułatwią przeprowadzenie dogłębnej analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ocenę skuteczności konkretnych środków bezpieczeństwa. Z tego względu należy zdecydowanie zachęcać państwa członkowskie do przeprowadzenia bardziej szczegółowej analizy wypadków na drogach Unii oraz do udostępnienia kompleksowej sprawozdawczości na poziomie krajowym. W tym kontekście należy również zachęcać państwa członkowskie do podejmowania działań w celu analizy i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu krajowym za pośrednictwem różnych platform wymiany wiedzy będących do ich dyspozycji²⁰.

- Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)

Nie dotyczy.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Ogólnie rzecz biorąc, niniejszy wniosek odnosi się do rozporządzenia (UE) 2018/[...] w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, ponieważ oba te rozporządzenia mają wspólny harmonogram stosowania.

Rozdział I (Przedmiot, zakres stosowania i definicje):

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

Art. 1 – w związku z zaproponowaną konsolidacją rozporządzeń w sprawie bezpieczeństwa pojazdów i pieszych w niniejszym wniosku utrzymano przedmiot rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów oraz dodano odniesienie do wymogów w zakresie ochrony osób znajdujących się w pojeździe oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Art. 2 – ogólnie rzecz biorąc, zachowano zakres rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów, przy czym na poziomie obecnie obowiązujących elementów bezpieczeństwa pojazdów i związanych z nimi wyłączeń zakres stosowania rozszerzono, aby obejmował on również inne (lub wszystkie) kategorie pojazdów oraz w celu usunięcia odpowiednich zwolnień (na przykład usunięto obowiązujące obecnie zwolnienia dotyczące samochodów SUV i samochodów dostawczych).

Art. 3 – w celu uwzględnienia nowo wprowadzonych elementów bezpieczeństwa pojazdów dodano szereg nowych definicji.

Rozdział II (art. 4–11):

Podobnie jak obecnie w rozporządzeniu w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów, w art. 4 określono ogólne wymogi techniczne dotyczące homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz przedstawiono wykaz obszarów bezpieczeństwa, w odniesieniu do których w prawodawstwie wtórnym opracowano (lub należy opracować) szczegółowe przepisy. Następuje odesłanie do załącznika I, który zawiera wykaz wszystkich regulaminów ONZ stosowanych obowiązkowo w UE oraz załącznika II, który zawiera szczegółowe informacje na temat odpowiednich wymogów w zakresie bezpieczeństwa pojazdów, zakresu ich stosowania i powiązanego prawodawstwa wtórnego, które już istnieje lub które należy opracować w ramach inicjatywy.

Niniejszy wniosek przewiduje również uprawnienie Komisji do zmiany i określania w aktach delegowanych szczegółowych przepisów i wymogów technicznych oraz do zmiany załączników I i II w celu uwzględnienia postępu technicznego i zmian regulacyjnych na poziomie Organizacji Narodów Zjednoczonych i Unii.

W art. 5 rozszerzono zakres obecnie obowiązujących wymogów dotyczących wyposażenia samochodów osobowych w system monitorowania ciśnienia w oponach w celu objęcia wszystkich kategorii pojazdów.

W art. 6 określono zakres zaawansowanych elementów bezpieczeństwa w odniesieniu do wszystkich pojazdów (np. inteligentne dostosowanie prędkości, systemy monitorowania senności i uwagi kierowcy/wykrywania rozproszenia uwagi, wykrywanie obiektów przy cofaniu, ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon).

W art. 7 określono szczegółowe wymogi dotyczące samochodów osobowych i dostawczych, a w szczególności wymóg, aby były one wyposażone w rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków) oraz aby ich projekt i konstrukcja obejmowały powiększoną strefę zabezpieczenia przed uderzeniem głową dla niechronionych uczestników ruchu drogowego.

W art. 8 określono wymogi dotyczące przednich układów zabezpieczających.

W art. 9 określono szczegółowe wymogi dotyczące samochodów ciężarowych i autobusów, a w szczególności wymóg wyposażenia ich w system wykrywania i ostrzegania przed niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego znajdującymi się w ich pobliżu z przodu i obok

pojazdu, a także wymóg zaprojektowania i konstrukcji tych pojazdów w taki sposób, aby zwiększyć widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy.

