Parlament Europejski
2024–2029

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Klimatu i Bezpieczeństwa Żywności
Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów
Komisja Transportu i Turystyki

2025/0422(COD)

26.6.2026

POPRAWKI
1 - 170

Procedura uproszczona bez projektu sprawozdania (art. 52)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
Zmiana rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 i (UE) 2024/1257 w odniesieniu do uproszczenia wymogów technicznych i procedur badań pojazdów silnikowych oraz uchylenie dyrektywy Rady 70/157/EWG i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014

Wniosek dotyczący rozporządzenia
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

Poprawka 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) W ***raporcie Draghiego na temat przyszłości europejskiej konkurencyjności z*** 2024 ***r.***[3] ***podkreślono, że liczba i złożoność przepisów może ograniczyć pole manewru dla przedsiębiorstw Unii i uniemożliwić im utrzymanie*** konkurencyjności. ***Szczegółowa analiza rozporządzeń*** Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] i (UE) 2024/1257[7] ***wykazała również*** nadmierne obciążenie administracyjne i koszty związane z wymogami określonymi w tych rozporządzeniach. ***Na podstawie tych ustaleń należy uprościć niektóre obowiązki*** producentów i właściwych organów ***określone*** w przepisach dotyczących przemysłu motoryzacyjnego oraz ***zmniejszyć niepotrzebne obciążenia i koszty*** dla przedsiębiorstw i organów, bez uszczerbku dla ochrony środowiska i bezpieczeństwa pojazdów.	(1) W ***wytycznych politycznych dla Komisji Europejskiej na kadencję*** 2024–***2029 przewodnicząca Ursula von der Leyen przedstawiła nową wizję zrównoważonego dobrobytu i*** konkurencyjności ***Europy, obejmującą pakt na rzecz czystego przemysłu mający wspierać przedsiębiorstwa i tworzyć odpowiednie warunki, aby mogły one osiągnąć nasze wspólne cele. Na podstawie wymiany poglądów przeprowadzonej w ramach strategicznego dialogu na temat przyszłości przemysłu motoryzacyjnego oraz badania skierowanego przez Komisję do ponad 130 zainteresowanych stron Komisja określiła dziewięć zmian w rozporządzeniach*** Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] i (UE) 2024/1257[7]***, które mogą zmniejszyć*** nadmierne obciążenie administracyjne i koszty związane z wymogami określonymi w tych rozporządzeniach. ***Zmiany te mają na celu uproszczenie niektórych obowiązków*** producentów i właściwych organów ***określonych*** w przepisach dotyczących przemysłu motoryzacyjnego oraz ***zmniejszenie niepotrzebnych obciążeń i kosztów*** dla przedsiębiorstw i organów, bez uszczerbku dla ochrony środowiska i bezpieczeństwa pojazdów ***ani bezpieczeństwa użytkowników dróg, w tym użytkowników szczególnie narażonych, takich jak piesi i rowerzyści***.
3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=pl .	3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=pl .
4 Rozporządzenie (WE) nr 561/2006	4 Rozporządzenie (WE) nr 561/2006

Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (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 (Dz.U. L 325

Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (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 (Dz.U. L 325

z 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

z 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Poprawka 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) W raporcie Draghiego na temat przyszłości europejskiej konkurencyjności z 2024 r.[3] podkreślono, że liczba i złożoność przepisów może ograniczyć pole manewru dla przedsiębiorstw Unii i uniemożliwić im utrzymanie konkurencyjności. Szczegółowa analiza rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006[4], (UE) 2018/858[5],	(1) W raporcie Draghiego na temat przyszłości europejskiej konkurencyjności z 2024 r.[3] podkreślono, że liczba i złożoność przepisów może ograniczyć pole manewru dla przedsiębiorstw Unii i uniemożliwić im utrzymanie konkurencyjności. Szczegółowa analiza rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006[4], (UE) 2018/858[5],

(UE) 2019/2144[6] i (UE) 2024/1257[7] wykazała również ***nadmierne obciążenie administracyjne i koszty związane*** z wymogami określonymi w tych rozporządzeniach. Na podstawie tych ustaleń należy ***uprościć*** niektóre obowiązki producentów i właściwych organów określone w przepisach dotyczących przemysłu motoryzacyjnego ***oraz zmniejszyć niepotrzebne obciążenia i koszty dla przedsiębiorstw i organów,*** bez uszczerbku dla ochrony środowiska ***i*** bezpieczeństwa pojazdów.

(UE) 2019/2144[6] i (UE) 2024/1257[7] wykazała również ***potrzebę ponownej oceny procesów administracyjnych w celu obniżenia kosztów związanych*** z wymogami określonymi w tych rozporządzeniach. Na podstawie tych ustaleń należy ***usprawnić*** niektóre obowiązki producentów i właściwych organów określone w przepisach dotyczących przemysłu motoryzacyjnego, bez uszczerbku dla ochrony środowiska ***oraz*** bezpieczeństwa pojazdów ***i ich pasażerów, w tym użytkowników dróg szczególnie narażonych, a także bez uszczerbku dla bezpiecznych warunków pracy kierowców***.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=pl.

4 Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=pl.

4 Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (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 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (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 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Poprawka 3
Philippe Olivier

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) W raporcie Draghiego na temat przyszłości europejskiej konkurencyjności z 2024 r.[3] podkreślono, że liczba i złożoność przepisów może ograniczyć pole manewru dla przedsiębiorstw Unii i uniemożliwić im utrzymanie konkurencyjności. Szczegółowa analiza rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] i (UE) 2024/1257[7] wykazała również nadmierne obciążenie administracyjne i koszty związane z wymogami określonymi w tych rozporządzeniach. Na podstawie tych ustaleń należy uprościć niektóre obowiązki producentów i właściwych organów określone w przepisach dotyczących przemysłu motoryzacyjnego oraz zmniejszyć niepotrzebne obciążenia i koszty dla przedsiębiorstw i organów, bez uszczerbku dla ochrony środowiska i bezpieczeństwa pojazdów.	(1) W raporcie Draghiego na temat przyszłości europejskiej konkurencyjności z 2024 r.[3] podkreślono, że liczba i złożoność przepisów może ograniczyć pole manewru dla przedsiębiorstw Unii i uniemożliwić im utrzymanie konkurencyjności. Szczegółowa analiza rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] i (UE) 2024/1257[7] wykazała również nadmierne obciążenie administracyjne i koszty związane z wymogami określonymi w tych rozporządzeniach. Na podstawie tych ustaleń ***oraz aby zachować konkurencyjność europejskich producentów pojazdów,*** należy uprościć***, a nawet znieść*** niektóre obowiązki producentów i właściwych organów określone w przepisach dotyczących przemysłu motoryzacyjnego oraz zmniejszyć niepotrzebne obciążenia i koszty dla przedsiębiorstw i organów, bez uszczerbku dla ochrony środowiska i bezpieczeństwa pojazdów.
[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=pl.	[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=pl.
[4] Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z	[4] Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z

11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (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 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i

11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (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 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i

oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).	oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Uzasadnienie

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Poprawka 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(1a) Choć niektóre wymogi można uprościć, aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń i kosztów dla przedsiębiorstw i organów, należy przypomnieć, że dzięki przyjęciu solidnych i przyszłościowych wymogów w zakresie bezpieczeństwa UE wyznacza standardy, co wywiera pozytywny wpływ na sektor motoryzacyjny i jego konkurencyjność poprzez

umacnianie reputacji jego marek pod względem bezpieczeństwa oraz wywieranie istotnego wpływu na międzynarodową debatę na temat normalizacji, w szczególności na forum EKG ONZ. Należy to również uwzględnić podczas omawiania dalszych uproszczeń i odstępstw od obowiązujących wymogów.

Or. en

Poprawka 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(2) W Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego UE[8] wezwano do przyjęcia pakietu uproszczeń regulacyjnych dla przemysłu motoryzacyjnego ***poprzez poprawę*** spójności i zgodności między różnymi wymogami regulacyjnymi.	(2) W Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego UE[8] ***uznano, że istniejące ramy regulacyjne zapewniają przewidywalność i pomagają osiągnąć nasze wspólne cele polityki publicznej, a jednocześnie*** wezwano do przyjęcia pakietu uproszczeń regulacyjnych dla przemysłu motoryzacyjnego ***w celu poprawy*** spójności i zgodności między różnymi wymogami regulacyjnymi.
[8] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego” (COM(2025) 95 final).	[8] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego” (COM(2025) 95 final).

Or. en

Poprawka 6
Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(2) W Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego UE[8] wezwano do przyjęcia pakietu uproszczeń regulacyjnych dla przemysłu motoryzacyjnego poprzez poprawę spójności i zgodności między różnymi wymogami regulacyjnymi.	(2) W Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego UE[8] wezwano do przyjęcia pakietu uproszczeń regulacyjnych dla przemysłu motoryzacyjnego poprzez poprawę spójności i zgodności między różnymi wymogami regulacyjnymi ***oraz do zmniejszenia obciążenia administracyjnego***.
[8] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego” (COM(2025) 95 final).	[8] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego” (COM(2025) 95 final).

Or. ro

Poprawka 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2a) Szybkie tempo rozwoju technologicznego systemów zautomatyzowanej jazdy oraz potrzeba posiadania zharmonizowanych ram regulacyjnych wymagają aktualizacji i uproszczenia obecnych ram homologacji typu. Aby umożliwić inwestycje na dużą skalę, progi dotyczące małych serii, które ograniczają wielkość produkcji pojazdów wyposażonych w systemy zautomatyzowanej jazdy, należy – pod pewnymi warunkami – podwyższyć, a procedury homologacji typu powinny stać się bardziej elastyczne i stopniowane, tak aby uwzględniały postęp technologiczny. Pojazdy w pełni zautomatyzowane

generują dane eksploatacyjne istotne dla bezpieczeństwa, niezbędne do uzyskania pełnej homologacji typu, wyłącznie w warunkach rzeczywistego użytkowania. W związku z tym właściwe jest utworzenie w istniejących ramach dotyczących małych serii specjalnej pośredniej homologacji typu uznawanej w całej Unii, umożliwiającej testowanie i komercyjne wdrażanie pojazdów zautomatyzowanych przed wprowadzeniem na rynek, pod warunkiem przestrzegania określonego zakresu projektowania operacyjnego, obowiązkowego monitorowania podczas użytkowania oraz ograniczonego okresu ważności. Dodatkowo w celu zmniejszenia barier wejścia na rynek dla innowatorów skupiających się na oprogramowaniu oraz wspierania konkurencyjnego europejskiego ekosystemu technologii jazdy zautomatyzowanej należy dostosować obecną wieloetapową procedurę homologacji typu, tak aby umożliwić niezależną certyfikację pojazdu bazowego jako gotowego do zastosowania systemu zautomatyzowanej jazdy (ADS[1a]), potwierdzającą, że elementy sprzętowe tego systemu spełniają określone minimalne wymagania, tak aby kolejny etap homologacji mógł obejmować wyłącznie integrację oprogramowania systemu jazdy zautomatyzowanej.

[1a] Definicja na podstawie art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1426.

Or. en

Poprawka 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2b) Brak zharmonizowanych przepisów dotyczących testowania i wdrażania systemów zautomatyzowanej jazdy na drogach publicznych doprowadził do powstania rozdrobnionego otoczenia regulacyjnego w poszczególnych państwach członkowskich, co powoduje wzrost kosztów ponoszonych przez operatorów i uniemożliwia rozszerzenie skali działań. Należy zatem ustanowić zharmonizowane minimalne wymogi na poziomie Unii, aby zapewnić, że w przypadku gdy pojazd zautomatyzowany lub w pełni zautomatyzowany uzyskał zezwolenie na testowanie lub wdrażanie od jednego państwa członkowskiego, lub w przypadku transgranicznych platform testowych, które mają zasadnicze znaczenie dla generowania danych operacyjnych niezbędnych do wdrożenia na pełną skalę i uzyskania akceptacji społecznej, zezwolenie takie jest uznawane na całym terytorium Unii. Aby zapewnić bezpieczeństwo i nadzór, takie wzajemne uznawanie testów i wdrażania powinno być wspierane i koordynowane przez zharmonizowany mechanizm gromadzenia i przekazywania danych operacyjnych, zarządzany przez Komisję lub wyznaczony organ unijny. Ponadto dobrze ukierunkowane i skoordynowane finansowanie publiczne może pełnić rolę katalizatora inwestycji prywatnych, zmniejszając ryzyko technologiczne, budując zaufanie inwestorów oraz tworząc warunki, w których kapitał prywatny może być wykorzystywany na skalę znaczącą z komercyjnego punktu widzenia. Skoncentrowanie finansowania publicznego Unii i państw członkowskich na ograniczonej liczbie inicjatyw o dużym potencjale, na dużą skalę i o charakterze transgranicznym, integrujących technologie i systemy autonomicznej jazdy – w tym za pośrednictwem takich instrumentów jak „Horyzont Europa”,

instrument „Łącząc Europę" oraz inne przyszłe programy w ramach wieloletnich ram finansowych – ma zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji tego efektu mnożnikowego.

Or. en

Poprawka 9
Philippe Olivier

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(4) Chociaż niniejsze rozporządzenie przyjmuje się w celu ustanowienia i umożliwienia funkcjonowania rynku wewnętrznego, upraszczanie i usprawnianie wymogów technicznych, procedur badań i zasad homologacji typu pojazdów silnikowych wspiera również szerszy cel Unii ***polegający na sprzyjaniu stopniowej integracji krajów kandydujących z rynkiem unijnym***. Przez promowanie zbieżności przepisów, dostosowanie do regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) oraz spójne wdrażanie dorobku prawnego Unii niniejsze rozporządzenie przyczynia się do zmniejszenia barier technicznych w handlu, wzmocnienia zintegrowanych europejskich łańcuchów wartości w przemyśle motoryzacyjnym oraz zwiększenia odporności i konkurencyjności europejskiego ekosystemu motoryzacyjnego, bez wpływu na autonomię ***prawa Unii lub podejmowania decyzji***.	(4) Chociaż niniejsze rozporządzenie przyjmuje się w celu ustanowienia i umożliwienia funkcjonowania rynku wewnętrznego, upraszczanie i usprawnianie wymogów technicznych, procedur badań i zasad homologacji typu pojazdów silnikowych wspiera również szerszy cel Unii. Przez promowanie zbieżności przepisów, dostosowanie do regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) oraz spójne wdrażanie dorobku prawnego Unii niniejsze rozporządzenie przyczynia się do zmniejszenia barier technicznych w handlu, wzmocnienia zintegrowanych europejskich łańcuchów wartości w przemyśle motoryzacyjnym oraz zwiększenia odporności i konkurencyjności europejskiego ekosystemu motoryzacyjnego, bez wpływu na autonomię ***i proces decyzyjny państw członkowskich***.

Or. fr

Uzasadnienie

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Poprawka 10
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(4a) Utrzymanie obecnego terminu korekty współczynnika użyteczności w listopadzie 2026 r. i w listopadzie 2027 r. ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia, by przepisy dotyczące emisji CO_2, opodatkowanie pojazdów oraz informacje dla konsumentów dokładnie odzwierciedlały rzeczywiste osiągi pojazdów hybrydowych typu plug-in (PHEV) w warunkach drogowych. Jednak nawet po tych korektach dane z rzeczywistych warunków eksploatacji wskazują, że pojazdy PHEV zużywają benzynę i emitują od 1,7 do 2 razy więcej CO_2, niż sugerują oficjalne dane. W związku z tym od 2030 r. współczynnik użytkowy dla nowych pojazdów PHEV powinien być aktualizowany zgodnie z najnowszymi danymi z pokładowych przyrządów do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCM). Począwszy od tego roku współczynnik użyteczności należy aktualizować co roku z zastosowaniem wartości specyficznych dla poszczególnych producentów, opartych na wynikach każdego z nich uzyskanych na podstawie

danych z OBFCM.