Komisja nie proponuje modyfikacji zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego w samochodach ciężarowych i autobusach, tak aby hamowały one samoczynnie w przypadku wykrycia niechronionego uczestnika ruchu drogowego, jak zaproponowano w przypadku samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych. Analiza wypadków, która stanowi podstawę inicjatywy, wskazuje na ryzyko wjechania w piesznych i rowerzystów, gdy znajdują się oni w bardzo bliskiej odległości od kabiny kierowcy, czyli w tzw. martwym polu i kiedy pojazd ciężki porusza się bardzo powoli (jedzie prosto lub skręca) lub gdy rusza od stanu zatrzymania. Jednak systemy wykrywania połączone z systemem samoczynnego hamowania mogą nie działać skutecznie przy tak niskich prędkościach. Innymi słowy, obecnie nie są dostępne żadne układy, które skutecznie zapobiegają tego rodzaju sytuacjom przy niskich prędkościach i nie ma pewności, kiedy będą dostępne. Z oceny wynika, że nie jest to tylko kwestia zaprogramowania układu. Badania przygotowawcze potwierdziły natomiast, że sygnalizowanie kierowcy obecności niechronionego uczestnika ruchu drogowego jest bardziej skuteczne, jeżeli kierowca może bezpośrednio zaobserwować jego obecność przez lusterka lub lepiej zaprojektowane szyby przednie oraz boczne, które nie zawierają martwych pól. Natomiast piesi i rowerzyści powinni czuć się bezpieczniej w ruchu drogowym, ponieważ mają kontakt wzrokowy z kierowcami w lepiej zaprojektowanych kabinach. Jeżeli jednak hamowanie samoczynne stanie się technicznie wykonalne w takich przypadkach, odpowiednie przepisy mogą i powinny zostać dostosowane do postępu technicznego.

W art. 10 określono szczegółowe wymagania w odniesieniu do pojazdów napędzanych wodorem, a załącznik V zawiera wymagania dotyczące kwalifikacji materiałów w odniesieniu do instalacji wodorowych i ich komponentów.

W art. 11 określono szczegółowe wymagania dotyczące pojazdów zautomatyzowanych, a w szczególności wykaz obszarów bezpieczeństwa, w odniesieniu do których należy dalej rozwijać szczegółowe przepisy i przepisy techniczne, które mają stanowić podstawę do wprowadzenia pojazdów zautomatyzowanych.

Rozdział III (Przepisy końcowe):

Proponuje się uprawnienie Komisji do przyjmowania aktów delegowanych w celu dostosowania załączników do postępu technicznego i zmian regulacyjnych, a także w celu określenia szczegółowych przepisów dotyczących poszczególnych procedur, badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do szczegółowych wymogów określonych w niniejszym wniosku. W art. 12 określono warunki przekazania Komisji uprawnień w tym zakresie.

W art. 13 określono przepisy przejściowe.

Art. 14 odnosi się do terminów wdrożenia poszczególnych wymogów bezpieczeństwa określonych w załączniku II. Odpowiednie terminy wdrożenia nowych wymogów są następujące:

- większość środków bezpieczeństwa zacznie obowiązywać od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia w odniesieniu do nowych typów pojazdów i 24 miesiące po tej dacie w odniesieniu do wszystkich nowo wyprodukowanych pojazdów;

- ograniczona liczba środków (trzy) zacznie obowiązywać po upływie 24 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia w odniesieniu do nowych typów pojazdów i 48 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia w odniesieniu do wszystkich nowych pojazdów;
- w przypadku wymogów dotyczących lepszej bezpośredniej widoczności w samochodach ciężarowych i autobusach (art. 9 ust. 4) potrzebny jest dłuższy okres wdrażania, ponieważ wymagają pełnego przeprojektowania kabiny – będą one miały zastosowanie po upływie 48 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia w odniesieniu do nowych typów pojazdów i 84 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia w odniesieniu do wszystkich nowych samochodów ciężarowych i autobusów.

Art. 15 wprowadza niezbędne zmiany w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/[...], które wynikają z przyjęcia niniejszego wniosku.

Art. 16 uchyla trzy rozporządzenia (rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów, rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa pieszych i rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa pojazdów napędzanych wodorem) oraz przestarzałe prawodawstwo wtórne²¹.

Art. 17 przewiduje datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia 36 miesięcy po dacie jego wejścia w życie. Pozwoli to Komisji przyjąć odpowiednie akty delegowane z wyprzedzeniem i zapewnić producentom wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do nowych wymogów.

²¹ Wszystkie środki wykonawcze przyjęte na mocy rozporządzenia (WE) nr 661/2009 zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą zostaną dostosowane na podstawie uprawnień przyznanych Komisji w niniejszym wniosku do nowych ram procedury komitetowej wprowadzonych na mocy TFUE.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²²,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów²³,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/ ...²⁴⁺ ustanowiono przepisy administracyjne i wymogi techniczne dotyczące homologacji typu nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej.
- (2) Niniejsze rozporządzenie stanowi akt regulacyjny do celów unijnej procedury homologacji typu określonej w rozporządzeniu (UE) 2018/...⁺. Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik II do tego rozporządzenia.
- (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

²² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

²³ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

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

⁺ PO: please insert in the text the number of the Regulation contained in document PE-CONS No73/17 (2016/0014 (COD)) and insert the number, date and OJ reference of that Regulation in the footnote.

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.

- (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.
- (5) W kontekście rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009²⁵ Komisja oceniła możliwość rozszerzenia zawartego w tym rozporządzeniu wymogu dotyczącego instalacji niektórych układów (np. zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego oraz systemów monitorowania ciśnienia w oponach) w niektórych kategoriach pojazdów, tak aby miał on zastosowanie do wszystkich kategorii pojazdów. Komisja oceniła również wykonalność techniczną i ekonomiczną oraz dojrzałość rynkową nowego wymogu dotyczącego zainstalowania innych zaawansowanych elementów bezpieczeństwa. W oparciu o tę ocenę, w grudniu 2016 r. Komisja opublikowała sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady zatytułowane „Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE”²⁶. W dokumencie roboczym towarzyszącym temu sprawozdaniu określono i zaproponowano 19 potencjalnych środków regulacyjnych, które mogłyby przyczynić się do dalszego ograniczenia liczby wypadków drogowych oraz wynikających z nich ofiar śmiertelnych i obrażeń.
- (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.
- (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.

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.

²⁶ COM(2016) 787 final.

- (8) Przetwarzanie danych osobowych, takich jak informacje na temat kierowcy przetwarzane w rejestratorach danych na temat zdarzeń (wypadków) lub informacje na temat kierowcy uzyskane przez system monitorowania senności i uwagi kierowcy lub zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi, powinno odbywać się zgodnie z prawodawstwem UE dotyczącym ochrony danych, w szczególności zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych²⁷. Dodatkowo przetwarzanie danych osobowych uzyskanych przez system pokładowy eCall oparty na numerze alarmowym 112 podlega określonym zabezpieczeniom²⁸.
- (9) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 samochody dostawcze, sportowo-użytkowe (SUV) i wielozadaniowe (MPV) były wyłączone z wymogów bezpieczeństwa ze względu na wysokość foteli i charakterystykę masy pojazdu. Biorąc pod uwagę coraz większy stopień penetracji rynku przez takie pojazdy (wzrost z zaledwie 3 % w 1996 r. do 14 % w 2016 r.) oraz rozwój technologiczny w zakresie kontroli bezpieczeństwa elektrycznego w następstwie zderzenia, zwolnienia te są przestarzałe i nieuzasadnione. W związku z tym wyłączenia należy zlikwidować, a do tych pojazdów należy zastosować cały zakres wymogów dotyczących zaawansowanych układów pojazdu.
- (10) Dzięki rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 osiągnięto znaczne uproszczenie prawodawstwa unijnego poprzez zastąpienie 38 dyrektyw równoważnymi regulaminami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (regulaminy ONZ), które są obowiązkowe na mocy decyzji Rady 97/836/WE²⁹. W celu dalszego uproszczenia należy zastąpić dalsze przepisy unijne istniejącymi regulaminami ONZ mającymi zastosowanie w Unii na zasadzie obowiązkowej. Ponadto Komisja powinna promować i wspierać trwające prace na szczeblu ONZ w celu ustanowienia, bez zbędnej zwłoki i zgodnie z najwyższymi dostępnymi normami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymogów technicznych w zakresie homologacji typu układów bezpieczeństwa pojazdów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.
- (11) Regulaminy ONZ i zmiany do nich, za przyjęciem których Unia głosowała lub które Unia stosuje, zgodnie z decyzją 97/836/WE, należy włączyć do unijnego prawodawstwa dotyczącego homologacji typu. W związku z tym należy przekazać Komisji uprawnienie do zmiany wykazu regulaminów ONZ, które mają zastosowanie na zasadzie obowiązkowej, aby zapewnić jego aktualność.
- (12) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009³⁰ określono wymogi w zakresie ochrony pieszych, rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu drogowego w postaci testów zgodności i wartości dopuszczalnych w zakresie homologacji pojazdów w odniesieniu do ich przedniej konstrukcji oraz

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

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

²⁹ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r., Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78.

³⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE, Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 1.

homologacji przednich układów zabezpieczających (na przykład orurowania). Od czasu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 78/2009 opracowano dalsze wymogi techniczne i procedury badań w odniesieniu do pojazdów na poziomie Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu uwzględnienia postępu technicznego. Regulamin ONZ nr 127³¹ ma obecnie zastosowanie również w Unii w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych.