Or. en

Poprawka 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(5) Aby poprawić warunki pracy kierowców, bezpieczeństwo ruchu drogowego i uczciwą konkurencję, w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014[9] wymaga się zainstalowania tachografu w pojazdach ciężarowych o masie powyżej 3,5 tony. Art. 3 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 zezwala jednak państwom członkowskim na zwolnienie z tego wymogu pojazdów, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.	(5) Aby poprawić warunki pracy kierowców, ***zwiększyć*** bezpieczeństwo ruchu drogowego i ***wzmocnić*** uczciwą konkurencję, w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014[9] wymaga się zainstalowania tachografu w pojazdach ciężarowych o masie powyżej 3,5 tony ***jako kluczowego narzędzia egzekwowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku***. Art. 3 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 zezwala jednak państwom członkowskim na zwolnienie z tego wymogu pojazdów, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006***, pod warunkiem że takie zwolnienia nie naruszają celów art. 1 tego rozporządzenia, a mianowicie harmonizacji warunków konkurencji między rodzajami transportu lądowego, w szczególności transportu drogowego, poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wspierania skuteczniejszego monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie, a także lepszych praktyk w sektorze transportu drogowego.***
[9] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014	[9] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014

z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Poprawka 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(6) Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę 3,5 tony i w związku z tym podlegają wymogom określonym w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem tych rozporządzeń. ***Zapewnienie zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 stanowi znaczny wysiłek dla operatorów pojazdów*** i kierowców oraz ***spowalnia wzrost liczby*** lekkich ***elektrycznych pojazdów użytkowych o napędzie akumulatorowym***.	(6) Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę 3,5 tony i w związku z tym podlegają wymogom określonym w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem tych rozporządzeń. ***Pojazdy użytkowe o masie powyżej 3,5 tony nadal stanowią jednak poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ze względu na swoją masę i potencjalne skutki zderzenia z innymi użytkownikami dróg. Obowiązek stosowania tachografów w tych pojazdach może przyczynić się do ograniczenia tego ryzyka, w szczególności poprzez zapobieganie wypadkom spowodowanym zmęczeniem*** kierowców oraz ***promowanie uczciwych warunków pracy. Co więcej, choć niektóre***

samochody dostawcze z napędem elektrycznym mają obecnie masę przekraczającą 3,5 tony, istnieje duży potencjał zmniejszenia ich masy dzięki rozwojowi konstrukcji akumulatorów i zastosowaniu lekkich ***materiałów. Należy zatem zachęcać do szybszego przechodzenia na lżejsze elektryczne samochody dostawcze, które przyniosą użytkownikom dodatkowe korzyści w postaci większej efektywności energetycznej, a tym samym niższych kosztów ładowania, korzyści społeczne wynikające z mniejszego wpływu na infrastrukturę drogową oraz korzyści dla bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikające z ograniczenia skutków wypadków.***

Or. en

Poprawka 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(6) ***Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę*** 3,5 tony ***i w związku z tym podlegają wymogom określonym w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem tych rozporządzeń. Zapewnienie zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i*** (UE) ***nr 165/2014 stanowi znaczny wysiłek dla operatorów pojazdów i kierowców oraz spowalnia wzrost liczby lekkich elektrycznych*** pojazdów ***użytkowych o***	(6) ***Próg*** 3,5 tony, ***powyżej którego*** mają ***zastosowanie przepisy dotyczące tachografów, został ustanowiony przed powszechnym wprowadzeniem obowiązkowego wyposażenia lekkich pojazdów użytkowych w urządzenia bezpieczeństwa i ograniczania emisji. Wyposażenie takie może zmniejszać ładowność i powodować, że współczesne samochody dostawcze z różnymi rodzajami układu napędowego przekraczają ten próg, mimo że wykonują te same krajowe przewozy co lżejsze pojazdy. Ponadto Unia uznała próg 4,25 tony za odpowiedni dla tej klasy pojazdów w dyrektywie*** (UE) ***2025/2205, która zezwala posiadaczom prawa jazdy kategorii B na prowadzenie takich***

napędzie akumulatorowym.	pojazdów. ***Należy zatem odpowiednio dostosować właściwe progi określone w niniejszym rozporządzeniu, przy jednoczesnym zachowaniu swobody państw członkowskich w odniesieniu do krajowych operacji transportowych.***

Or. en

Poprawka 14
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(6) Ze względu na masę ***akumulatora lekkie elektryczne*** pojazdy ***użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę*** 3,5 tony i w związku z tym podlegają wymogom określonym w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014***, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem tych rozporządzeń. Zapewnienie zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 stanowi znaczny wysiłek dla operatorów pojazdów i kierowców oraz spowalnia wzrost liczby*** lekkich ***elektrycznych*** pojazdów użytkowych ***o napędzie akumulatorowym.***	(6) Ze względu na masę ***obowiązkowego wyposażenia w zakresie bezpieczeństwa stosowanego obecnie w lekkich pojazdach użytkowych*** pojazdy ***te mają tendencję do przekraczania masy*** 3,5 tony i w związku z tym podlegają wymogom określonym w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014. ***Niezależnie od rodzaju napędu przepisy mające zastosowanie do pojazdów ciężkich powinny mieć zastosowanie do*** lekkich pojazdów użytkowych ***dopiero od progu 4,25 tony***.

Or. en

Poprawka 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(6) ***Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę*** 3,5 tony ***i w związku z tym podlegają wymogom określonym w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014, mimo że mają taką samą*** ładowność i ***takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem tych rozporządzeń. Zapewnienie zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i*** (UE) ***nr 165/2014 stanowi znaczny wysiłek dla operatorów pojazdów i kierowców oraz spowalnia wzrost liczby lekkich elektrycznych*** pojazdów ***użytkowych o napędzie akumulatorowym***.	(6) ***Próg*** 3,5 tony***, powyżej którego mają zastosowanie przepisy dotyczące tachografów, został ustanowiony przed wprowadzeniem obowiązkowego wyposażenia wszystkich lekkich pojazdów użytkowych w urządzenia bezpieczeństwa i ograniczania emisji, które znacząco zmniejsza*** ładowność i ***powoduje, że współczesne samochody dostawcze z każdym rodzajem napędu przekraczają ten próg, mimo że wykonują te same krajowe przewozy co lżejsze pojazdy. Ponadto Unia uznała już próg 4,25 tony za odpowiedni dla tej klasy pojazdów w dyrektywie*** (UE) ***2025/2205, która zezwala posiadaczom prawa jazdy kategorii B na prowadzenie takich*** pojazdów. ***Utrzymywanie progu 3,5 tony dla obowiązku stosowania tachografów, od którego Unia w praktyce odeszła w innych przepisach, jest niespójne, dlatego w niniejszym rozporządzeniu należy dostosować te progi.***

Or. en

Poprawka 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(6) Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę 3,5 tony i w związku z tym podlegają wymogom określonym w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak	(6) Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę 3,5 tony i w związku z tym podlegają wymogom określonym w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak

lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem tych rozporządzeń. Zapewnienie zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 ***stanowi znaczny wysiłek dla operatorów pojazdów i kierowców oraz spowalnia wzrost*** liczby lekkich elektrycznych pojazdów użytkowych o napędzie akumulatorowym.	lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem tych rozporządzeń. Zapewnienie zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 ***może wiązać się z dodatkowymi wymogami i przyczyniać się do spowolnienia wzrostu*** liczby lekkich elektrycznych pojazdów użytkowych o napędzie akumulatorowym.

Or. en

Poprawka 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) Aby ograniczyć niepotrzebne koszty dla producentów i operatorów pojazdów, z których wielu to małe i średnie przedsiębiorstwa, należy znieść wymóg instalacji tachografów w lekkich elektrycznych pojazdach użytkowych o napędzie akumulatorowym o masie poniżej 4,25 tony.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) Aby ograniczyć niepotrzebne koszty dla producentów i operatorów pojazdów, z których wielu to małe i	***skreśla się***

średnie przedsiębiorstwa, należy znieść wymóg instalacji tachografów w lekkich elektrycznych pojazdach użytkowych o napędzie akumulatorowym o masie poniżej 4,25 tony.

Or. en

Poprawka 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) ***Aby ograniczyć niepotrzebne koszty dla producentów i operatorów pojazdów, z których wielu to*** małe i średnie przedsiębiorstwa, należy ***znieść wymóg instalacji tachografów w lekkich elektrycznych pojazdach użytkowych o napędzie akumulatorowym o masie poniżej 4,25 tony***.	(7) ***Lekkie pojazdy użytkowe o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 tony do 4,25 tony są wykorzystywane głównie przez*** małe i średnie przedsiębiorstwa ***oraz osoby wykonujące działalność rzemieślniczą do przewozu narzędzi i materiałów w krajowym transporcie. Obowiązki związane ze stosowaniem tachografów powodują powtarzające się koszty administracyjne i koszty wyposażenia, które są nieproporcjonalne w przypadku takich operacji.*** Należy ***zatem zwolnić z tych obowiązków wszystkie pojazdy wykorzystywane do przewozu rzeczy w tym przedziale masy, jeżeli przewóz nie jest wykonywany zarobkowo, lecz na potrzeby własne przedsiębiorstwa lub kierowcy, a prowadzenie pojazdu nie stanowi głównej działalności osoby prowadzącej pojazd, niezależnie od rodzaju napędu, tak aby zwolnienie zależało od funkcji i masy pojazdu, a nie od jego układu napędowego, oraz nie stawiało w sposób arbitralny w mniej korzystnej sytuacji pojazdów z napędem konwencjonalnym lub hybrydowym wykonujących takie same zadania***.

Or. en

Poprawka 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) Aby ograniczyć niepotrzebne koszty dla producentów i operatorów pojazdów, z których wielu to małe i średnie przedsiębiorstwa, ***należy znieść wymóg*** instalacji tachografów w lekkich ***elektrycznych*** pojazdach użytkowych o ***napędzie akumulatorowym o*** masie ***poniżej*** 4,25 tony.	(7) Aby ograniczyć niepotrzebne koszty dla producentów i operatorów pojazdów, z których wielu to małe i średnie przedsiębiorstwa, ***państwa członkowskie powinny mieć możliwość zniesienia wymogu*** instalacji tachografów w lekkich pojazdach użytkowych o ***dopuszczalnej*** masie ***całkowitej przekraczającej 3,5 tony, lecz nieprzekraczającej*** 4,25 tony***, niezależnie od rodzaju ich napędu, jeżeli pojazdy te są wykorzystywane wyłącznie w krajowym transporcie***.

Or. en

Uzasadnienie

Takie wyłączenie powinno zmniejszyć nieproporcjonalne obciążenia administracyjne dla małych i średnich przedsiębiorstw oraz rzemieślników, nie mając jednocześnie wpływu na obowiązujące krajowe przepisy ruchu drogowego, uprawnienia egzekucyjne oraz przepisy dotyczące czasu pracy.

Poprawka 21
Philippe Olivier

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) Aby ograniczyć niepotrzebne koszty dla producentów i operatorów pojazdów, z których wielu to małe i średnie przedsiębiorstwa, należy znieść	(7) Aby ograniczyć niepotrzebne koszty dla producentów i operatorów pojazdów, z których wielu to małe i średnie przedsiębiorstwa, należy znieść ***na***

wymóg instalacji tachografów w lekkich elektrycznych pojazdach użytkowych o napędzie akumulatorowym o masie poniżej 4,25 tony.	***poziomie krajowym*** wymóg instalacji tachografów w lekkich elektrycznych pojazdach użytkowych o napędzie akumulatorowym o masie poniżej 4,25 tony***, ale stosować go w przypadku wykorzystywania tego rodzaju pojazdów do międzynarodowego transportu drogowego towarów***.

Or. fr

Uzasadnienie

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Poprawka 22
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) Aby ograniczyć niepotrzebne koszty dla producentów i operatorów pojazdów, z których wielu to małe i średnie przedsiębiorstwa, należy znieść wymóg instalacji tachografów w lekkich elektrycznych pojazdach użytkowych o ***napędzie akumulatorowym o*** masie poniżej 4,25 tony.	(7) Aby ograniczyć niepotrzebne koszty dla producentów i operatorów pojazdów, z których wielu to małe i średnie przedsiębiorstwa, należy znieść wymóg instalacji tachografów ***we wszelkich*** lekkich elektrycznych pojazdach użytkowych o masie poniżej 4,25 tony.

Or. en

Poprawka 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(7a) Inteligentne tachografy mogą przyczynić się do zwiększenia wydajności operacyjnej przewoźników, nie tylko jako kluczowe narzędzie służące egzekwowaniu unijnych przepisów dotyczących czasu jazdy i odpoczynku, ale także jako bezpieczne i wiarygodne źródło danych umożliwiające stosowanie bardziej efektywnych praktyk w zakresie logistyki i zarządzania flotą, w tym lepszego planowania, monitorowania i alokacji zasobów.

Or. en

Poprawka 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(7b) Mając na uwadze, że rola tachografów jako kluczowego narzędzia służącego egzekwowaniu unijnych przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku, a tym samym wspierającego jednolite egzekwowanie przepisów, uczciwą konkurencję oraz ochronę pracowników transportu drogowego w całej Unii, opiera się na interoperacyjności między tachografami a urządzeniami i systemami wykorzystywanymi przez organy

egzekwujące prawo.

Or. en

Poprawka 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Ponieważ decyzja o skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich, zwolnienie powinno mieć zastosowanie jedynie do lekkich elektrycznych pojazdów użytkowych wykorzystywanych wyłącznie w transporcie krajowym.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Ponieważ decyzja o skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich, zwolnienie powinno mieć zastosowanie jedynie do lekkich elektrycznych pojazdów użytkowych wykorzystywanych wyłącznie w transporcie krajowym.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Ponieważ decyzja o skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich, zwolnienie powinno mieć zastosowanie jedynie do lekkich ***elektrycznych*** pojazdów użytkowych wykorzystywanych wyłącznie w transporcie krajowym.	(8) Ponieważ decyzja o skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich, zwolnienie powinno mieć zastosowanie jedynie do lekkich pojazdów użytkowych wykorzystywanych wyłącznie w transporcie krajowym. ***Zwolnienie to dotyczy wyłącznie obowiązku rejestrowania i eliminuje powielające się obciążenie administracyjne dla operatorów, w szczególności małych i średnich przedsiębiorstw oraz rzemieślników. Nie ma ono wpływu na ograniczenia dotyczące czasu pracy określone w dyrektywie 2002/15/WE ani na wymogi dotyczące tachografów mające zastosowanie do przewozów międzynarodowych i kabotażu wykonywanych pojazdami o masie powyżej 2,5 tony na podstawie rozporządzenia (UE) 2020/1054. Zwolnienie to pozostaje również bez wpływu na krajowe przepisy ruchu drogowego i uprawnienia organów do egzekwowania przepisów.***

Or. en

Poprawka 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Ponieważ decyzja o skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich, zwolnienie powinno mieć	(8) Ponieważ decyzja o skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich, zwolnienie powinno mieć

zastosowanie jedynie do ***lekkich elektrycznych*** pojazdów ***użytkowych*** wykorzystywanych wyłącznie w transporcie krajowym.

zastosowanie jedynie do pojazdów wykorzystywanych wyłącznie w transporcie krajowym. ***Zwolnienie to dotyczy wyłącznie obowiązku rejestrowania i w żaden sposób nie osłabia ochrony kierowców. Ograniczenia dotyczące czasu pracy określone w dyrektywie 2002/15/WE nadal mają w pełni zastosowanie do wszystkich kierowców objętych jej zakresem, a przewozy międzynarodowe i kabotaż wykonywane pojazdami o masie powyżej 2,5 tony nadal podlegają wymogom dotyczącym tachografów określonym w rozporządzeniu (UE) 2020/1054. Zwolnienie to eliminuje zatem powielające się obciążenie administracyjne bez ograniczania istniejących zabezpieczeń socjalnych ani środków służących zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.***

Or. en

Poprawka 29
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Ponieważ decyzja o skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich, zwolnienie powinno mieć zastosowanie jedynie do ***lekkich elektrycznych*** pojazdów ***użytkowych*** wykorzystywanych wyłącznie w transporcie krajowym.	(8) Ponieważ decyzja o skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich, zwolnienie powinno mieć zastosowanie jedynie do pojazdów wykorzystywanych wyłącznie w transporcie krajowym. ***Zwolnienie to dotyczy wyłącznie obowiązku rejestrowania i w żaden sposób nie osłabia ochrony kierowców. Ograniczenia dotyczące czasu pracy określone w dyrektywie 2002/15/WE nadal mają w pełni zastosowanie do wszystkich kierowców objętych jej zakresem, a przewozy międzynarodowe i kabotaż wykonywane pojazdami o masie powyżej***

2,5 tony nadal podlegają wymogom dotyczącym tachografów określonym w rozporządzeniu (UE) 2020/1054. Zwolnienie to eliminuje zatem powielające się obciążenie administracyjne bez ograniczania istniejących zabezpieczeń socjalnych ani środków służących zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Or. en

Poprawka 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) ***Ponieważ decyzja*** o ***skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich,*** zwolnienie powinno mieć zastosowanie ***jedynie*** do lekkich ***elektrycznych*** pojazdów użytkowych ***wykorzystywanych wyłącznie*** w transporcie krajowym.	(8) ***Aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie jednolitego rynku i ułatwić transgraniczny ruch bezemisyjnych pojazdów kategorii N2*** o ***dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, lecz nieprzekraczającej 4,25 tony,*** zwolnienie powinno mieć zastosowanie do ***bezemisyjnych*** lekkich pojazdów użytkowych ***kategorii N2 o masie od 3,5 do 4,25 tony, niezależnie od tego, czy są one wykorzystywane*** w transporcie krajowym ***czy transgranicznym***.

Or. en

Uzasadnienie

Obowiązujące przepisy UE stawiają elektryczne lekkie pojazdy użytkowe (o masie od 3,5 do 4,25 tony) w niekorzystnej sytuacji, ponieważ masa ich akumulatorów powoduje objęcie ich wymogami dotyczącymi tachografów i ograniczników prędkości, którym nie podlegają porównywalne samochody dostawcze z napędem opartym na paliwach kopalnych. Ta rozbieżność utrudnia małym i średnim przedsiębiorstwom wdrażanie pojazdów bezemisyjnych, osłabia konkurencyjność producentów i podważa realizację celów klimatycznych UE. Aby zaradzić tej sytuacji i promować bardziej ekologiczny transport,

proponuje się zwolnienie tych bezemisyjnych pojazdów użytkowych kategorii N2 z obowiązku stosowania tych urządzeń oraz zniesienie ścisłych ograniczeń dotyczących transportu regionalnego.

Poprawka 31
Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Ponieważ decyzja o skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich, zwolnienie powinno mieć zastosowanie ***jedynie*** do lekkich elektrycznych pojazdów użytkowych wykorzystywanych ***wyłącznie*** w transporcie krajowym.	(8) Ponieważ decyzja o skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich, zwolnienie powinno mieć zastosowanie do lekkich elektrycznych pojazdów użytkowych wykorzystywanych w transporcie krajowym ***i międzynarodowym***.