- (13) Po przyjęciu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009³² opracowano dalsze wymogi techniczne i procedury badań dotyczące homologacji pojazdów napędzanych wodorem oraz instalacji wodorowych i komponentów na poziomie Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu uwzględnienia postępu technicznego. Regulamin ONZ nr 134³³ ma obecnie zastosowanie również w Unii w odniesieniu do homologacji typu instalacji wodorowych w pojazdach silnikowych. Oprócz tych wymogów zastosowanie mają również kryteria dotyczące jakości materiałów stosowanych w instalacjach sprężonego wodoru w pojazdach, ale obowiązują one tylko na szczeblu Unii.
- (14) Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i uproszczenie, należy uchylić rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 i zastąpić je niniejszym rozporządzeniem.
- (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.
- (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.
- (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

³¹ Regulamin nr 127 ustanawiający jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do bezpieczeństwa pieszych.

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

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

Unii należy przyjąć zharmonizowane przepisy i wymogi techniczne dotyczące układów pojazdów zautomatyzowanych.

- (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.
- (19) Unia powinna w dalszym ciągu wspierać rozwój wymogów technicznych dotyczących hałasu powodowanego przez opony, oporu toczenia i przyczepności opon na mokrej nawierzchni na poziomie ONZ. Wynika to z faktu, że regulamin ONZ nr 117 zawiera obecnie te szczegółowe przepisy. Proces dostosowywania wymogów dotyczących opon w celu uwzględnienia postępu technicznego powinien być kontynuowany na poziomie ONZ, w szczególności w celu zapewnienia, aby właściwości użytkowe opon były również oceniane pod koniec cyklu życia zużytej opony oraz aby promować koncepcję, że opony powinny spełniać wymogi w ciągu całego okresu eksploatacji i nie powinny być zastępowane przedwcześnie. Obowiązujące wymogi rozporządzenia (WE) nr 661/2009 dotyczące właściwości użytkowych opon należy zastąpić równoważnymi regulaminami ONZ.
- (20) W celu zapewnienia skuteczności niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wymogów dotyczących homologacji typu w odniesieniu do bezpieczeństwa, ogólnej budowy i odpowiedniej efektywności środowiskowej pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.³⁴. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (21) Mając na względzie dostosowanie przepisów unijnych dotyczących procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą do ram prawnych wprowadzonych Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz w celu dalszego uproszczenia prawodawstwa Unii w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów, należy uchylić następujące rozporządzenia i zastąpić je aktami delegowanymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia:
- rozporządzenie Komisji (WE) nr 631/2009³⁵,

³⁴ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

³⁵ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 631/2009 z dnia 22 lipca 2009 r. ustanawiające szczegółowe zasady wdrażania załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 406/2010³⁶,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 672/2010³⁷,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1003/2010³⁸,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1005/2010³⁹,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1008/2010⁴⁰,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1009/2010⁴¹,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011⁴²,
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 109/2011⁴³,

-
- użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE, Dz.U. L 195 z 25.7.2009, s. 1.
- ³⁶ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 406/2010 z dnia 26 kwietnia 2010 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 79/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, Dz.U. L 122 z 18.5.2010, s. 1.
- ³⁷ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 672/2010 z dnia 27 lipca 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu odszraniających i odmgławiających instalacji szyby przedniej niektórych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, Dz.U. L 196 z 28.7.2010, s. 5.
- ³⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1003/2010 z dnia 8 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu odnoszących się do miejsca do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych na pojazdach silnikowych i ich przyczepach oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, Dz.U. L 291 z 9.11.2010, s. 22.
- ³⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1005/2010 z dnia 8 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu zaczepów holowniczych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, Dz.U. L 291 z 9.11.2010, s. 36.
- ⁴⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1008/2010 z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej niektórych pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, Dz.U. L 292 z 10.11.2010, s. 2.
- ⁴¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1009/2010 z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu osłon kół pojazdów silnikowych oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, Dz.U. L 292 z 10.11.2010, s. 21.
- ⁴² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011 z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu dotyczących tabliczki znamionowej producenta oraz numeru identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, Dz.U. L 8 z 12.1.2011, s. 1.
- ⁴³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 109/2011 z dnia 27 stycznia 2011 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań dotyczących homologacji typu niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep odnoszących się do osłon przeciwbryzgowych kół, Dz.U. L 34 z 9.2.2011, s. 2.

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011⁴⁴,
 - rozporządzenie Komisji (UE) nr 65/2012⁴⁵,
 - rozporządzenie Komisji (UE) nr 130/2012⁴⁶,
 - rozporządzenie Komisji (UE) nr 347/2012⁴⁷,
 - rozporządzenie Komisji (UE) nr 351/2012⁴⁸,
 - rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012⁴⁹,
 - rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/166⁵⁰.
- (22) Biorąc pod uwagę, że homologacje udzielone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 78/2009, rozporządzeniem (WE) nr 79/2009, rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 i środkami wykonawczymi do nich powinny być uznawane za równoważne, chyba że odpowiednie wymogi zostały zmienione niniejszym rozporządzeniem lub do czasu, gdy zostaną one zmienione przez przepisy wykonawcze, przepisy przejściowe powinny zapewnić, aby homologacje te nie zostały unieważnione.
- (23) Jeżeli chodzi o daty odmowy udzielenia homologacji typu UE, odmowy rejestracji pojazdu oraz zakazu wprowadzenia do obrotu lub dopuszczenia komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, daty te należy określić dla każdej pozycji regulowanej.
- (24) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie zharmonizowanych

⁴⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011 z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do montowania opon oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, Dz.U. L 124 z 13.5.2011, s. 11.

⁴⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 65/2012 z dnia 24 stycznia 2012 r. wykonujące rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do sygnalizatorów zmiany biegów i zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, Dz.U. L 28 z 31.1.2012, s. 24.

⁴⁶ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 130/2012 z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie wymagań technicznych dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do dostępu do pojazdu i jego zwrotności oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, Dz.U. L 43 z 16.2.2012, s. 6.

⁴⁷ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 347/2012 z dnia 16 kwietnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dla niektórych kategorii pojazdów silnikowych w odniesieniu do zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego, Dz.U. L 109 z 21.4.2012, s. 1.

⁴⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 351/2012 z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w zakresie wymagań dotyczących homologacji typu w odniesieniu do montowania systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu w pojazdach silnikowych, Dz.U. L 110 z 24.4.2012, s. 18.

⁴⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, Dz.U. L 353 z 21.12.2012, s. 31.

⁵⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/166 z dnia 3 lutego 2015 r. uzupełniające i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w odniesieniu do włączenia szczególnych procedur, metod oceny i wymogów technicznych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 109/2011 i (UE) nr 458/2011, Dz.U. L 28 z 4.2.2015, s. 3.

wymogów technicznych w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej pojazdów silnikowych i ich przyczep, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na jego zakres i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

- (25) Szczegółowe wymagania 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,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu określa się wymagania:

1. w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych dla tych pojazdów w odniesieniu do ich ogólnej charakterystyki i bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego;
2. w zakresie homologacji typu pojazdów pod względem systemów monitorowania ciśnienia w oponach, w odniesieniu do ich bezpieczeństwa, efektywności paliwowej i emisji CO₂; oraz
3. w zakresie homologacji typu nowo wyprodukowanych opon w odniesieniu do ich bezpieczeństwa oraz efektywności środowiskowej.

Artykuł 2

Zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M, N i O zdefiniowanych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/... oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych do tych pojazdów, z zastrzeżeniem art. 4–11 niniejszego rozporządzenia.

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje zawarte w art. 3 rozporządzenia (UE) 2018/....

Dodatkowo zastosowanie mają następujące definicje:

- (1) „niechroniony uczestnik ruchu drogowego” oznacza użytkownika drogi korzystającego z dwukołowego pojazdu z napędem lub niezmotoryzowanego uczestnika ruchu drogowego, takiego jak rowerzysta lub pieszy;
- (2) „system monitorowania ciśnienia w oponach” oznacza zamontowany w pojeździe układ, który jest w stanie oceniać ciśnienie w oponach lub zmiany ciśnienia z upływem czasu i przekazywać odpowiednie informacje użytkownikowi podczas jazdy;
- (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;
- (4) „ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon” oznaczają znormalizowany interfejs ułatwiający montaż w pojazdach silnikowych alkomatów blokujących zapłon pochodzących z rynku wtórnego;
- (5) „monitorowanie senności i uwagi kierowcy” oznacza układ oceniający czujność kierowcy poprzez analizę układów pojazdu i w razie potrzeby ostrzegający kierowcę;
- (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;
- (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.
- (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;
- (9) „system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu” oznacza układ uprzedzający kierowcę o zboczeniu pojazdu z jego pasa ruchu;
- (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;
- (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;