Or. ro

Poprawka 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(9) Aby zmniejszyć obciążenie kierowców niezawodowych prowadzących duże samochody kempingowe w celach niehandlowych, które wynika z obowiązku instalacji i używania tachografu, oraz wpływ, jaki może to mieć na popyt na takie pojazdy, organy krajowe powinny mieć możliwość zwolnienia takich pojazdów i operacji z obowiązku stosowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz używania tachografu, pod warunkiem że nie zagraża to realizacji celów, o których mowa w art. 1 wspomnianego rozporządzenia.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(9) Aby zmniejszyć obciążenie kierowców niezawodowych prowadzących duże samochody kempingowe w celach niehandlowych, które wynika z obowiązku instalacji i używania tachografu, oraz wpływ, jaki może to mieć na popyt na takie pojazdy, organy krajowe powinny mieć możliwość zwolnienia takich pojazdów i operacji z obowiązku stosowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz używania tachografu, pod warunkiem że nie zagraża to realizacji celów, o których mowa w art. 1 wspomnianego rozporządzenia.	(9) Aby zmniejszyć obciążenie kierowców niezawodowych prowadzących duże samochody kempingowe w celach niehandlowych, które wynika z ***przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, a także z*** obowiązku instalacji i używania tachografu, oraz wpływ, jaki może to mieć na popyt na takie pojazdy, organy krajowe powinny mieć możliwość zwolnienia takich pojazdów i operacji z obowiązku stosowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz używania tachografu, pod warunkiem że nie zagraża to realizacji celów, o których mowa w art. 1 wspomnianego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(9) Aby ***zmniejszyć obciążenie*** kierowców niezawodowych prowadzących duże samochody kempingowe w celach	(9) Aby ***zapewnić jasność prawa w odniesieniu do*** obowiązku instalacji i używania tachografu ***przez*** kierowców

niehandlowych***, które wynika z*** obowiązku instalacji i używania tachografu***,*** oraz ***wpływ,*** jaki może to mieć na popyt na takie pojazdy, organy krajowe powinny mieć możliwość zwolnienia takich pojazdów i operacji z obowiązku stosowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz używania tachografu, pod warunkiem że nie zagraża to realizacji celów, o których mowa w art. 1 wspomnianego rozporządzenia.

niezawodowych prowadzących duże samochody kempingowe w celach niehandlowych oraz ***wpływu,*** jaki może to mieć na popyt na takie pojazdy, organy krajowe powinny mieć możliwość zwolnienia takich pojazdów i operacji z obowiązku stosowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz używania tachografu, pod warunkiem że nie zagraża to realizacji celów, o których mowa w art. 1 wspomnianego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(10) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 zezwala na homologację typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do poziomu hałasu i dźwiękowych systemów informujących o pojeździe albo na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/201410, albo na podstawie regulaminów ONZ, w tym regulaminów EKG ONZ nr 138[11], 51[12] i 59[13]. Ten równoległy system może spowodować fragmentację rynku. Ponadto rozporządzenie (UE) nr 540/2014 stało się nieaktualne ze względu na brak aktualizacji dostosowującej do trzech wyżej wymienionych regulaminów EKG ONZ. Aby zapewnić spójne ramy i pełne dostosowanie do regulaminów ONZ, należy uchylić rozporządzenie (UE) nr 540/2014 oraz zmienić załącznik II do rozporządzenia (UE) 2018/858 w taki sposób, aby dopuszczalne było spełnienie	(10) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 zezwala na homologację typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do poziomu hałasu i dźwiękowych systemów informujących o pojeździe albo na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/201410, albo na podstawie regulaminów ONZ, w tym regulaminów EKG ONZ nr 138[11], 51[12] i 59[13]. Ten równoległy system może spowodować fragmentację rynku. Ponadto rozporządzenie (UE) nr 540/2014 stało się nieaktualne ze względu na brak aktualizacji dostosowującej do trzech wyżej wymienionych regulaminów EKG ONZ. Aby zapewnić spójne ramy i pełne dostosowanie do regulaminów ONZ, należy uchylić rozporządzenie (UE) nr 540/2014 oraz zmienić załącznik II do rozporządzenia (UE) 2018/858 w taki sposób, aby dopuszczalne było spełnienie

wyłącznie wymogów mających zastosowanie regulaminów ONZ.

wyłącznie wymogów mających zastosowanie regulaminów ONZ. ***Dostosowanie to nie powinno prowadzić do obniżenia poziomu ochrony przed hałasem powodowanym przez ruch drogowy ani uniemożliwiać Unii przyjmowania w razie potrzeby bardziej rygorystycznych wymogów w celu ochrony zdrowia publicznego, niechronionych użytkowników drogi i środowiska miejskiego.***

---

[10] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG (Dz.U. L 158 z 27.5.2014, s. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Regulamin nr 138 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji cichych pojazdów transportu drogowego w odniesieniu do ich zmniejszonej słyszalności [2017/71] (Dz.U. L 9 z 13.1.2017, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Regulamin nr 51 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych mających co najmniej cztery koła w odniesieniu do emisji dźwięku [2018/798] (Dz.U. L 138 z 4.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Regulamin nr 59 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji zamiennych układów tłumiących [2025/844] (Dz.U. L, 2025/844, 30.4.2025, ELI:

[10] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG (Dz.U. L 158 z 27.5.2014, s. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Regulamin nr 138 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji cichych pojazdów transportu drogowego w odniesieniu do ich zmniejszonej słyszalności [2017/71] (Dz.U. L 9 z 13.1.2017, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Regulamin nr 51 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych mających co najmniej cztery koła w odniesieniu do emisji dźwięku [2018/798] (Dz.U. L 138 z 4.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Regulamin nr 59 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji zamiennych układów tłumiących [2025/844] (Dz.U. L, 2025/844, 30.4.2025, ELI:

http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).	http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Poprawka 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(10a) Dostępność i przystępność cenowa infrastruktury ładowania we wszystkich państwach członkowskich są kluczowymi czynnikami determinującymi upowszechnienie pojazdów elektrycznych wśród obywateli i przedsiębiorstw UE, ponieważ w znacznym stopniu wpływają na decyzje konsumentów dotyczące zakupu. Inwestycje w rozbudowaną i interoperacyjną infrastrukturę ładowania mają zatem zasadnicze znaczenie dla umożliwienia szerszego wdrażania mobilności bezemisyjnej, a także zwiększenia wykorzystania napędu elektrycznego w pojazdach hybrydowych typu plug-in, a tym samym wspierają ich spodziewany wkład w ograniczenie emisji CO_2. Aby zapewnić wygodę konsumentów, ułatwić mobilność transgraniczną oraz wspierać prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, konieczna jest odpowiednia infrastruktura ładowania w całej Unii.

Or. en

Poprawka 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(10a) Pojazdy wyprodukowane zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami regulacyjnymi obowiązującymi w chwili ich produkcji nie powinny podlegać późniejszym ograniczeniom dotyczącym ich rejestracji, sprzedaży ani dopuszczenia do ruchu wyłącznie z powodu wejścia w życie nowych wymogów technicznych, przy czym nie ma to wpływu na stosowanie środków ochronnych lub działań naprawczych w przypadkach, gdy pojazdy stwarzają poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub środowiska, ani nie powinno uniemożliwiać przyjmowania w przyszłości środków opartych na należycie uzasadnionych dowodach.

Or. en

Uzasadnienie

Aby wyeliminować fragmentację rynku i obciążenia administracyjne wynikające z niezharmonizowanych krajowych procedur zwolnień dla pojazdów z końcowej partii produkcji, takich jak różne mechanizmy limitów ilościowych lub dat granicznych, należy uprościć ramy dotyczące rejestracji. Obecne procedury powodują zbędną biurokrację zarówno dla przemysłu, jak i właściwych organów krajowych. W związku z tym, jeżeli data produkcji pojazdu poprzedza datę rozpoczęcia stosowania nowego wymogu prawnego, jego świadectwo zgodności powinno zachować ważność, co wyeliminuje konieczność stosowania uciążliwych procedur zwolnień dla pojazdów z końcowej partii produkcji.

Poprawka 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie,	(11) Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie,

interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]). W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie ***akumulatorowym*** i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z ***technologią*** pojazd-sieć, pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem przyznać Komisji uprawnienia do określenia wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych ***(PEV)*** i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania.

interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza ***i stanowi niezbędny pierwszy krok do zachęcenia do rozwoju i instalacji dwukierunkowych punktów ładowania. Jednocześnie akumulatory w pojazdach elektrycznych oferują duży potencjał tymczasowego magazynowania energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych i oddawania jej do sieci za pośrednictwem ładowania dwukierunkowego w okresach, gdy nie jest ona potrzebna przedsiębiorstwom i gospodarstwom domowym.***
Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]) ***lub zmienionych ram dotyczących przyrządów pomiarowych (dyrektywa (UE) 2026/706[15a]). Na potrzeby ładowania dwukierunkowego dyrektywa (UE) 2018/2001[15b] (RED III) oraz art. 14 rozporządzenia (UE) 2023/1542[15c] (rozporządzenie w sprawie baterii) wymagają, aby pojazdy rejestrowały dane, które producenci muszą udostępniać.*** W związku z tym***,*** aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie ***bateryjnym*** i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z ***interfejsem*** pojazd-sieć, pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w

rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem przyznać Komisji uprawnienia do określenia wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania***, przy jednoczesnym zapewnieniu spójności z wymogami dyrektywy RED III, rozporządzenia w sprawie baterii oraz aktu w sprawie danych[15d]***.

---

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

---

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15a] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/706 z dnia 11 marca 2026 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2014/32/UE w odniesieniu do instalacji pomiarowych do infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i do odmierzaczy sprężonego gazu oraz w odniesieniu do liczników energii elektrycznej, gazomierzy i ciepłomierzy (Dz.U. L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15b] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L, 328, 21.12.2018, s. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15c] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 z dnia 12 lipca 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniające dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylające dyrektywę 2006/66/WE (Dz.U. L 191 z 28.7.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31).

[15d] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie zharmonizowanych przepisów dotyczących sprawiedliwego dostępu do danych i ich wykorzystywania oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/2394 i dyrektywy (UE) 2020/1828 (akt w sprawie danych) (Dz.U. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Poprawka 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) Ponieważ ***technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a*** liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza	(11) Ponieważ liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia

ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]). W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie ***akumulatorowym*** i umożliwić świadczenie ***interoperacyjnych usług związanych z technologią pojazd-sieć,*** pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem przyznać Komisji uprawnienia do określenia wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania.

zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]). W związku z tym**,** aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie ***bateryjnym*** i umożliwić świadczenie ***interoperacyjnego inteligentnego ładowania,*** pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem przyznać Komisji uprawnienia do określenia wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania. ***Uprawnienia te powinny ograniczać się do fizycznego połączenia i protokołu komunikacyjnego dla jednokierunkowego inteligentnego ładowania – tj. wskazania rodzaju wtyczki, rodzaju kabla i formatu komunikacyjnego – oraz powinno opierać się na normach już wybranych przez Unię na mocy rozporządzenia (UE) 2023/1804, w szczególności na uniwersalnym systemie ładowania, a w przypadku pojazdów ciężkich – na megawatowym systemie ładowania (MCS). Wszelki udział w usługach opartych na interfejsie pojazd-sieć lub dwukierunkowego transferu energii powinien pozostać dobrowolny i wymagać wyraźnej oraz odwoływalnej zgody właściciela pojazdu; wspomniane uprawnienia nie powinny nakładać na właścicieli pojazdów pośrednich obowiązków udostępniania danych ani***

udziału w systemach bilansowania sieci.

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Poprawka 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie	(11) Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie

przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]). W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z technologią pojazd-sieć, pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność ***między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem przyznać Komisji uprawnienia do określenia wymogów technicznych dotyczących*** interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania.

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]). W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z technologią pojazd-sieć, pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić ***taką*** interoperacyjność, ***Komisja powinna przyjąć akt delegowany określający wymogi techniczne dotyczące*** interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania. ***Akt delegowany powinien również określać oznaczenie gotowości na V2G, które ma zostać umieszczone w świadectwie zgodności pojazdu, a także odpowiednią metodykę weryfikacji zgodności. Aby zapewnić terminowe i spójne ramy unijne, akt delegowany powinien zostać przyjęty w terminie określonym w rozporządzeniu (UE) 2018/858.***

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Poprawka 41
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]). W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z technologią pojazd-sieć, pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem przyznać Komisji uprawnienia do określenia wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi	(11) Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]). W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z technologią pojazd-sieć, pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem przyznać Komisji uprawnienia do określenia wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi

systemami zasilania.

systemami zasilania. ***Uprawnienia te powinny ograniczać się do fizycznego podłączenia i protokołu komunikacyjnego.***

---

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Poprawka 42
Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru	(11) Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru

ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]). W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z technologią pojazd-sieć, pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem przyznać Komisji uprawnienia do określenia wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania.

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]). ***Brak zharmonizowanego podejścia mógłby doprowadzić do rozdrobnienia jednolitego rynku i powstania nierównych warunków dla użytkowników.*** W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z technologią pojazd-sieć, pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem przyznać Komisji uprawnienia do określenia wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania.

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Poprawka 43
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]). W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z technologią pojazd-sieć, pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem ***przyznać Komisji uprawnienia do*** określenia wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-	(11) Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388[14] oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631[15]). W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z technologią pojazd-sieć, pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem ***nałożyć na Komisję ograniczony czasowo wymóg*** określenia wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych

HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania.

zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania.

---

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Poprawka 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(11a) Interoperacyjność zapewniana na mocy niniejszego rozporządzenia umożliwia stałe, dwukierunkowe połączenie pojazdów z infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, a tym samym sprawia, że cyberbezpieczeństwo połączonych pojazdów staje się integralnym elementem bezpieczeństwa samego systemu energetycznego. Pojazdy, które stale komunikują się z serwerami zewnętrznymi i otrzymują zdalne aktualizacje oprogramowania, rodzą z punktu widzenia bezpieczeństwa takie same kwestie, jakie zostały już uwzględnione w odniesieniu do sprzętu

telekomunikacyjnego i infrastruktury energetycznej w unijnym zestawie narzędzi na potrzeby cyberbezpieczeństwa sieci 5G, który umożliwia państwom członkowskim ograniczanie udziału dostawców wysokiego ryzyka w funkcjach krytycznych na podstawie skoordynowanej oceny ryzyka, a nie poprzez kategoryczne wykluczanie ze względu na kraj pochodzenia. Komisja powinna zatem ocenić potrzebę ustanowienia europejskich ram cyberbezpieczeństwa dla połączonych pojazdów, opartych na logice oceny ryzyka przyjętej w tym zestawie narzędzi, oraz w stosownych przypadkach przedstawić odpowiedni wniosek. Do czasu ustanowienia takich ram państwa członkowskie powinny zachować kompetencje do przyjmowania proporcjonalnych środków, jeżeli uzasadniają to krytyczne przypadki zastosowania, takie jak wykorzystywanie pojazdów w pobliżu obiektów obronnych, infrastruktury krytycznej o znaczeniu krajowym lub we flotach administracji publicznej.

Or. en

Poprawka 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(11a) Wprowadzenie dodatkowej elastyczności w zakresie zgodności z normami emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych [zmienione rozporządzenie (UE) 2019/63] umożliwi dalsze stosowanie silników spalinowych. Elastyczność ta nie powinna osłabiać unijnych celów w zakresie klimatu, jakości powietrza i zdrowia publicznego.

Aby zachować spójność między normami dotyczącymi emisji CO_2 a unijnymi przepisami w zakresie homologacji typu, Komisja powinna ocenić, czy rozporządzenie (UE) 2024/1257 (ramy Euro 7) nadal skutecznie wspiera przejście na mobilność bezemisyjną, w tym poprzez rygorystyczne wymagania dotyczące emisji zanieczyszczeń, trwałości baterii oraz rzeczywistych osiągów pojazdów. W przypadku stwierdzenia w tej ocenie ryzyka, że elastyczność regulacyjna może opóźnić redukcję emisji, przedłużyć korzystanie z bardziej zanieczyszczających pojazdów lub podważyć unijny cel neutralności klimatycznej, Komisja powinna rozważyć wdrożenie odpowiednich środków ustawodawczych w celu wzmocnienia ram Euro 7.

Or. en

(Rozporządzenie (UE) 2019/63 rozporządzenie (UE) 2024/1257)

Poprawka 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy ***jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej pojazdów elektrycznych***. Ukierunkowane środki regulacyjne ***(dłuższy okres przejściowy*** dla nowych wymogów, ukierunkowane zachęty w normach emisji CO_2 dla pojazdów), ***bodźce podatkowe*** (takie jak programy subsydiowania) oraz ***inne niż podatkowe*** (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w	(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy ***wymaga ram regulacyjnych, które zachęcają do rzeczywistego ograniczania emisji, przy jednoczesnym zachowaniu neutralności technologicznej, możliwości wyboru przez konsumentów i przystępnej cenowo mobilności***. Ukierunkowane środki regulacyjne ***(dłuższe okresy przejściowe*** dla nowych wymogów, ukierunkowane zachęty w normach emisji CO_2 dla pojazdów), ***środki fiskalne*** (takie jak programy subsydiowania) oraz ***środki niefiskalne*** (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych

stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą ***przyczynić się do większej przystępności cenowej małych*** pojazdów ***elektrycznych. Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej małego*** pojazdu ***elektrycznego***. W ***związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii*** pojazdów ***M1***.

przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą ***wspierać upowszechnianie wysoce wydajnych*** pojazdów ***bezemisyjnych. Przy opracowywaniu takich środków należy w większym stopniu uwzględniać obiektywne kryteria mające znaczenie z punktu widzenia emisji, w tym zużycie energii, masę pojazdu i efektywność technologiczną. Małe rozmiary pojazdu same w sobie nie oznaczają niższych kosztów zakupu ani eksploatacji. Małe pojazdy elektryczne są wykorzystywane głównie jako drugi samochód w gospodarstwie domowym, podczas gdy gospodarstwa domowe o niższych dochodach zazwyczaj korzystają z rynku pojazdów używanych i często mają ograniczony dostęp do infrastruktury ładowania, a wiele gospodarstw domowych, w szczególności rodzin, jest uzależnionych od pojazdów zapewniających odpowiednią liczbę miejsc dla pasażerów, przestrzeń bagażową i zasięg umożliwiające zaspokojenie ich codziennych potrzeb w zakresie mobilności. Cel polegający na zapewnieniu przystępnej cenowo i zrównoważonej mobilności nie powinien zatem ograniczać się do promowania mniejszych pojazdów, lecz powinien również wspierać większe pojazdy rodzinne, jeżeli osiągają one wysoki poziom efektywności energetycznej. Zróżnicowanie regulacyjne powinno zatem opierać się na obiektywnych i mierzalnych parametrach mających znaczenie z punktu widzenia emisji, w szczególności efektywności energetycznej. Takie podejście sprzyjałoby rzeczywistemu ograniczaniu emisji CO_2, wspierałoby innowacje neutralne pod względem technologicznym oraz wzmacniałoby zachęty do ciągłej poprawy efektywności we wszystkich segmentach pojazdów. Natomiast kryteria oparte na długości pojazdu mogą zachęcać do niewielkich zmian jego wymiarów w celu uzyskania korzyści regulacyjnych, bez zapewniania przy tym żadnych bezpośrednich zachęt do***

poprawy efektywności technologicznej i przystępności cenowej.