- (12) „główny wyłącznik pojazdu” oznacza urządzenie, za pomocą którego układ elektroniczny pojazdu zostaje włączony do normalnego trybu pracy ze stanu wyłączenia, na przykład gdy pojazd jest zaparkowany bez obecności kierowcy;
- (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;
- (14) „przedni układ zabezpieczający” oznacza oddzielną konstrukcję lub konstrukcje, takie jak orurowanie lub dodatkowy zderzak, poza zderzakiem znajdującym się w fabrycznym wyposażeniu, mające służyć ochronie zewnętrznej powierzchni pojazdu przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem, z wyjątkiem konstrukcji o masie mniejszej niż 0,5 kg, przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów pojazdu;
- (15) „zderzak” oznacza jakiegokolwiek przedni, nisko umiejscowiony, zewnętrzny element pojazdu, w tym jego mocowanie, który służy ochronie pojazdu w przypadku czołowego zderzenia z innym pojazdem przy niskiej prędkości; nie obejmuje on jednak żadnego przedniego układu zabezpieczającego;
- (16) „pojazd napędzany wodorem” oznacza każdy pojazd silnikowy wykorzystujący wodór jako paliwo napędzające pojazd;
- (17) „instalacja wodorowa” oznacza zestaw komponentów wodorowych i elementów łączących zamocowanych w pojeździe napędzanym wodorem, z wyłączeniem wodorowego układu napędowego lub pomocniczej jednostki mocy;
- (18) „wodorowy układ napędowy” oznacza silnik spalinowy wewnętrznego spalania lub układ ogni w paliwowych wykorzystywany do napędzania pojazdu;
- (19) „komponent wodorowy” oznacza zbiorniki wodoru i wszystkie inne części pojazdu napędzanego wodorem, które bezpośrednio stykają się z wodorem lub stanowią część instalacji wodorowej;
- (20) „zbiornik wodoru” oznacza komponent wchodzący w skład instalacji wodorowej, która przechowuje pierwotną objętość paliwa wodorowego;
- (21) „pojazd zautomatyzowany” oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez dłuższy czas bez ciągłego nadzoru człowieka;
- (22) „system monitorowania dostępności kierowcy” oznacza układ służący do oceny, czy kierowca jest w stanie przejąć od zautomatyzowanego pojazdu funkcję kierowania pojazdem w szczególnych sytuacjach, jeśli będzie to stosowne;
- (23) „jazda w konwoju” oznacza połączenie dwóch lub większej liczby pojazdów w kolumnie przy zastosowaniu technologii łączności i zautomatyzowanych systemów wspomagania jazdy, które umożliwiają pojazdom automatyczne utrzymanie ustalonej niewielkiej odległości od siebie, gdy są połączone na niektórych częściach trasy, oraz na dostosowanie się do zmian w ruchu pojazdu prowadzącego bez żadnych działań ze strony kierowców lub przy tylko nieznaczących działaniach;
- (24) „masa maksymalna” oznacza maksymalną masę całkowitą zadeklarowaną przez producenta;
- (25) „słupek A” oznacza najdalej do przodu i na zewnątrz wysunięty wspornik dachu rozciągający się od podwozia do dachu pojazdu;

- (26) „narożnik przedniego układu zabezpieczającego” oznacza punkt styczności przedniego układu zabezpieczającego z płaszczyzną pionową o nachyleniu do pionowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu równym 60° , stycznią z powierzchnią zewnętrzną przedniego układu zabezpieczającego.
- (27) „dolna odległość przedniego układu zabezpieczającego od podłoża” oznacza, w dowolnym położeniu poprzecznym, odległość w pionie od podłoża do dolnej linii odniesienia przedniego układu zabezpieczającego w pojeździe ustawionym w zwykłej pozycji do jazdy.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

Artykuł 4

Ogólne obowiązki i wymagania techniczne

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy wprowadzone do obrotu, zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu oraz wszystkie nowe układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne wprowadzane do obrotu lub dopuszczone posiadają homologację typu zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie.
2. Homologację typu zgodnie z regulaminami ONZ wymienionymi w załączniku I uznaje się za homologację typu UE zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie.
3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany załącznika I, aby uwzględnić postęp techniczny i zmiany regulacyjne poprzez wprowadzenie i aktualizację odniesień do regulaminów ONZ oraz odpowiednich serii poprawek, które stosuje się obowiązkowo.
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.
5. Producenci zapewniają również, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne były zgodne z odpowiednimi wymogami wymienionymi w załączniku II ze skutkiem od dat określonych w tym załączniku oraz ze szczegółowymi wymogami technicznymi i procedurami badań określonymi w aktach delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia, w tym z wymogami odnoszącymi się do:
 - a) urządzeń przytrzymujących, badań zderzenia, integralności układu paliwowego oraz bezpieczeństwa elektrycznego wysokiego napięcia;
 - b) pieszych, rowerzystów, widzialności i widoczności;
 - c) podwozia pojazdu, hamowania, opon i układu kierowniczego;
 - d) przyrządów pokładowych, układu elektrycznego, oświetlenia pojazdu i zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem, w tym cyberatakami;
 - e) zachowania kierowcy i układów;
 - f) ogólnej budowy i właściwości pojazdu.

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.

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.

Artykuł 5

Przepisy szczegółowe dotyczące systemów monitorowania ciśnienia w oponach i opon

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.

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

3. Wszystkie opony wprowadzone do obrotu muszą spełniać wymogi w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej określone w odpowiednich aktach regulacyjnych wymienionych w załączniku II.

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:

- a) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do ich systemów monitorowania ciśnienia w oponach;
- b) homologacji typu opon, włącznie z wymogami technicznymi dotyczącymi ich montażu.

Artykuł 6

Zaawansowane układy pojazdów dla wszystkich kategorii pojazdów silnikowych

1. Pojazdy silnikowe muszą być wyposażone w następujące zaawansowane układy pojazdów:

- a) inteligentne dostosowanie prędkości;
- b) ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon;
- c) monitorowanie senności i uwagi kierowcy;
- d) zaawansowany system wykrywania rozproszenia uwagi;

- e) awaryjny sygnał stopu;
 - f) wykrywanie obiektów przy cofaniu.
2. Systemy inteligentnego dostosowania prędkości muszą być zgodne z następującymi minimalnymi specyfikacjami:
- a) kierowca musi mieć możliwość wyczucia przez pedał gazu, że mający zastosowanie limit prędkości został osiągnięty lub przekroczony;
 - b) nie ma możliwości wyłączenia lub wstrzymania działania systemu;
 - c) kierowca musi mieć możliwość sprawnego przekroczenia sugerowanej przez system prędkości pojazdu poprzez normalne użycie pedału gazu bez konieczności silniejszego nacisku na ten pedał;
 - d) w przypadku gdy włączony jest tempomat, system inteligentnego dostosowania prędkości musi automatycznie dostosowywać się do każdego niższego ograniczenia prędkości.
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.
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:
- a) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do zaawansowanych układów pojazdów, o których mowa w ust. 1;
 - b) homologacji typu zaawansowanych układów pojazdów, o których mowa w lit. a) i f) tego ustępu, jako oddzielnych zespołów technicznych.

Artykuł 7

Szczegółowe wymogi dotyczące samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M₁ i N₁, pojazdy tych kategorii spełniają wymogi określone w ust. 2–6 i w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 7.
2. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w zaawansowane systemy hamowania awaryjnego zaprojektowane i zainstalowane w dwóch fazach oraz zapewniające:
- a) wykrywanie pojazdów w ruchu i przeszkód stacjonarnych znajdujących się przed pojazdem silnikowym w pierwszej fazie;
 - b) rozszerzenie zdolności wykrywania, tak aby obejmowała ona również niechronionych uczestników ruchu drogowego znajdujących się przed pojazdem silnikowym w drugiej fazie.
3. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ muszą być wyposażone w system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu.
4. Zaawansowane systemy hamowania awaryjnego oraz utrzymywania pojazdu na pasie ruchu muszą w szczególności spełniać następujące wymogi:

- 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;
- b) systemy muszą znajdować się w trybie normalnego działania przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;
- c) musi istnieć możliwość łatwego wyłączenia ostrzeżeń dźwiękowych, przy czym takie działanie nie może jednocześnie wyłączyć funkcji systemu innych niż ostrzeżenia dźwiękowe.

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

- 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.

6. Pojazdy kategorii M₁ i N₁ 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.

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:

- a) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2–6 niniejszego artykułu;
- b) homologacji typu rejestratorów danych na temat zdarzeń (wypadków) jako oddzielnych zespołów technicznych.

Artykuł 8

Przednie układy zabezpieczające w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych

1. Przednie układy zabezpieczające, zamontowane jako oryginalne wyposażenie w pojazdach kategorii M₁ i N₁ lub udostępniane na rynku jako oddzielne zespoły techniczne dla takich pojazdów, muszą spełniać wymogi określone w ust. 2, załączniku IV i w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu.
2. Do przednich układów zabezpieczających udostępnianych na rynku jako oddzielne zespoły techniczne należy dołączyć szczegółowy wykaz typów, wariantów i wersji pojazdu, w odniesieniu do których dany przedni układ zabezpieczający otrzymał homologację typu, jak również zrozumiałe instrukcje montażu.
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.