Or. en

Poprawka 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej pojazdów elektrycznych. Ukierunkowane środki regulacyjne (dłuższy okres przejściowy dla nowych wymogów, ukierunkowane zachęty w normach emisji CO2 dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów elektrycznych. Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej małego pojazdu ***elektrycznego***. W związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach ***istniejącej*** kategorii pojazdów M1.	(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji ***przy jednoczesnym zachowaniu neutralności technologicznej,*** konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej pojazdów ***bezemisyjnych i lekkich pojazdów użytkowych oraz rozszerzenie zakresu technologii dostępnych na rynku poprzez wspieranie pojazdów wyłącznie*** elektrycznych***, pojazdów z ogniwami paliwowymi i innych pojazdów napędzanych wodorem, a także pojazdów z silnikiem spalinowym lub pojazdów hybrydowych napędzanych wyłącznie paliwem neutralnym pod względem emisji CO_2***. Ukierunkowane środki regulacyjne (dłuższy okres przejściowy dla nowych wymogów, ukierunkowane zachęty w normach emisji CO2 dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów elektrycznych. ***Mimo że pojęcie pojazdu bezemisyjnego wprowadzono w rozporządzeniu (UE)***

2019/631, obecnie w ***unijnych*** ramach homologacji typu ***pojazdów*** brakuje jednak definicji prawnej małego pojazdu ***bezemisyjnego***. W związku z tym należy wprowadzić ***nową*** podkategorię ***pojazdów bezemisyjnych*** w ramach ***istniejących*** kategorii pojazdów M1 ***i N1. Definicja „małego pojazdu bezemisyjnego" jako podkategorii w ramach kategorii pojazdów M1 i N1 w niniejszym rozporządzeniu jest powiązana z definicją pojazdów bezemisyjnych lub z przepisami dotyczącymi superjednostek zawartymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631, a także z wymogami dotyczącymi niskoemisyjności w kontekście zamówień publicznych i programów wsparcia publicznego oraz, w stosownych przypadkach, z wynikającymi z tego zmianami przepisów dotyczących homologacji typu. W związku z tym, w przypadku zmian legislacyjnych w tych obszarach, Komisji należy przekazać uprawnienia do uwzględnienia ich w przepisach dotyczących homologacji typu w drodze aktów delegowanych.***

Or. en

Poprawka 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej	(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w segmencie premium***, co przyczyniło się również do ogólnej tendencji polegającej na zwiększaniu się rozmiarów i masy***

pojazdów elektrycznych. Ukierunkowane środki regulacyjne ***(dłuższy okres przejściowy dla nowych wymogów,*** ukierunkowane zachęty w normach emisji ***CO2*** dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów elektrycznych. Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej małego pojazdu elektrycznego. W związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii pojazdów M1.

pojazdów poruszających się po drogach. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, ***rozszerzyć jej oddziaływanie oraz zagwarantować uczciwą konkurencję na rynku wewnętrznym,*** konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej pojazdów elektrycznych ***dla konsumentów. Środki mające na celu promowanie mniejszych i bardziej przystępnych cenowo pojazdów elektrycznych powinny pozostawać spójne z celami Unii w zakresie bezpieczeństwa, w tym w odniesieniu do ochrony osób znajdujących się w pojazdach oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego.*** Ukierunkowane środki regulacyjne (ukierunkowane zachęty w normach emisji ***CO_2*** dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów elektrycznych ***oraz zwiększenia zaufania konsumentów. Aby chronić miejsca pracy, umiejętności i wartość dodaną przemysłu w UE, należy zachęcać producentów do inwestowania w małe pojazdy elektryczne, między innymi poprzez priorytetowe traktowanie komponentów „Made in EU" w zamówieniach publicznych oraz dekarbonizację flot korporacyjnych zgodnie z rozporządzeniem (UE) XXXX/XXXX[15e] [wniosek dotyczący ustanowienia ram środków na rzecz przyspieszenia zdolności przemysłowych i dekarbonizacji w sektorach strategicznych] („Akt w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu").*** Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej małego pojazdu elektrycznego. W związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii pojazdów M1***, aby doprecyzować ramy regulacyjne, ułatwić wdrażanie tych środków oraz zapewnić***

spójność rynku wewnętrznego.

_____

[15e] ***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) XXXX/XXXX [...] ustanawiające ramy środków na rzecz przyspieszenia rozwoju zdolności przemysłowych i dekarbonizacji w sektorach strategicznych oraz zmieniające rozporządzenia (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 i (UE) 2024/3110 (Dz.U. ...).***

Or. en

Poprawka 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów ***elektrycznych*** w segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest ***zwiększenie przystępności cenowej*** pojazdów ***elektrycznych***. Ukierunkowane środki regulacyjne (dłuższy okres przejściowy dla nowych wymogów, ukierunkowane zachęty w normach emisji ***CO2*** dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów ***elektrycznych. Obecnie*** w ramach homologacji typu ***brakuje jednak*** definicji prawnej małego pojazdu ***elektrycznego.*** W ***związku z tym*** należy wprowadzić podkategorię w ramach	(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów w segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest ***zapewnienie powszechnej dostępności przystępnych cenowo*** pojazdów ***niskoemisyjnych***. Ukierunkowane środki regulacyjne (dłuższy okres przejściowy dla nowych wymogów, ukierunkowane zachęty w normach emisji ***CO_2*** dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów ***niskoemisyjnych wyprodukowanych w Unii. Cel polegający na zapewnieniu przystępności cenowej najlepiej realizować poprzez zdefiniowanie podkategorii w oparciu o poziom emisji***

istniejącej kategorii pojazdów M1.	***pojazdu, a nie o jeden rodzaj napędu. Do tej podkategorii powinny zatem kwalifikować się wszystkie pojazdy spełniające definicję pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. m rozporządzenia (UE) 2019/631, w tym pojazdy zasilane paliwami odnawialnymi w rozumieniu art. 2 pkt 22a dyrektywy (UE) 2018/2001, takimi jak biopaliwa zdefiniowane w art. 2 pkt 33 tej dyrektywy oraz paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego zdefiniowane w art. 2 pkt 36 tej dyrektywy, niezależnie od rodzaju napędu. Ponieważ w ramach homologacji typu nie przewidziano obecnie definicji prawnej takiego małego pojazdu, należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii pojazdów M1. Aby zapewnić, by korzyści związane z tą podkategorią wspierały produkcję w Unii, możliwość zakwalifikowania do tej podkategorii powinna być uzależniona od unijnego pochodzenia pojazdu. Kryteria określania unijnego pochodzenia do celów tej podkategorii powinny zostać ustanowione w akcie ustawodawczym przyjętym zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, zgodnie z metodyką, która ma zostać ustanowiona w rozporządzeniu [Akt w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu, 2026/0068(COD)].***
	Or. en

Poprawka 50
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w	(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w

segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej pojazdów ***elektrycznych***. Ukierunkowane środki regulacyjne (dłuższy okres przejściowy dla nowych wymogów, ukierunkowane zachęty w normach emisji CO2 dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów elektrycznych. Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej małego pojazdu elektrycznego. W związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii pojazdów M1.

segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej pojazdów ***niskoemisyjnych, przy jednoczesnym zachowaniu neutralności technologicznej***. Ukierunkowane środki regulacyjne (dłuższy okres przejściowy dla nowych wymogów, ukierunkowane zachęty w normach emisji CO2 dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów elektrycznych. Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej małego pojazdu elektrycznego. W związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii pojazdów M1.

Or. en

Poprawka 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej pojazdów elektrycznych. Ukierunkowane środki regulacyjne ***(dłuższy okres przejściowy dla nowych wymogów,*** ukierunkowane zachęty w normach emisji ***CO2*** dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak	(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej pojazdów elektrycznych. Ukierunkowane środki regulacyjne (ukierunkowane zachęty w normach emisji ***CO_2*** dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach

zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów elektrycznych. Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej małego pojazdu elektrycznego. W związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii pojazdów M1.

zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów elektrycznych. Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej małego pojazdu elektrycznego. W związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii pojazdów M1.

Or. en

Poprawka 52
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej pojazdów elektrycznych. Ukierunkowane środki regulacyjne ***(dłuższy okres przejściowy dla nowych wymogów,*** ukierunkowane zachęty w normach emisji ***CO2*** dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów elektrycznych. Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej małego pojazdu elektrycznego. W związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii pojazdów M1.	(12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej pojazdów elektrycznych. Ukierunkowane środki regulacyjne (ukierunkowane zachęty w normach emisji ***CO_2*** dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów elektrycznych. Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej małego pojazdu elektrycznego. W związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii pojazdów M1.

Poprawka 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12a) Współczynnik użytkowania jest założeniem stosowanym w prawie Unii do określenia, przez jaką część czasu hybrydowy pojazd elektryczny typu plug-in jest użytkowany w trybie elektrycznym. Zmiana tego współczynnika, mająca zastosowanie od 2027 r. na mocy rozporządzenia Komisji (UE) 2023/443, znacząco obniżyłaby przyjmowaną wartość tego założenia, a tym samym pogorszyłaby oficjalne wyniki hybrydowych pojazdów elektrycznych typu plug-in w zakresie emisji CO_2. Zmiana ta opiera się jednak na danych dotyczących obecnej floty pojazdów i istniejących warunków ładowania, podczas gdy pojemność akumulatorów, dostępność infrastruktury ładowania i zachowania użytkowników będą nadal ewoluować. Zastosowanie takiego obniżenia bez uwzględnienia zaktualizowanych i reprezentatywnych danych z rzeczywistych warunków użytkowania może prowadzić do wyłączenia hybrydowych pojazdów elektrycznych typu plug-in z kategorii pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, systemów zamówień publicznych oraz krajowych systemów zachęt, nawet jeśli ich rzeczywiste parametry użytkowe uzasadniałyby dalsze kwalifikowanie się do tych kategorii. W związku z tym współczynnik użytkowania powinien nadal opierać się na reprezentatywnych i aktualnych danych oraz nie powinien podważać neutralnego pod względem technologicznym podejścia do zapewnienia przystępnej cenowo

mobilności niskoemisyjnej.

Or. en

Poprawka 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12a) Chociaż całkowity koszt własności pojazdu elektrycznego o napędzie bateryjnym w całym okresie jego eksploatacji jest niższy niż w przypadku pojazdu wyposażonego w silnik spalinowy, głównie ze względu na niższe koszty konserwacji i paliwa, wyższa cena zakupu nowego pojazdu elektrycznego często stanowi istotną przeszkodę dla konsumentów. Krajowe modele leasingu socjalnego, zwłaszcza te skierowane do gospodarstw domowych o niskich i średnich dochodach, okazały się skuteczne w przyspieszaniu upowszechniania pojazdów bezemisyjnych, a tym samym w zmniejszaniu zależności od paliw kopalnych i skutków wahań cen. Należy zachęcać państwa członkowskie do ustanowienia ram regulacyjnych dotyczących leasingu socjalnego, w szczególności skierowanych do gospodarstw domowych o niskich i średnich dochodach oraz użytkowników transportu i pracowników sektora transportu znajdujących się w trudnej sytuacji. W tym celu zachęca się państwa członkowskie do korzystania z dostępnych funduszy UE, w szczególności Społecznego Funduszu Klimatycznego ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2023/955[15f].

[15f] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia Społecznego Funduszu Klimatycznego i zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1060 (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Poprawka 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12a) W oczekiwaniu na przedstawienie przez Komisję wniosku dotyczącego paliwa neutralnego pod względem emisji CO_2, przewidzianego w motywie 11 rozporządzenia (UE) 2023/851, oraz z uwagi na trwające negocjacje dotyczące przeglądu tego rozporządzenia, na potrzeby niniejszego rozporządzenia za paliwo neutralne pod względem emisji CO_2 należy uznać wszystkie paliwa zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001 w sprawie energii odnawialnej, pod warunkiem że spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju określone w tej dyrektywie oraz w powiązanych aktach delegowanych i że w procesie produkcji paliwa wiązana jest taka sama ilość CO_2 pochodzącego z biomasy, powietrza atmosferycznego lub źródeł węgla pochodzącego z recyklingu, jaka jest uwalniana podczas spalania w fazie użytkowania. Paliwa te powinny obejmować paliwa odnawialne lub syntetyczne, takie jak biopaliwa, biogaz,

paliwa z biomasy, paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego lub pochodzące z recyklingu paliwo węglowe, a także biopaliwa wytwarzane z surowców wymienionych w załączniku IX do dyrektywy (UE) 2018/2001.

Or. en

Poprawka 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12a) Hybrydowe pojazdy elektryczne doładowywane zewnętrznie mogą skutecznie przyczyniać się do realizacji unijnych celów klimatycznych tylko wtedy, gdy ich regulacyjne wartości emisji CO_2 odzwierciedlają ich rzeczywiste osiągi. Komisja powinna zatem regularnie oceniać współczynnik użyteczności stosowany do określania ważonych emisji CO_2 takich pojazdów w ramach homologacji typu w odniesieniu do rzeczywistych danych, w tym danych dotyczących rzeczywistego udziału pojazdów elektrycznych w ruchu drogowym, zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej i sposobu ładowania. W przypadku stwierdzenia, że wartości przedstawione w homologacji typu nie odzwierciedlają rzeczywistych osiągów, Komisja powinna dostosować odpowiednią metodykę i w stosownych przypadkach zastosować współczynniki korygujące w celu zapewnienia integralności środowiskowej i skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/613.

Or. en

(Rozporządzenie (UE) 2019/613)

Uzasadnienie

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Poprawka 57
Jens Gieseke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12a) Jednocześnie wysoce wydajne pojazdy elektryczne mogą w znacznym stopniu przyczynić się do ograniczenia zużycia energii, obniżenia kosztów eksploatacji ponoszonych przez konsumentów oraz zmniejszenia obciążenia systemów elektroenergetycznych. Aby zachęcić do rozwoju i upowszechnienia takich pojazdów na rynku, należy ustanowić odrębną kategorię wysoce efektywnych pojazdów elektrycznych oraz przewidzieć ukierunkowane zachęty, w tym poprzez mechanizm superjednostek w ramach norm emisji CO_2 dla pojazdów. Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej wysoce wydajnego pojazdu elektrycznego. W związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii pojazdów M1.

Or. en

Uzasadnienie

Wysoce wydajne pojazdy elektryczne przyczyniają się do obniżenia kosztów eksploatacji ponoszonych przez konsumentów, zmniejszenia ogólnego zapotrzebowania na energię oraz odciążenia sieci elektroenergetycznych. Aby zapewnić wspieranie rozwoju pojazdów

energooszczędnych, należy wprowadzić nową superjednostkę.

Poprawka 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12a) Współczynnik użytkowania stosowany do określania oficjalnych emisji CO_2 hybrydowych pojazdów elektrycznych typu plug-in został zmieniony rozporządzeniem Komisji (UE) 2023/443 w dwóch etapach, z których drugi ma zastosowanie od dnia 1 stycznia 2027 r. Od czasu opracowania tej zmiany hybrydowe układy napędowe typu plug-in znacząco zwiększyły zasięg jazdy w trybie elektrycznym oraz udział jazdy w tym trybie w rzeczywistych warunkach użytkowania. Zastosowanie drugiego etapu od 2027 r. prowadziłoby zatem do zaniżenia wyników osiąganych przez najnowocześniejsze pojazdy i zniechęcałoby do dalszych inwestycji w tę technologię przejściową, która nadal odgrywa istotną rolę z punktu widzenia przystępności cenowej oraz potrzeb regionów o ograniczonej dostępności infrastruktury ładowania. W związku z tym należy utrzymać parametry współczynnika użytkowania mające zastosowanie w latach 2025 i 2026.

Or. en

Poprawka 59
Daniel Attard

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12a) Przy wprowadzaniu nowej podkategorii pojazdów M1E należy uwzględnić szczególne uwarunkowania małych rynków oraz rynków pojazdów z kierownicą po prawej stronie, aby zapewnić przystępność cenową, dostępność rynku oraz proporcjonalność kosztów przestrzegania przepisów.

Or. en

Uzasadnienie

Aby zagwarantować, że proponowana kategoria M1E pozostanie opłacalna z komercyjnego punktu widzenia na rynkach pojazdów małych oraz z kierownicą po prawej stronie.

Poprawka 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Przy ustalaniu dat rozpoczęcia stosowania przyszłych wymogów dotyczących pojazdów silnikowych mających wpływ na tę nową podkategorię małych pojazdów elektrycznych należy wziąć pod uwagę proporcjonalnie większy wpływ nowych wymogów na koszty rozwoju małych pojazdów elektrycznych w porównaniu z pojazdami cięższymi i droższymi.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Przy ustalaniu dat rozpoczęcia stosowania przyszłych wymogów dotyczących pojazdów silnikowych mających wpływ na tę nową podkategorię małych pojazdów elektrycznych należy wziąć pod uwagę proporcjonalnie większy wpływ nowych wymogów na koszty rozwoju małych pojazdów elektrycznych w porównaniu z pojazdami cięższymi i droższymi.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Przy ustalaniu dat rozpoczęcia stosowania przyszłych wymogów dotyczących pojazdów silnikowych mających wpływ na tę nową podkategorię małych pojazdów elektrycznych należy ***wziąć pod uwagę proporcjonalnie większy wpływ nowych wymogów na koszty rozwoju małych*** pojazdów ***elektrycznych w porównaniu z pojazdami cięższymi i droższymi***.	(13) Przy ustalaniu dat rozpoczęcia stosowania przyszłych wymogów dotyczących pojazdów silnikowych mających wpływ na tę nową podkategorię małych pojazdów elektrycznych należy ***uwzględnić szereg parametrów, aby zapewnić maksymalne bezpieczeństwo użytkowników końcowych tych*** pojazdów ***oraz innych uczestników ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak piesi i rowerzyści, ponieważ pojazdy te są przeznaczone przede wszystkim do użytkowania na obszarach miejskich. W związku z tym należy co najmniej zapewnić zgodność tej nowej podkategorii pojazdów z wymogami mającymi zastosowanie do samochodów osobowych kategorii M1 na podstawie***

rozporządzenia (UE) 2019/2144.

Or. en

Poprawka 63
Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Przy ustalaniu dat rozpoczęcia stosowania przyszłych wymogów dotyczących pojazdów silnikowych mających wpływ na tę nową podkategorię małych pojazdów elektrycznych należy wziąć pod uwagę proporcjonalnie większy wpływ nowych wymogów na koszty rozwoju małych pojazdów elektrycznych w porównaniu z pojazdami cięższymi i droższymi.	(13) Przy ustalaniu dat rozpoczęcia stosowania przyszłych wymogów dotyczących pojazdów silnikowych mających wpływ na tę nową podkategorię małych pojazdów elektrycznych należy wziąć pod uwagę proporcjonalnie większy wpływ nowych wymogów na koszty rozwoju małych pojazdów elektrycznych w porównaniu z pojazdami cięższymi i droższymi. ***Jest to konieczne, aby nie hamować rozwoju i wykorzystania małych pojazdów elektrycznych.***

Or. ro

Poprawka 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Przy ustalaniu dat rozpoczęcia stosowania przyszłych wymogów dotyczących pojazdów silnikowych mających wpływ na tę nową podkategorię ***małych*** pojazdów ***elektrycznych*** należy wziąć pod uwagę proporcjonalnie większy wpływ nowych wymogów na koszty rozwoju małych pojazdów elektrycznych w	(13) Przy ustalaniu dat rozpoczęcia stosowania przyszłych wymogów dotyczących pojazdów silnikowych mających wpływ na tę nową podkategorię pojazdów należy wziąć pod uwagę proporcjonalnie większy wpływ nowych wymogów na koszty rozwoju małych pojazdów elektrycznych w porównaniu z

porównaniu z pojazdami cięższymi i droższymi.	pojazdami cięższymi i droższymi.

Or. en

Poprawka 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(13a) Rozporządzenie (UE) 2019/2144 zostało przyjęte w 2019 r. i powinno zostać poddane przeglądowi w 2027 r. w celu dostosowania jego wymogów do najnowszych osiągnięć technologicznych zapewniających maksymalne bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu drogowego. Prace nad aktualizacją części tych wymogów są już prowadzone w Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ), której stroną jest Unia, w celu dostosowania wymogów dotyczących parametrów eksploatacyjnych pojazdów. Aktualizacje te, a także ewentualne nowe elementy wyposażenia w zakresie bezpieczeństwa wprowadzone w ramach przeglądu rozporządzenia (UE) 2019/2144, powinny mieć zastosowanie do kategorii pojazdów M1E, aby zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego i przyczynić się do realizacji celów Unii w tym zakresie. Ponadto obecne wymogi określone w rozporządzeniu (UE) 2019/2144 powinny pozostać niezmienione.

Or. en

Poprawka 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(14) Jak zapowiedziano w Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego UE, Komisja ma wydać zalecenie zawierające warianty systemów zachęt, które okazały się skuteczne w promowaniu upowszechniania pojazdów bezemisyjnych ***i są*** zgodne z regułami konkurencji. Zalecenia dla państw członkowskich dotyczące środków podatkowych (tj. subsydiów na zakup, zwolnień podatkowych, zwolnienia z opłat drogowych) i niepodatkowych (tj. przydziału praw do parkowania w zależności od wielkości pojazdu, specjalnej infrastruktury ładowania itp.) mogłyby również opierać się na nowej podkategorii pojazdów obejmującej małe samochody elektryczne.	(14) Jak zapowiedziano w Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego UE, Komisja ma wydać zalecenie zawierające warianty systemów zachęt, które okazały się skuteczne w promowaniu upowszechniania pojazdów bezemisyjnych. ***Takie zachęty powinny być*** zgodne ***ze strategicznymi celami Unii, w tym z wzmacnianiem konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, przy czym muszą pozostać zgodne z*** regułami konkurencji ***i nie mogą prowadzić do zakłóceń funkcjonowania rynku wewnętrznego***. Zalecenia dla państw członkowskich dotyczące środków podatkowych (tj. subsydiów na zakup, zwolnień podatkowych, zwolnienia z opłat drogowych) i niepodatkowych (tj. przydziału praw do parkowania w zależności od wielkości pojazdu, specjalnej infrastruktury ładowania itp.) mogłyby również opierać się na nowej podkategorii pojazdów obejmującej małe samochody elektryczne. ***Środki te powinny zapewnić, by wsparcie publiczne skutecznie przyczyniało się do wzmocnienia ekosystemu przemysłowego Unii.***

Or. en

Poprawka 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(14a) Państwa członkowskie przeznaczają znaczne środki na systemy

wsparcia dotyczące pojazdów, jednak nie istnieje wspólna definicja, która umożliwiałaby ukierunkowanie takiego wsparcia na pojazdy odzwierciedlające europejską wartość dodaną. Rozporządzenie [Akt w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu, 2026/0068(COD)] po raz pierwszy ustanawia metodykę opartą na komponentach i dostawcach w celu określenia, czy pojazd ma pochodzenie unijne, jednak ogranicza stosowanie tej metodyki do pojazdów elektrycznych, a doprecyzowanie jej parametrów pozostawia w dużej mierze aktom delegowanym. Pojazdy wyposażone w silniki spalinowe lub napędy hybrydowe, w tym pojazdy zasilane paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego w rozumieniu art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001 lub biopaliwami w rozumieniu art. 2 pkt 33 tej dyrektywy, które nadal stanowią znaczną część pojazdów objętych wsparciem, pozostają poza zakresem równoważnych ram. Aby zapewnić państwom członkowskim praktyczne narzędzie umożliwiające – jeśli zdecydują się z niego skorzystać – wzmacnianie europejskiej bazy dostaw, przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedzialności współprawodawców za określenie zakresu takich środków, Komisja powinna ocenić możliwość rozszerzenia tej metodyki w sposób neutralny pod względem rodzaju napędu oraz przedstawić odpowiedni wniosek przyjmowany zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, tak aby zakres i progi ewentualnych takich ram wynikały ze świadomej decyzji politycznej, a nie z technicznego dostrojenia parametrów.

Or. en

Poprawka 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk,

Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(14a) Hybrydowe pojazdy elektryczne doładowywane zewnętrznie (OVC-HEV) mogą odegrać rolę w transformacji w kierunku mobilności bezemisyjnej oraz być użyteczne w szczególnych przypadkach użycia, a także na innych rynkach światowych. OVC-HEV przyczyniają się do redukcji emisji CO_2 z transportu drogowego dzięki połączeniu technologii silników spalinowych z możliwością jazdy elektrycznej, a jednocześnie oferują konsumentom praktyczne i elastyczne rozwiązanie, które wprowadza ich w erę elektromobilności. W przypadku OVC-HEV emisje CO_2, zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) 2024/1257, oblicza się przy zastosowaniu współczynnika użyteczności, na podstawie którego w 2025 r. zwiększono parametry przebiegu stosowane w badaniach homologacyjnych oraz przewidziano ich dalsze zaostrzenie w 2027 r. Takie zaostrzenie doprowadziłoby do znacznego wzrostu homologacyjnych wartości emisji CO_2, co z kolei ograniczyłoby wkład OVC-HEV w osiąganie przez producentów celów redukcji emisji CO_2. W celu zapewnienia stabilności regulacyjnej i zachowania wkładu OVC-HEV w redukcję emisji należy utrzymać obecny współczynnik użyteczności przez zmianę rozporządzenia (UE) 2024/1257.

Or. en

Uzasadnienie

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and

technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Poprawka 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(16) Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę 3,5 tony i podlegają wymogowi wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym ***wewnętrznego spalania,*** które nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2019/2144. Wymóg ten nakłada ***niepotrzebne*** koszty na producentów pojazdów i przedsiębiorstwa nabywające takie pojazdy oraz spowalnia ***wzrost liczby*** bezemisyjnych lekkich pojazdów użytkowych. Należy ***zatem*** objąć pojazdy ***bezemisyjne*** kategorii N2 o dopuszczalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony zwolnieniem z wymogu wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości.	(16) Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę 3,5 tony i podlegają wymogowi wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości ***ze względu na związek między większą masą pojazdu a większą siłą zderzenia,*** mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2019/2144. ***Masa pojazdu jest istotnym parametrem z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.*** Wymóg ten nakłada ***dodatkowe*** koszty na producentów pojazdów i przedsiębiorstwa nabywające takie pojazdy oraz spowalnia ***upowszechnianie*** bezemisyjnych lekkich pojazdów użytkowych. ***Aby wspierać transformację w kierunku transportu bezemisyjnego i zwiększyć konkurencyjność europejskich przedsiębiorstw, w szczególności MŚP,*** należy objąć pojazdy ***wyłącznie elektryczne*** kategorii N2 o ***maksymalnej technicznie*** dopuszczalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony zwolnieniem z wymogu wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości***, pod warunkiem wprowadzenia odpowiednich środków zapewniających bezpieczeństwo***

ruchu drogowego. Zwolnienie to mogłoby podlegać okresowym przeglądom w celu zagwarantowania jego proporcjonalności, bezpieczeństwa oraz zgodności z celami w zakresie bezpieczeństwa i rynku wewnętrznego.

Or. en

Poprawka 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(16) Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę 3,5 tony i podlegają wymogowi wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2019/2144. Wymóg ten nakłada niepotrzebne koszty na producentów pojazdów i przedsiębiorstwa nabywające takie pojazdy oraz spowalnia wzrost liczby bezemisyjnych lekkich pojazdów użytkowych. Należy zatem objąć pojazdy bezemisyjne kategorii N2 o dopuszczalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony zwolnieniem z wymogu wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości.	(16) Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę 3,5 tony i podlegają wymogowi wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2019/2144. Wymóg ten nakłada niepotrzebne koszty na producentów pojazdów i przedsiębiorstwa nabywające takie pojazdy oraz spowalnia wzrost liczby bezemisyjnych lekkich pojazdów użytkowych. Należy zatem objąć pojazdy bezemisyjne kategorii N2 o dopuszczalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony zwolnieniem z wymogu wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości. ***Ponieważ jednak zwolnienie to nie było przedmiotem odrębnej oceny skutków, a oczekuje się, że gęstość energetyczna akumulatorów będzie z czasem wzrastać, należy ocenić zasadność jego dalszego utrzymania w ramach oceny rozporządzenia (UE) 2019/2144. Komisja powinna zatem ocenić wpływ zwolnienia na bezpieczeństwo ruchu drogowego i rozwój technologiczny oraz, w stosownych***

przypadkach, rozważyć, czy nadal konieczny jest maksymalny technicznie dopuszczalny próg masy całkowitej.

Or. en

Poprawka 71
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(16) Ze względu na masę ***akumulatora*** lekkie ***elektryczne*** pojazdy użytkowe ***o napędzie akumulatorowym*** mogą przekraczać masę 3,5 tony i podlegają wymogowi wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości***, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2019/2144. Wymóg ten nakłada niepotrzebne koszty na producentów pojazdów i przedsiębiorstwa nabywające takie pojazdy oraz spowalnia wzrost liczby bezemisyjnych lekkich pojazdów użytkowych.*** Należy zatem objąć pojazdy ***bezemisyjne*** kategorii N2 o dopuszczalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony zwolnieniem z wymogu wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości.	(16) Ze względu na masę ***nowoczesnych systemów bezpieczeństwa i innych obowiązkowych elementów wyposażenia*** lekkie pojazdy użytkowe mogą przekraczać masę 3,5 tony i podlegają wymogowi wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości. Należy zatem objąć ***lekkie*** pojazdy ***użytkowe*** kategorii N2 o ***maksymalnej technicznie*** dopuszczalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony zwolnieniem z wymogu wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości.

Or. en

Poprawka 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(16) ***Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę 3,5 tony i podlegają wymogowi wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2019/2144. Wymóg ten nakłada niepotrzebne koszty na producentów pojazdów i przedsiębiorstwa nabywające takie pojazdy oraz spowalnia wzrost liczby bezemisyjnych lekkich pojazdów użytkowych.*** Należy zatem objąć pojazdy ***bezemisyjne*** kategorii N2 o dopuszczalnej masie całkowitej między ***3,5 tony a 4,25 tony*** zwolnieniem z wymogu wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości.	(16) Pojazdy kategorii N2 o ***maksymalnej technicznie*** dopuszczalnej masie całkowitej między 3,5 tony ***a 4,25 tony należą do tej kategorii ze względu na masę obowiązkowego*** wyposażenia, ***a nie z powodu wyższego poziomu ryzyka, i*** mają taką samą ładowność ***oraz*** takie samo zastosowanie jak ***lżejsze*** lekkie pojazdy użytkowe ***nieobjęte*** zakresem rozporządzenia (UE) 2019/2144. Należy zatem objąć ***takie*** pojazdy zwolnieniem z wymogu wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości***, niezależnie od rodzaju ich napędu. Spójne traktowanie całego tego przedziału masy umożliwia również operatorom pełne wykorzystanie ładowności nowoczesnych samochodów dostawczych, zmniejszając liczbę przejazdów niezbędnych do przewozu określonej ilości towarów, a tym samym ograniczając emisje w przeliczeniu na tonokilometr.***

Or. en

Poprawka 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(16a) Ważne jest, aby zapewnić państwom członkowskim, organom krajowym i podmiotom gospodarczym wystarczającą ilość czasu na przygotowanie się do stosowania nowych zasad wprowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1257 oraz aktów wykonawczych i delegowanych przyjętych na jego podstawie. Ze względu

na szczególne wyzwania techniczne związane z opracowywaniem i wdrażaniem technologii bezemisyjnych dla pojazdów ciężkich i przyczep właściwe jest przewidzenie dłuższego okresu przygotowawczego dla tych kategorii pojazdów. Należy zatem ponownie odroczyć rozpoczęcie stosowania przepisów rozporządzenia (UE) 2024/1257 w odniesieniu do nowych pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 oraz przyczep kategorii O3 i O4, aby zapewnić odpowiedniemu sektorowi wystarczająco dużo czasu na wdrożenie nowych wymogów. Należy przypomnieć, że w przypadku pojazdów ciężkich i przyczep data rozpoczęcia stosowania może zostać przesunięta, ponieważ przejście na bezemisyjne pojazdy ciężkie będzie trwało dłużej. Należy odpowiednio zmienić również terminy przyjęcia odpowiadających im aktów wykonawczych.

Or. en

Poprawka 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(16a) Dzieci pozostawione bez opieki w pojazdach mogą być narażone na poważne i szybko rozwijające się zagrożenia, w tym udar cieplny, hipotermię lub inne stany zagrażające życiu. Kilka państw członkowskich podjęło już działania mające na celu ograniczenie tego ryzyka, między innymi poprzez wprowadzenie krajowych wymogów dotyczących systemów przypominających o obecności dziecka lub systemów zapobiegających pozostawieniu dziecka w

pojeździe. Chociaż środki te służą realizacji uzasadnionego i istotnego celu w zakresie bezpieczeństwa, zróżnicowane wymogi krajowe mogą prowadzić do fragmentacji rynku wewnętrznego i różnego poziomu ochrony w całej Unii. W świetle dostępności technologii wykrywania obecności dziecka w pojeździe oraz ich stopniowego uwzględniania w protokołach oceny bezpieczeństwa pojazdów należy ustanowić zharmonizowany wymóg unijny dotyczący wyposażenia pojazdów kategorii M1 i N1 w systemy zdolne do wykrywania lub wiarygodnego ustalania obecności dziecka pozostawionego bez opieki w pojeździe oraz do przekazywania odpowiednio wczesnych ostrzeżeń.

Or. en

Poprawka 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(16a) Ukryte i wysuwane klamki drzwi, w szczególności wykorzystujące mechanizmy uruchamiane elektrycznie, mogą stwarzać zagrożenia w przypadku braku zasilania, kolizji, zamarznięcia lub sytuacji awaryjnych, w tym pożaru pojazdu lub jego zanurzenia w wodzie. Należy zapewnić, aby producenci pojazdów kategorii M1 i N1 gwarantowali możliwość użycia takich klamek w takich sytuacjach oraz umożliwiali służbom ratunkowym szybką interwencję poprzez ustanowienie wspólnego i łatwego do zastosowania standardu bezpieczeństwa.

Or. en

Poprawka 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(16a) Ponieważ niektóre odczynniki mogą zamarzać w niskich temperaturach, należy zobowiązać producentów do projektowania i konstruowania układów wtrysku odczynnika w sposób zapewniający ich trwałość podczas długotrwałego użytkowania, w tym eksploatacji w warunkach niskich temperatur, w których odczynnik może być poddawany wielokrotnym cyklom zamarzania i rozmrażania. Obejmuje to stosowanie środków zapewniających ogrzewanie zbiorników i przewodów odczynnika.

Or. en

Poprawka 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(16b) Dane w warunkach rzeczywistych z pokładowych przyrządów do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCM) dotyczące hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) zarejestrowanych w Unii w latach 2021–2023 wskazują, że rzeczywiste emisje CO_2 tych pojazdów były w tym okresie średnio 3,5-krotnie wyższe niż wartości uzyskane podczas homologacji typu. Jest to wartość znacznie wyższa niż w przypadku

pojazdów konwencjonalnych i wynika z rozbieżności między współczynnikiem użytkowania stosowanym podczas homologacji typu a rzeczywistymi sposobami ładowania i użytkowania pojazdów, co prowadzi do wyższych emisji oraz większych wydatków konsumentów na paliwo. Analiza tych danych potwierdza również, że rozbieżność między rzeczywistymi emisjami a wartościami uzyskanymi podczas homologacji typu w przypadku tych pojazdów jest coraz większa. Aby wzmocnić ochronę konsumentów i zapobiec niesprawiedliwemu traktowaniu tych pojazdów w porównaniu z innymi technologiami, konieczne jest coroczne aktualizowanie współczynnika użyteczności stosowanego do szacowania emisji CO_2 z pojazdów OVC-HEV podczas homologacji typu na podstawie danych otrzymywanych z OBFCM.

Or. en

Poprawka 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(16b) Technologie zwiększające zasięg stwarzają dodatkowe możliwości dekarbonizacji pojazdów ciężkich, jednak obecnie nie są odpowiednio uwzględnione w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie przepisów dotyczących normy Euro 6. W szczególności obowiązujące ramy prawne nie umożliwiają homologacji typu silników przeznaczonych do pojazdów lekkich, które mają być stosowane jako jednostki zwiększające zasięg w pojazdach ciężkich. W celu zmniejszenia obciążeń regulacyjnych i kosztów ponoszonych

przez producentów należy przyjąć akty wykonawcze umożliwiające stosowanie i homologację typu takich silników do zastosowania w pojazdach ciężkich.

Or. en

Poprawka 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych*** emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy***, wykazanie spełnienia wymagań*** w zakresie ***emisji w warunkach niskiej temperatury (-*** 7 °C***) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących*** emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy ***(***od -7 °C do 38 °C***)***. ***Aby zatem zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V*** do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***znieść ten specjalny wymóg dotyczący badania*** laboratoryjnego w ***niskich temperaturach, ponieważ jego zniesienie*** nie ***spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie*** emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.	(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Chociaż przepisy dotyczące*** emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy ***określają dopuszczalneprzedziały temperatur do celów badań*** w zakresie od -7 °C do 38 °C***, przedziały te nie stanowią obowiązkowych warunków badania i w związku z tym nie istnieje wymóg przeprowadzania badania*** emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy ***w temperaturze*** -7 °C***, a zgodność z wymogami przy tej temperaturze pozostaje zatem jedynie teoretyczna i nie jest wykazana w praktyce. Natomiast laboratoryjne badanie w niskiej temperaturze poddaje pojazdy znormalizowanym, kontrolowanym warunkom w temperaturze -7 °C z wykorzystaniem miejskiego cyklu jazdy, umożliwiając powtarzalny i porównywalny pomiar emisji przy zimnym rozruchu. Emisje przy zimnym rozruchu stanowią krytyczną fazę, podczas której emisje tlenku węgla (CO) i węglowodorów (HC), w szczególności z pojazdów z silnikiem***

benzynowym, są znacząco podwyższone z powodu nieefektywnego działania układu oczyszczania spalin przed osiągnięciem temperatury roboczej i odpowiadają za znaczną część całkowitych emisji w warunkach miejskich. Ponieważ emisji tych nie można w sposób spójny uchwycić w badaniu RDE, które zależy od zmiennych warunków rzeczywistej jazdy, zachowań kierowców i natężenia ruchu, oba badania wzajemnie się uzupełniają i służą odmiennym celom, a ich równoległe stosowanie nie stanowi powielenia wymogów. Co więcej, choć obowiązek przeprowadzania badania w niskiej temperaturze został przeniesiony z rozporządzenia (WE) nr 715/2007[16a] do rozporządzenia (UE) 2024/1257, odpowiadające mu dopuszczalne wartości emisji CO i HC zostały w tym ostatnim rozporządzeniu pominięte wskutek przeoczenia. Należy ***zatem utrzymać obowiązek przeprowadzania*** laboratoryjnego ***badania w niskiej temperaturze określony w załączniku V*** do rozporządzenia (UE) 2024/1257 ***oraz ponownie wprowadzić dopuszczalne wartości emisji CO i HC nie mniej rygorystyczne niż wartości mające zastosowanie na podstawie rozporządzenia (WE) nr 715/2007, aby odzwierciedlić pierwotny zamiar współprawodawców oraz utrzymać wysoki poziom ochrony środowiska i zdrowia publicznego***.

[16a] Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/202

0-09-01)

Or. en

Poprawka 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C).*** Aby ***zatem*** zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***znieść ten specjalny wymóg dotyczący*** badania laboratoryjnego w ***niskich temperaturach, ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy***.	(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. W ***związku z tym,*** aby zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***przewidzieć możliwość wykazania podczas homologacji typu zgodności ze szczególnym wymogiem dotyczącym*** badania laboratoryjnego w ***niskiej temperaturze, w stosownych przypadkach***.

Or. en

Uzasadnienie

Norma Euro 7 w dużej mierze zachowuje ramy normy Euro 6, w tym dopuszczalne wartości emisji oraz WLTP i badania emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy. Chociaż badanie typu 6 w niskiej temperaturze (-7 °C) nadal figuruje w przepisach, nie określono jego procedury oraz wartości dopuszczalnych, co skutkuje obowiązkiem przeprowadzania badania bez określonych standardów jego wykonania. W proponowanej zmianie znosi się obowiązek przeprowadzania badania typu 6 na potrzeby homologacji typu, przy jednoczesnym utrzymaniu obowiązujących w normie Euro 6 dopuszczalnych wartości emisji w niskiej temperaturze, a zgodność z tymi wymogami będzie wykazywana poprzez deklarację zgodności producenta.

Poprawka 81
Kateřina Konečná

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C).*** Aby ***zatem*** zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***znieść ten specjalny wymóg dotyczący*** badania laboratoryjnego w ***niskich temperaturach, ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie***	(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. W ***związku z tym,*** aby zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***przewidzieć możliwość wykazania podczas homologacji typu zgodności ze szczególnym wymogiem dotyczącym*** badania laboratoryjnego w ***niskiej temperaturze, w stosownych przypadkach***.

zapewnia badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.

Or. en

Poprawka 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C).*** Aby ***zatem*** zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***znieść ten specjalny wymóg dotyczący*** badania laboratoryjnego w ***niskich temperaturach, ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy***.	(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. W ***związku z tym,*** aby zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***przewidzieć możliwość wykazania podczas homologacji typu zgodności ze szczególnym wymogiem dotyczącym*** badania laboratoryjnego w ***niskiej temperaturze, w stosownych przypadkach***.

Or. en

Uzasadnienie

Aby utrzymać wysoki poziom ochrony środowiska, unikając jednocześnie zbędnych badań fizycznych, należy zachować prawny obowiązek przestrzegania dopuszczalnych wartości emisji w niskich temperaturach poprzez ponowne wprowadzenie dopuszczalnych wartości emisji w niskich temperaturach określonych w normie Euro 6.

Poprawka 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C).*** Aby ***zatem*** zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***znieść ten specjalny wymóg dotyczący*** badania laboratoryjnego w ***niskich temperaturach, ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy***.	(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. W ***związku z tym,*** aby zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***przewidzieć możliwość wykazania podczas homologacji typu zgodności ze szczególnym wymogiem dotyczącym*** badania laboratoryjnego w ***niskiej temperaturze, w stosownych przypadkach***.

Or. en

Uzasadnienie

Rozporządzenie (UE) 2024/1257 (Euro 7) miało zachować ramy normy Euro 6 w odniesieniu do emisji z lekkich pojazdów. Chociaż badanie typu 6 w niskich temperaturach pozostaje formalnie obowiązkowe, nie przeniesiono do rozporządzenia odpowiedniej procedury ani dopuszczalnych wartości emisji, co powoduje niepewność prawa. Pakiet zbiorczy dotyczący sektora motoryzacyjnego znosi obowiązek przeprowadzania badania homologacyjnego typu 6. Niniejsza poprawka gwarantuje, że zgodność z obowiązującymi w normie Euro 6 wartościami dopuszczalnymi emisji w niskich temperaturach będzie nadal egzekwowana za pomocą deklaracji producenta oraz nadzoru rynku.

Poprawka 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C).*** Aby ***zatem*** zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***znieść ten specjalny wymóg dotyczący*** badania laboratoryjnego w ***niskich temperaturach, ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie emisji zanieczyszczeń w***	(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. W ***związku z tym,*** aby zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***przewidzieć możliwość wykazania podczas homologacji typu zgodności ze szczególnym wymogiem dotyczącym*** badania laboratoryjnego w ***niskiej temperaturze, w stosownych przypadkach***.

rzeczywistych warunkach jazdy.

Or. en

Uzasadnienie

Rozporządzenie (UE) 2024/1257 (Euro 7) miało w dużej mierze zachować ramy normy Euro 6. Chociaż badanie w niskich temperaturach pozostaje wymienione jako obowiązkowe, nie przeniesiono do rozporządzenia odpowiedniej procedury ani dopuszczalnych wartości emisji, co powoduje lukę prawną. Pakiet zbiorczy dotyczący sektora motoryzacyjnego znosi obowiązkowe badania, co mogłoby osłabić kontrolę emisji w niskich temperaturach w porównaniu z normą Euro 6. Poprawka ta wypełnia tę lukę poprzez zachowanie zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji w niskich temperaturach określonymi w normie Euro 6 za pomocą deklaracji producenta oraz nadzoru rynku.

Poprawka 85
Jana Nagyová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C).*** Aby ***zatem*** zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***znieść ten specjalny wymóg dotyczący*** badania laboratoryjnego w ***niskich***	(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. W ***związku z tym,*** aby zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy ***przewidzieć możliwość wykazania podczas homologacji typu zgodności ze szczególnym wymogiem dotyczącym*** badania laboratoryjnego w ***niskiej temperaturze, w stosownych przypadkach***.

temperaturach, ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.

Or. en

Uzasadnienie

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Poprawka 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte	(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte

badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C). Aby zatem zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy znieść ten specjalny wymóg dotyczący badania laboratoryjnego w niskich temperaturach, ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.

badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C). ***Doświadczenia z niektórych regionów Unii pokazują jednak, że ekstremalne warunki klimatyczne mogą wpływać na funkcjonowanie układów ograniczania emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach eksploatacji.*** Aby zatem zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy znieść ten specjalny wymóg dotyczący badania laboratoryjnego w niskich temperaturach, ***zapewniając jednocześnie, aby układy ograniczania emisji zanieczyszczeń pozostawały skuteczne i niezawodne we wszystkich odpowiednich warunkach eksploatacji na terytorium Unii,*** ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.

Or. en

Poprawka 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są	(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są

zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C). Aby zatem zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy znieść ten specjalny wymóg dotyczący badania laboratoryjnego w niskich temperaturach, ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.	zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C). ***Doświadczenia z niektórych regionów Unii pokazują jednak, że ekstremalne warunki klimatyczne mogą wpływać na funkcjonowanie układów ograniczania emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach eksploatacji.*** Aby zatem zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy znieść ten specjalny wymóg dotyczący badania laboratoryjnego w niskich temperaturach, ***zapewniając jednocześnie, aby układy ograniczania emisji zanieczyszczeń pozostawały skuteczne i niezawodne we wszystkich odpowiednich warunkach eksploatacji na terytorium Unii,*** ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.
	Or. en

Poprawka 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Ponieważ*** warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) ***jest*** objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C). ***Aby zatem zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257,*** należy ***znieść ten specjalny wymóg dotyczący badania laboratoryjnego*** w niskich temperaturach***, ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie*** emisji ***zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy***.	(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Załącznik I do rozporządzenia (UE) 2024/1257 nie zawiera jednak szczególnych dopuszczalnych wartości emisji dla tego badania. Chociaż*** warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy ***(RDE***), wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) ***mogłoby teoretycznie zostać uznane za*** objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C). W ***praktyce jednak warunki niskiej temperatury rzadko występują na terytorium Unii i w związku z tym nie byłyby często objęte badaniem RDE. Mogłoby to osłabić ochronę konsumentów, środowiska i zdrowia, na co zwróciło również uwagę kilka zainteresowanych stron w ramach ukierunkowanych konsultacji z zainteresowanymi stronami.*** Należy ***zatem utrzymać obowiązek przeprowadzania laboratoryjnych badań silników*** w niskich temperaturach ***oraz dodać szczególne dopuszczalne wartości*** emisji***, aby uszanować wolę współprawodawców***.

Or. en

Poprawka 89
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Ponieważ*** warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) ***jest*** objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C). ***Aby zatem zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów*** w związku ***ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257,*** należy ***znieść ten specjalny wymóg dotyczący badania laboratoryjnego*** w niskich temperaturach***, ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie*** emisji ***zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy***.	(17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. ***Szczególne dopuszczalne wartości emisji dla tego badania zostały jednak wskutek przeoczenia pominięte w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257. Chociaż*** warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy ***(RDE***), wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) ***mogłoby teoretycznie zostać uznane za*** objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C). W ***praktyce jednak warunki niskiej temperatury występują rzadko i w*** związku ***z tym nie są objęte badaniami RDE, co stwarza zagrożenie dla ochrony zdrowia, konsumentów i środowiska, na co zwrócono również uwagę w ramach ukierunkowanych konsultacji z zainteresowanymi stronami. Aby uszanować intencję współprawodawców,*** należy ***zatem utrzymać obowiązek przeprowadzania laboratoryjnych badań silników*** w niskich temperaturach ***oraz dodać odpowiednią tabelę dopuszczalnych wartości*** emisji.

Or. en

Poprawka 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(17a) Aby zapewnić pewność prawa oraz skuteczne funkcjonowanie układów ograniczania emisji zanieczyszczeń, a także monitorowanie ich działania za pomocą układów OBM, konieczne jest doprecyzowanie ram regulacyjnych mających zastosowanie do układów wykorzystujących odczynniki, takich jak układy selektywnej redukcji katalitycznej (SCR), w szczególności w ekstremalnych warunkach klimatycznych. W przypadku gdy warunki takie mogą pogarszać działanie tych układów, należy dopuścić proporcjonalne i neutralne pod względem technologicznym rozwiązania, w tym dostosowanie układów lub stosowanie alternatywnych odczynników, pod warunkiem zapewnienia równoważnego poziomu emisji. Jest to niezbędne, aby zapobiec wzrostowi emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach użytkowania, w szczególności tlenków azotu (NOx), oraz zapewnić zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji we wszystkich regionach Unii. Takie doprecyzowanie powinno również przyczynić się do ograniczenia obciążeń administracyjnych i uniknięcia niepotrzebnych kosztów ponownej certyfikacji, przy jednoczesnym zapewnieniu dalszego funkcjonowania układów ograniczania emisji zanieczyszczeń przez cały okres eksploatacji pojazdu, w tym w odniesieniu do pojazdów już użytkowanych, w przypadku których mogą być konieczne proporcjonalne dostosowania. Jako że podobne technologie i wymogi regulacyjne mają zastosowanie do maszyn nieporuszających się po drogach, należy zapewnić spójność z rozporządzeniem (UE) 2016/1628, aby umożliwić skuteczne ograniczanie emisji zanieczyszczeń w całej

Unii.

Or. en

Uzasadnienie

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Poprawka 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(17a) Aby zapewnić pewność prawa oraz skuteczne funkcjonowanie układów ograniczania emisji zanieczyszczeń, a także monitorowanie ich działania za pomocą układów OBM, konieczne jest doprecyzowanie ram regulacyjnych mających zastosowanie do układów wykorzystujących odczynniki, takich jak układy selektywnej redukcji katalitycznej (SCR), w szczególności w ekstremalnych warunkach klimatycznych. W przypadku gdy warunki takie mogą pogarszać działanie tych układów, należy dopuścić proporcjonalne i neutralne pod względem technologicznym rozwiązania, w tym dostosowanie układów lub stosowanie

alternatywnych odczynników, pod warunkiem zapewnienia równoważnego poziomu emisji. Jest to niezbędne, aby zapobiec wzrostowi emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach użytkowania, w szczególności tlenków azotu (NOx), oraz zapewnić zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji we wszystkich regionach Unii. Takie doprecyzowanie powinno również przyczynić się do ograniczenia obciążeń administracyjnych i uniknięcia niepotrzebnych kosztów ponownej certyfikacji, przy jednoczesnym zapewnieniu dalszego funkcjonowania układów ograniczania emisji zanieczyszczeń przez cały okres eksploatacji pojazdu, w tym w odniesieniu do pojazdów już użytkowanych, w przypadku których mogą być konieczne proporcjonalne dostosowania. Jako że podobne technologie i wymogi regulacyjne mają zastosowanie do maszyn nieporuszających się po drogach, należy zapewnić spójność z rozporządzeniem (UE) 2016/1628, aby umożliwić skuteczne ograniczanie emisji zanieczyszczeń w całej Unii.

Or. en

Uzasadnienie

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Poprawka 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(17a) W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1257 ustanowiono dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców w standardowym cyklu jazdy, mające zastosowanie od 1 stycznia 2035 r. dla wszystkich technologii mechanizmów napędowych, w podziale na kategorie pojazdów. Od 1 stycznia 2035 r. wartości dopuszczalne mają jednolite zastosowanie do wszystkich rodzajów układów napędowych, a w odniesieniu do wcześniejszych terminów stosuje się zróżnicowane wartości dopuszczalne w zależności od danego rodzaju układu napędowego. Podejście to opierało się na założeniu, że od 1 stycznia 2035 r. wszystkie nowo rejestrowane pojazdy będą pojazdami wyłącznie elektrycznymi (PEV), a tym samym będą charakteryzować się niższą emisją cząstek stałych z hamulców dzięki szerszemu wykorzystaniu układów hamulcowych z odzyskiwaniem energii. W świetle możliwości dalszego wprowadzania do obrotu po tej dacie pojazdów hybrydowych i pojazdów z silnikami spalinowymi należy utrzymać zróżnicowane dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców w zależności od rodzaju układu napędowego również po 1 stycznia 2035 r.

Or. en

Poprawka 93
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(17a) Jakiekolwiek odroczenie rozpoczęcia stosowania norm Euro w stosunku do obecnie obowiązujących terminów znacznie utrudni producentom samochodów ciężarowych osiągnięcie celów dotyczących sprzedaży bezemisyjnych samochodów ciężarowych. Konkurencyjność przemysłu europejskiego jest również wspierana przez stosowanie norm Euro zgodnie z obecnym harmonogramem. Odroczenie ich stosowania groziłoby zwiększeniem presji międzynarodowej konkurencji na europejski rynek elektrycznych samochodów ciężarowych. Osłabiłoby również bezpieczeństwo energetyczne Europy oraz doprowadziło do wzrostu zanieczyszczenia powietrza. Samochody ciężarowe odpowiadają za około 20 % popytu na ropę naftową w transporcie drogowym. Normy Euro stanowią jeden z kluczowych środków wspierających transformację w kierunku elektrycznych samochodów ciężarowych.

Or. en

Poprawka 94
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(17b) Unia musi nadal wspierać przechodzenie na w pełni elektryczną mobilność bezemisyjną w sektorze samochodów ciężarowych. Według obliczeń Międzynarodowej Rady ds. Czystego Transportu (International Council on Clean Transportation – ICCT) odroczenie rozpoczęcia stosowania normy Euro 7 dla samochodów ciężarowych i

autobusów o 18 miesięcy spowodowałoby wzrost emisji tlenków azotu (NOx) do 2050 r. o 230 kiloton. Skutkowałoby to 18 000 lat życia utraconych lub dodatkowymi 1 240 przedwczesnymi zgonami. Norma Euro 7 wprowadza również długo oczekiwane wymogi dotyczące nowych opon, ponieważ eliminuje ze sprzedaży nowe opony niskiej jakości, które szybko się zużywają, co z kolei ogranicza zanieczyszczenie mikrodrobinami oddziałujące na powietrze, glebę i zbiorniki wodne. Opóźnienie stosowania norm Euro spowodowałoby również niepewność i spowolniło inwestycje w czyste technologie, w tym w infrastrukturę ładowania pojazdów ciężkich. Odroczenie rozpoczęcia stosowania norm Euro dla pojazdów ciężkich zaszkodziłoby zdrowiu obywateli i konkurencyjności europejskiego przemysłu, dlatego należy go uniknąć.

Or. en

Poprawka 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(18a) Pojazdy hybrydowe typu plug-in (PHEV) zyskały w ostatnich latach znaczący udział w rynku, częściowo dlatego, że ich urzędowe wartości emisji CO_2 ustalane podczas homologacji typu na podstawie metodyki współczynnika użyteczności są znacznie niższe od rzeczywistych emisji CO_2. Współczynnik użyteczności odzwierciedla szacunkowy udział odległości przejechanej w trybie rozładowywania i jest wyznaczany w ramach homologacji typu na podstawie

krzywej współczynnika użyteczności zależnej od zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w trybie rozładowywania. Im wyższy jest ten zasięg, tym wyższy jest współczynnik użyteczności i tym niższa urzędowa wartość CO_2. Dane z pokładowych przyrządów do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCM) z pojazdów PHEV zarejestrowanych w Unii potwierdzają, że w rzeczywistych warunkach użytkowania pojazdów PHEV są ładowane i zasilane energią elektryczną znacznie rzadziej niż zakłada krzywa UF, co powoduje dużą i utrzymującą się rozbieżność między emisjami CO_2 podanymi w homologacji a rzeczywistymi emisjami. Rozbieżność ta zapewnia pojazdom PHEV nieuzasadnioną przewagę pod względem zgodności z wymogami w stosunku zarówno do pojazdów z silnikami spalinowymi, jak i pojazdów elektrycznych o napędzie bateryjnym, w kontekście celów producentów dotyczących emisji CO_2. Chociaż Komisja wprowadziła już dwie kolejne korekty pierwotnej krzywej współczynnika użyteczności, utrzymuje się strukturalne ryzyko ponownego wystąpienia rozbieżności między krzywą współczynnika użyteczności a rzeczywistymi zachowaniami użytkowników w zakresie ładowania wraz z rozwojem technologii pojazdów i zmianą sposobów ich użytkowania. Aby zapewnić, by krzywa współczynnika użyteczności nadal odzwierciedlała rzeczywiste zachowania kierowców oraz by pojazdy PHEV nie korzystały z systematycznej przewagi pod względem zgodności z wymogami, należy przekazać Komisji uprawnienia do ustanowienia – na podstawie danych OBFCM – metodyki corocznej aktualizacji krzywej współczynnika użyteczności stosowanej przy homologacji typu, tak aby utrzymać rozbieżność między wartościami emisji CO_2 ustalanymi podczas homologacji typu a rzeczywistymi emisjami CO_2 pojazdów PHEV na poziomie porównywalnym z

rozbieżnością obserwowaną w przypadku pojazdów z silnikami spalinowymi.

Or. en

Poprawka 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(18a) Z uwagi na trwające w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) prace nad opracowaniem zharmonizowanych procedur badania emisji z hamulców dla pojazdów ciężkich, należy odpowiednio dostosować harmonogram i strukturę przepisów dotyczących emisji cząstek stałych z hamulców dla tych pojazdów. Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców dla pojazdów ciężkich należy wprowadzić po sfinalizowaniu i zweryfikowaniu odpowiednich procedur badawczych oraz zgromadzeniu wystarczających danych stanowiących podstawę do określenia wartości dopuszczalnych mających zastosowanie od 1 stycznia 2035 r. Uwzględniając coraz szersze wykorzystanie zelektryfikowanych pojazdów ciężkich w warunkach eksploatacji miejskiej i podmiejskiej, a także dalsze wprowadzanie do obrotu pojazdów wyposażonych w inne rodzaje układów napędowych, dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców należy określić w zależności od rodzaju układu napędowego, a nie stosować jednolicie do wszystkich pojazdów.

Or. en

Poprawka 97
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(18a) Przy wdrażaniu wymogów normy Euro 7 w odniesieniu do pojazdów ciężkich należy uwzględnić stopień gotowości technologicznej producentów, dostępność komponentów spełniających wymogi oraz ogólną konkurencyjność europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Aby ocenić, czy zmienione terminy rozpoczęcia stosowania pozostają odpowiednie w świetle rozwoju rynku i postępu technologicznego, Komisja powinna przeprowadzić przegląd wdrażania niniejszego rozporządzenia przed rozpoczęciem stosowania wymogów normy Euro 7 dla pojazdów ciężkich.

Or. en

Uzasadnienie

Klauzula dotycząca przeglądu zapewniłaby, aby harmonogram wdrażania pozostał dostosowany do postępu technologicznego, gotowości przemysłowej oraz konkurencyjności europejskiego sektora motoryzacyjnego.

Poprawka 98
Daniel Attard

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(18a) Ewentualne odroczenie terminów wdrożenia normy Euro 7 dla pojazdów ciężkich powinno mieć ograniczony i proporcjonalny charakter oraz nie powinno podważać celów środowiskowych ani ogólnej skuteczności ram normy Euro 7.

Or. en

Poprawka 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) Rozporządzeniem (UE) 2024/1257 wprowadzono pokładowe układy monitorujące (OBM) oraz pokładowe przyrządy do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCM), które mają na celu ułatwienie kontroli zgodności w czasie rzeczywistym, działań na rzecz harmonizacji i nadzoru nad cyklem życia oraz zmniejszenie wydatków na badania oraz uproszczenie środków egzekwowania przepisów. Aby skutecznie odbierać, przetwarzać i przechowywać dane OBM i OBFCM, konieczne jest doprecyzowanie, że uprawnienie Komisji do przyjmowania środków wykonawczych obejmuje również określanie metod i wymogów niezbędnych do monitorowania zgodności typów pojazdów.	***skreśla się***

Or. en

Uzasadnienie

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Poprawka 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) Rozporządzeniem (UE) 2024/1257 wprowadzono pokładowe układy monitorujące (OBM) oraz pokładowe przyrządy do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCM), które mają na celu ułatwienie kontroli zgodności w czasie rzeczywistym, działań na rzecz harmonizacji i nadzoru nad cyklem życia oraz zmniejszenie wydatków na badania oraz uproszczenie środków egzekwowania przepisów. Aby skutecznie odbierać, przetwarzać i przechowywać dane OBM i OBFCM, konieczne jest doprecyzowanie, że uprawnienie Komisji do przyjmowania środków wykonawczych obejmuje również określanie metod i wymogów niezbędnych do monitorowania zgodności typów pojazdów.	(19) Rozporządzeniem (UE) 2024/1257 wprowadzono pokładowe układy monitorujące (OBM) oraz pokładowe przyrządy do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCM), które mają na celu ułatwienie kontroli zgodności w czasie rzeczywistym, działań na rzecz harmonizacji i nadzoru nad cyklem życia oraz zmniejszenie wydatków na badania oraz uproszczenie środków egzekwowania przepisów. Aby skutecznie ***i bezpiecznie*** odbierać, przetwarzać i przechowywać dane OBM i OBFCM, konieczne jest doprecyzowanie, że uprawnienie Komisji do przyjmowania środków wykonawczych obejmuje również określanie metod i wymogów niezbędnych do monitorowania zgodności typów pojazdów ***oraz zgodności z rozporządzeniem (UE) 2023/2854 („akt w sprawie danych”)***[16b].

[16b] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie zharmonizowanych przepisów dotyczących sprawiedliwego dostępu do danych i ich wykorzystywania oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/2394 i dyrektywy (UE) 2020/1828 (akt w sprawie danych) (Dz.U. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Poprawka 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) Rozporządzeniem (UE) 2024/1257 wprowadzono pokładowe układy monitorujące (OBM) oraz pokładowe przyrządy do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCM), które mają na celu ułatwienie kontroli zgodności ***w czasie rzeczywistym,*** działań na rzecz harmonizacji i nadzoru nad cyklem życia oraz zmniejszenie wydatków na badania oraz uproszczenie środków egzekwowania przepisów. Aby skutecznie odbierać, przetwarzać i przechowywać dane OBM i OBFCM, konieczne jest doprecyzowanie, że uprawnienie Komisji do przyjmowania środków wykonawczych obejmuje również określanie metod i wymogów niezbędnych do monitorowania zgodności typów pojazdów.	(19) Rozporządzeniem (UE) 2024/1257 wprowadzono pokładowe układy monitorujące (OBM) oraz pokładowe przyrządy do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCM), które mają na celu ułatwienie kontroli zgodności, działań na rzecz harmonizacji i nadzoru nad cyklem życia oraz zmniejszenie wydatków na badania oraz uproszczenie środków egzekwowania przepisów. Aby skutecznie odbierać, przetwarzać i przechowywać dane OBM i OBFCM, konieczne jest doprecyzowanie, że uprawnienie Komisji do przyjmowania środków wykonawczych obejmuje również określanie metod i wymogów niezbędnych do monitorowania zgodności typów pojazdów.

Or. en

Uzasadnienie

Monitorowanie pokładowe (OBM) nie zapewnia weryfikacji zgodności w czasie rzeczywistym. Dane z monitorowania są gromadzone i przesyłane w określonych odstępach czasu, co pozwala na okresowy nadzór nad działaniem pojazdu, a nie na ciągłą ocenę zgodności.

Poprawka 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(19a) Rozporządzeniem (UE) 2024/1257

wprowadzono wymogi dotyczące ścierania opon w celu ograniczenia emisji niezwiązanych z rurą wydechową, które stanowią istotne źródło mikroplastików uwalnianych do środowiska. Opracowanie wartości dopuszczalnych ścierania oraz metod badań dla opon klasy C3 wiąże się z dodatkowymi wyzwaniami technicznymi ze względu na różnorodność typów i zastosowań tych opon oraz fakt, że metodyk opracowanych dla opon klasy C1 i C2 nie można bezpośrednio stosować do opon klasy C3. Aby zapewnić, by wartości dopuszczalne ścierania dla opon klasy C3 opierały się na solidnych dowodach naukowych i odpowiednich procedurach badawczych, konieczny jest dodatkowy czas na opracowanie metod badań, ocenę wpływu na rynek oraz określenie odpowiednich wartości dopuszczalnych. W związku z tym należy odpowiednio dostosować terminy mające zastosowanie do opon klasy C3.

Or. en

Uzasadnienie

Celem niniejszej zmiany jest zapewnienie realistycznego harmonogramu wdrażania w odniesieniu do opon klasy C3 poprzez przedłużenie o dwa lata terminów określonych w art. 11 ust. 6 oraz art. 15 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) 2024/1257. Prace dotyczące opon klasy C1 wykazały złożoność opracowania metod badań, wartości dopuszczalnych parametrów eksploatacyjnych oraz przepisów dotyczących równoważności. Ponieważ podobne prace dotyczące opon klasy C3 już są opóźnione z powodu tych wyzwań, obecny harmonogram nie jest już uznawany za wykonalny i należy go odpowiednio dostosować.

Poprawka 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(19a) Dalsze upowszechnianie nowych pojazdów bezemisyjnych przynosi korzyści nie tylko dla klimatu, lecz także dla

jakości powietrza. W związku z tym wszelkie zmiany norm emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i dostawczych określonych w rozporządzeniu (UE) 2019/631 mogą mieć wpływ na jakość powietrza. Do 31 grudnia 2027 r. Komisja powinna ocenić, czy dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń określone w rozporządzeniu (UE) 2024/1257 wymagają zmiany w celu utrzymania wysokiego poziomu ochrony środowiska i zdrowia w całej Unii w świetle nowych zmian dotyczących norm emisji CO_2.

Or. en

Poprawka 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(19b) Przejście na mobilność bezemisyjną wymaga zapewnienia użytkownikom końcowym dostępu do usług ładowania na uczciwych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach w całej Unii. Chociaż art. 5 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2023/1804 stanowi, że wszelkie zróżnicowanie cen pobieranych przez operatorów publicznie dostępnych punktów ładowania musi być proporcjonalne i obiektywnie uzasadnione, brak dalszego doprecyzowania może prowadzić do rozbieżnych interpretacji i niepewności prawa, ze szkodą dla rynku wewnętrznego i zaufania konsumentów. Prowadzi to również do nadmiernie wysokich cen na stacjach ładowania, a sytuację tę należy niezwłocznie zmienić. Należy zatem zapewnić rozdzielenie infrastruktury od usług dostaw energii oraz określić na poziomie Unii znaczenie zasady

proporcjonalności w tym kontekście, aby zagwarantować, że różnice w cenach za tę samą ilość energii elektrycznej dostarczanej w porównywalnych warunkach opierają się na obiektywnych i przejrzystych kryteriach oraz nie prowadzą do nieproporcjonalnych dodatkowych opłat wyłącznie z tego powodu, że sesja ładowania jest realizowana za pośrednictwem dostawcy usług w zakresie mobilności, który nie należy do tego samego przedsiębiorstwa co operator punktu ładowania. Taka definicja powinna zasadniczo ograniczyć tzw. koszty roamingu oraz zapobiegać arbitralnemu różnicowaniu cen, które zakłóca konkurencję, osłabia interoperacyjność lub zniechęca do korzystania z pojazdów bezemisyjnych. W ramach planowanego przeglądu rozporządzenia (UE) 2023/1804 Komisja powinna w pełni ocenić tę kwestię, a następnie przedstawić wniosek ustawodawczy który rozwiąże ten problem. Doprowadzi to do zwiększenia przejrzystości, konkurencji i zapewnienia uczciwych cen.

Or. en

Poprawka 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(20a) Uproszczenia wprowadzone niniejszym rozporządzeniem opierają się na spójnej logice: znoszą wymogi, które nie zapewniają już dodatkowych informacji ani ochrony, ponieważ te same kwestie są już uregulowane w innych przepisach. Przykładami takiego podejścia są zniesienie odrębnego laboratoryjnego badania w niskich temperaturach, które

jest objęte badaniem emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE), przejście na wykazywanie zgodności na poziomie kategorii w przypadku silników do pojazdów ciężkich oraz uchylenie unijnych przepisów dotyczących hałasu, które powielają obowiązujące regulaminy EKG ONZ. Porównywalne nakładanie się wymogów nadal występuje w przepisach dotyczących emisji określonych w rozporządzeniu (UE) 2024/1257, w których badania laboratoryjne, pomiary w rzeczywistych warunkach, monitorowanie zgodności eksploatacyjnej oraz pokładowe układy monitorujące częściowo obejmują te same kwestie. Aby umożliwić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie podjęcie kolejnego etapu upraszczania przepisów w oparciu o dowody, a nie w odniesieniu do poszczególnych przypadków, Komisja powinna systematycznie identyfikować takie pozostałe przypadki nakładania się wymogów i przedstawiać na ich temat sprawozdania.

Or. en

Poprawka 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(20a) Aby zagwarantować, że środki wprowadzone niniejszym rozporządzeniem pozostają proporcjonalne i spójne z celami unijnego prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, Komisja powinna monitorować i okresowo oceniać ich wpływ, w szczególności w odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego,

efektywności środowiskowej i upowszechnienia lekkich bezemisyjnych pojazdów użytkowych.

Or. en

Poprawka 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(20a) Ze względu na to, że pojazdy ciężkie charakteryzują się długimi cyklami rozwoju i planowania produkcji, przesunięcie daty rozpoczęcia stosowania wymogów normy Euro 7 dla pojazdów ciężkich przewidzianego w rozporządzeniu (UE) 2024/1257 może zapewnić producentom więcej czasu na spełnienie celów normy Euro 7 w zakresie emisji zanieczyszczeń.

Or. en

Poprawka 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(20b) W celu zapewnienia, by próg 4,25 tony mający zastosowanie do pojazdów bezemisyjnych pozostawał odpowiedni w przyszłości, Komisja powinna przeprowadzić przegląd tego progu najpóźniej do 2032 r., uwzględniając

	rozwój technologii dotyczących masy akumulatorów, a także względy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, ochroną środowiska i funkcjonowaniem rynku.

Or. en

Poprawka 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W art. ***13 ust. 1*** rozporządzenia (WE) nr 561/2006 wprowadza się następujące zmiany:	W art. ***3*** rozporządzenia (WE) nr 561/2006 wprowadza się następujące zmiany:

Or. en

Poprawka 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 13 – akapit 1 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1) dodaje się lit. fa) w brzmieniu:	***skreśla się***
„fa) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy i z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;	

Or. en

Uzasadnienie

Samochody dostawcze o masie powyżej 3,5 tony nadal stwarzają poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego ze względu na swoją masę. Obowiązkowe stosowanie tachografów zapewnia przestrzeganie przepisów dotyczących bezpieczeństwa, zapobiega wypadkom spowodowanym zmęczeniem oraz sprzyja uczciwym warunkom pracy. Przyczyni się to również do zachęcenia do szybszego przechodzenia na lżejsze elektryczne samochody dostawcze oraz zapobiegnie powstawaniu luk umożliwiających szersze wykorzystywanie pickupów o podwyższonym poziomie ryzyka.

Poprawka 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 13 – akapit 1 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1) dodaje się lit. fa) w brzmieniu:	***skreśla się***
„fa) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy i z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;";	

Or. en

Uzasadnienie

Tachografy są podstawowym narzędziem egzekwowania obowiązków kierowców dotyczących czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku wynikających z rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014. Zwolnienie z tych wymogów pojazdów elektrycznych o napędzie bateryjnym kategorii N2 z o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 4,25 tony grozi osłabieniem skuteczności egzekwowania przepisów w odniesieniu do rosnącego segmentu floty pojazdów użytkowych, zwiększeniem ryzyka związanego ze zmęczeniem kierowców oraz wywieraniem presji na kierowców, by rezygnowali z odpowiedniego odpoczynku. Zagrożenia związane z długim czasem pracy i presją związaną z realizacją dostaw nie zmniejszają się wraz z elektryfikacją pojazdów.

Poprawka 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – wprowadzenie
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 13 – akapit 1 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1) dodaje się lit. ***fa)*** w brzmieniu:	1) dodaje się lit. ***j)*** w brzmieniu:

Or. en

Poprawka 113
Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 13 – akapit 1 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„fa) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy i z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;	„fa) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy i z napędem elektrycznym, ***będącymi pojazdami wyłącznie elektrycznymi, hybrydowymi pojazdami elektrycznymi doładowywanymi zewnętrznie oraz pojazdami z ogniwami paliwowymi,*** o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;

Or. ro

Uzasadnienie

Należy jasno określić zakres z zastosowaniem terminów utrwalonych w przepisach dotyczących homologacji typu. Dlatego najlepiej unikać ogólnych sformułowań, takich jak „pojazdy z napędem elektrycznym”, i stosować jednoznaczne kategorie techniczne.

Poprawka 114
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 13 – akapit 1 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„fa) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy i ***z napędem elektrycznym,*** o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;	„fa) pojazdami***, z wyłączeniem pojazdów o nadwoziu typu pick-up,*** używanymi do przewozu rzeczy i ***napędzanymi wyłącznie energią elektryczną,*** o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;

Or. en

Poprawka 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 13 – akapit 1 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„fa) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy ***i z napędem elektrycznym,*** o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;	„fa) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;

Or. en

Uzasadnienie

Unia ustanowiła już próg 4,25 tony jako właściwy dla tych pojazdów: dyrektywa (UE) 2025/2205 umożliwia posiadaczom prawa jazdy kategorii B prowadzenie pojazdów do przewozu rzeczy o dopuszczalnej masie całkowitej do 4,25 tony. Utrzymanie progu 3,5 tony dla obowiązku stosowania tachografów w odniesieniu do samochodów dostawczych innych niż elektryczne jest sprzeczne z tym rozwiązaniem i prowadzi do nieuzasadnionego

funkcjonalnie zróżnicowania jednej klasy pojazdów ze względu na rodzaj napędu. Skreślenie kryterium rodzaju napędu przywraca spójność prawa Unii. Szczegółowe uzasadnienie przedstawiono w motywach 6–8.

Poprawka 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 13 – akapit 1 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„fa) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy i z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;	„fa) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy i z napędem elektrycznym ***lub wodorowym,*** o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;

Or. en

Poprawka 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 13 – akapit 1 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„fa) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy ***i z napędem elektrycznym,*** o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;	„fa) pojazdami ***elektrycznymi o napędzie bateryjnym*** używanymi do ***wewnątrzunijnego*** przewozu rzeczy, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;

Or. en

Uzasadnienie

Aby przyspieszyć upowszechnianie bezemisyjnych samochodów dostawczych i zapobiec dalszej fragmentacji rynku wewnętrznego, zwolnienie z obowiązku stosowania tachografów powinno mieć zastosowanie w całej Unii do danych pojazdów, zgodnie z proponowanym zwolnieniem z obowiązku stosowania ograniczników prędkości. Ograniczenie tego zwolnienia do krajowego przewozu rzeczy gwarantuje, że przewozy transgraniczne i kabotaż nadal będą podlegały przepisom dotyczącym czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, w tym obowiązkowi instalowania i używania tachografu.

Poprawka 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera i a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a) dodaje się lit. ia) w brzmieniu:
	„ia) pojazdami elektrycznymi o napędzie bateryjnym używanymi do wewnątrzunijnego przewozu rzeczy i z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;";

Or. en

Uzasadnienie

Aby przyspieszyć upowszechnianie bezemisyjnych samochodów dostawczych wykorzystywanych do przewozu rzeczy oraz zapobiec dalszej niepotrzebnej fragmentacji rynku wewnętrznego UE, zwolnienie z obowiązku stosowania tachografów powinno mieć zastosowanie w całej Unii do danych pojazdów, zgodnie z proponowanym zwolnieniem z obowiązku stosowania ograniczników prędkości. Ograniczenie tego zwolnienia do krajowego przewozu rzeczy zapewni, że przewozy transgraniczne i kabotaż będą nadal odbywać się zgodnie z przepisami dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, a także z obowiązkiem instalowania i używania tachografu.

Poprawka 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini,

Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 13 – akapit 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2) dodaje się lit. s) w brzmieniu:	***skreśla się***
s) samochodami kempingowymi zdefiniowanymi w części A pkt 5.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858, używanymi wyłącznie do niehandlowego przewozu.”.	

Or. en

Poprawka 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 13 – akapit 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„s) samochodami kempingowymi zdefiniowanymi w części A pkt 5.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858, używanymi wyłącznie do niehandlowego przewozu.”.	***skreśla się***

Or. en

Uzasadnienie

Wyłączenie samochodów kempingowych wykorzystywanych do celów niehandlowych z przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

Poprawka 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera i a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	w art. 3 dodaje się literę w brzmieniu:
	„ia) samochodami kempingowymi zdefiniowanymi w części A pkt 5.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858, używanymi wyłącznie do niehandlowego przewozu, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 7,5 tony.”.

Or. en

Poprawka 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera i a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	w art. 3 dodaje się lit. w brzmieniu:
	„ia) samochodami kempingowymi zdefiniowanymi w części A pkt 5.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858, używanymi wyłącznie do niehandlowego przewozu.”.

Or. en

Uzasadnienie

Wyłączenie samochodów kempingowych wykorzystywanych do celów niehandlowych z przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

Poprawka 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja ***jest uprawniona do przyjmowania*** zgodnie z art. 82 ***aktów delegowanych uzupełniających*** niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania inteligentnego i dwukierunkowego.”;	„4. ***Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą na ostatni dzień 18-miesięcznego okresu od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.*** Komisja ***przyjmuje*** zgodnie z art. 82 ***akty delegowane uzupełniające*** niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania inteligentnego i dwukierunkowego. ***W tych aktach delegowanych określa co najmniej:*** ***a) standardy interoperacyjności; oraz*** ***b) wymogi kodeksu sieci przesyłowych dotyczące pokładowej dwukierunkowej konwersji mocy.*** ***Te wymogi techniczne zapewniają zgodność z dyrektywą (UE) 2018/2001, rozporządzeniem (UE) 2023/1542 oraz rozporządzeniem (UE) 2023/2854.*** ***Nie później niż pięć lat po wejściu w życie aktów delegowanych, o których mowa w***

akapicie pierwszym, Komisja oceni postęp technologiczny w zakresie funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ładowania oraz, w stosownych przypadkach, zaktualizuje odpowiednie akty delegowane lub przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.";

Or. en

Poprawka 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów ***delegowanych*** uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, ***siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania*** inteligentnego i dwukierunkowego.”;	„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów ***wykonawczych*** uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie***, w stosownych przypadkach,*** wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV)***, niezbędnych do zapewnienia interoperacyjności*** z infrastrukturą ładowania ***oraz, w stosownych przypadkach, kompatybilności z funkcjami*** inteligentnego i dwukierunkowego ***ładowania, bez uszczerbku dla przepisów Unii i przepisów krajowych dotyczących przyłączenia do sieci, eksploatacji systemu i regulacji rynku energii elektrycznej.*** ***W przypadku gdy wymogi dotyczące zgodności opierają się częściowo lub w całości na zharmonizowanych normach technicznych, akty delegowane określają***

metodykę weryfikacji zgodności.”;

Or. en

Uzasadnienie

Zgodność z kodeksami sieci w zakresie komunikacji pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ładowania powinna być weryfikowana na poziomie Unii podczas homologacji typu pojazdu.

Poprawka 125
Kateřina Konečná

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów ***delegowanych*** uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ***ładowania*** inteligentnego i dwukierunkowego.”;	„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów ***wykonawczych*** uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie***, w stosownych przypadkach,*** wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego ***w odniesieniu do zgodności z unijnymi zharmonizowanymi kodeksami sieci dotyczącymi przyłączenia do sieci dla nowych typów*** pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV)***, w zakresie ich komunikacji*** z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ***ładowania.*** ***W przypadku gdy wymogi dotyczące zgodności opierają się częściowo lub w całości na zharmonizowanych normach technicznych, akty delegowane określają metodykę weryfikacji zgodności.”;***

Poprawka 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów ***delegowanych*** uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ***ładowania*** inteligentnego i dwukierunkowego.”;	„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów ***wykonawczych*** uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie***, w stosownych przypadkach,*** wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego ***w odniesieniu do zgodności z unijnymi zharmonizowanymi kodeksami sieci dotyczącymi przyłączenia do sieci dla nowych typów*** pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV)***, w zakresie ich komunikacji*** z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ***ładowania.*** ***W przypadku gdy wymogi dotyczące zgodności opierają się częściowo lub w całości na zharmonizowanych normach technicznych, akty delegowane określają metodykę weryfikacji zgodności.”;***

Or. en

Uzasadnienie

Rozporządzenie AFIR zapewnia już pośrednio komunikację oraz fizyczną interoperacyjność między PEV, OVC-HEV, infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną oraz systemami obsługującymi funkcje inteligentnego i dwukierunkowego ładowania. Brakującym elementem jest certyfikacja zgodności z kodeksami sieci na poziomie Unii. Weryfikacja tej zgodności podczas homologacji typu pojazdu pośrednio zapewni zgodność z normą ISO

15118-20, wesprze gotowość na V2G oraz pozwoli uniknąć powielania wymogów regulacyjnych, pozostając jednocześnie rozwiązaniem technicznie wykonalnym dla producentów.

Poprawka 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów ***delegowanych*** uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ***ładowania*** inteligentnego i dwukierunkowego.”;	„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów ***wykonawczych*** uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie***, w stosownych przypadkach,*** wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego ***w odniesieniu do zgodności nowych typów*** pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z ***unijnymi zharmonizowanymi kodeksami sieci dotyczącymi przyłączenia do sieci, w zakresie ich komunikacji z*** infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ***ładowania. W przypadku gdy wymogi dotyczące zgodności opierają się częściowo lub w całości na zharmonizowanych normach technicznych, akty wykonawcze określają metodykę weryfikacji zgodności.***”;

Or. en

Uzasadnienie

Komunikacja i połączenie między pojazdami wyłącznie elektrycznymi (PEV), hybrydowymi pojazdami elektrycznymi doładowywanymi zewnętrznie (OVC-HEV), infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania są już pośrednio objęte rozporządzeniem AFIR. Aby zapewnić interoperacyjność i gotowość na V2G,

brakującym elementem jest certyfikacja zgodności z kodeksami sieci na poziomie Unii, a nie wymogi krajowe. Weryfikacja tej zgodności podczas homologacji typu wspiera zgodność z normą ISO 15118-20, a jednocześnie pozwala uniknąć powielania wymogów regulacyjnych.

Poprawka 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja ***jest uprawniona do przyjmowania*** zgodnie z art. 82 ***aktów delegowanych uzupełniających*** niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ***ładowania*** inteligentnego i dwukierunkowego.”;	„4. ***Do 31 grudnia 2027 r.*** Komisja ***przyjmie*** zgodnie z art. 82 ***akty delegowane uzupełniające*** niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ***ładowania.*** ***Akt delegowany określa również oznaczenie gotowości na V2G, które ma zostać umieszczone w świadectwie zgodności nowych typów pojazdów wyłącznie elektrycznych spełniających te wymogi, a także metodykę weryfikacji zgodności opartą, w stosownych przypadkach, na zharmonizowanych normach technicznych.”;***

Or. en

Poprawka 129
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1

Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja ***jest uprawniona do przyjmowania*** zgodnie z art. 82 ***aktów delegowanych uzupełniających*** niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ***ładowania*** inteligentnego i dwukierunkowego.”;	„4. ***Do 31 grudnia 2027 r.*** Komisja ***przyjmie*** zgodnie z art. 82 ***akty delegowane uzupełniające*** niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ***ładowania. Taki akt delegowany określa co najmniej wymogi dotyczące:*** ***a) standardów interoperacyjności;*** ***b) zestawu wymogów kodeksu sieci przesyłowych dotyczących pokładowej dwukierunkowej konwersji mocy w pojeździe elektrycznym z prądu przemiennego (AC) na prąd stały (DC) i na odwrót;*** ***c) wdrożenia technologii ładowania pokładowego umożliwiającej taką konwersję mocy.”;***

Or. en

Poprawka 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych uzupełniających niniejsze	„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych uzupełniających niniejsze

rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania***, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania*** inteligentnego i dwukierunkowego.”;	rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania. ***Wymogi te ograniczają się do jednokierunkowego*** inteligentnego ***ładowania. Udział w usługach opartych na interfejsie pojazd-sieć (V2G) lub dwukierunkowego transferu energii pozostaje dobrowolny i wymaga wyraźnej oraz odwoływalnej zgody właściciela pojazdu; wymogi techniczne ustanowione na podstawie niniejszego ustępu nie mogą nakładać obowiązku wyposażenia pojazdów w funkcje*** dwukierunkowego ***przesyłu energii***.”;

Or. en

Uzasadnienie

Wprowadzenie obowiązku wyposażenia pojazdów w funkcje dwukierunkowego przesyłu energii oznaczałoby przeniesienie na właścicieli pojazdów kosztów bilansowania sieci elektroenergetycznej poprzez przyspieszone zużycie ich prywatnych akumulatorów. Nie zakazuje się V2G, a właściciele, którzy wyrażą na nie zgodę, powinni mieć możliwość korzystania z nich. Ramy aktów delegowanych ustanawiających obowiązkowe wymogi techniczne mogłyby jednak w praktyce stać się podstawą prawną do wymuszania udziału w takich usługach poprzez warunki dostępu do infrastruktury. Bateria prywatnego pojazdu nie jest zasobem publicznej sieci elektroenergetycznej. Z tego względu upoważnienie Komisji powinno obejmować wyłącznie