Artykuł 9

Wymogi szczegółowe dotyczące autobusów i samochodów ciężarowych

1. Oprócz innych wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie, które mają również zastosowanie do pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, pojazdy tych kategorii muszą spełniać wymogi określone w ust. 2–5 i w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 7. Pojazdy kategorii M₂ i M₃ muszą również spełniać wymóg określony w ust. 6.
2. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i 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.
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.
4. Systemy, o których mowa w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, spełniają w szczególności następujące wymogi:
 - 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;
 - b) systemy muszą znajdować się w trybie normalnego działania przy każdym uruchomieniu głównego wyłącznika pojazdu;
 - c) musi istnieć możliwość łatwego wyłączenia ostrzeżeń dźwiękowych, przy czym takie działanie nie może jednocześnie wyłączyć funkcji systemu innych niż ostrzeżenia dźwiękowe.

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.

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

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:

- a) homologacji typu pojazdów w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2–5 niniejszego artykułu;
- b) homologacji typu układów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, jako oddzielnych zespołów technicznych.

Artykuł 10

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów napędzanych wodorem

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

2. Producenci zapewniają, aby instalacje wodorowe i komponenty wodorowe były instalowane zgodnie z wymogami określonymi w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 3. W razie konieczności producenci udostępniają informacje do celów kontroli instalacji i komponentów wodorowych w okresie użytkowania pojazdów napędzanych wodorem.

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

- a) ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem w odniesieniu do ich instalacji wodorowych oraz homologacji typu komponentów wodorowych, w tym wymogów dotyczących ich montażu;
- b) zmiany załącznika V w celu dostosowania go do postępu technicznego.

Artykuł 11

Wymogi szczegółowe dotyczące pojazdów zautomatyzowanych

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:

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

- b) układów dostarczających pojazdowi w czasie rzeczywistym informacji o stanie pojazdu i jego otoczenia;
- c) systemów monitorowania gotowości kierowcy;
- d) rejestratorów danych na temat zdarzeń (wypadków) w pojazdach zautomatyzowanych;
- e) zharmonizowanego formatu wymiany danych, na przykład w odniesieniu do jazdy w kolumnie pojazdów różnych marek.

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.

ROZDZIAŁ III

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 12

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 3, 6, i 7, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 7, art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 10 ust. 3 oraz art. 11 ust. 2, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [PO: Please insert the date of entry into force of this Regulation].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 3, 6, i 7, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 7, art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 10 ust. 3 oraz art. 11 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 3, 6, i 7, art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 7, art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 10 ust. 3 oraz art. 11 ust. 2 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że

nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 13

Przepisy przejściowe

1. Niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu UE udzielonej pojazdom, układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym, która została udzielona zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 78/2009, rozporządzeniem (WE) nr 79/2009, rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 i przepisami wykonawczymi do nich, do dnia [PO: *Please insert the date immediately preceding the date of application of this Regulation*], chyba że niniejszym rozporządzeniem lub aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie zmieniono odpowiednie wymogi mające zastosowanie do takich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych lub dodano nowe wymogi.

2. Organy udzielające homologacji nadal udzielają rozszerzenia homologacji typu UE, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

3. W drodze odstępstwa od niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie nadal zezwalają, do dat określonych w załączniku VI, na rejestrację pojazdów oraz na sprzedaż lub dopuszczenie komponentów, które nie spełniają wymogów odpowiednich regulaminów ONZ wymienionych w tym załączniku.

Artykuł 14

Daty wdrożenia

W odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych organy krajowe:

- a) ze skutkiem od dat określonych w załączniku II, w odniesieniu do danego wymogu, odmawiają, z przyczyn związanych z tym wymogiem, udzielenia homologacji typu UE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do nowych typów pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie;
- b) ze skutkiem od dat określonych w załączniku II, w odniesieniu do danego wymogu, uznają, z przyczyn związanych z tym wymogiem, świadectwa zgodności dotyczące nowych pojazdów, za nieważne dla celów art. 48 rozporządzenia (UE) 2018/..., i zakazują rejestracji takich pojazdów, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie;
- c) ze skutkiem od dat określonych w załączniku II, w odniesieniu do danego wymogu, zakazują, z przyczyn związanych z tym wymogiem, wprowadzania do obrotu lub dopuszczania komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia i aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie.

Artykuł 15

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/...

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/... wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 16

Uchylenie

1. Rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009, (WE) nr 631/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 tracą moc ze skutkiem od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. Odniesienia do rozporządzeń (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 oraz (WE) nr 661/2009 odczytuje się jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 17

Wejście w życie i data rozpoczęcia stosowania

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący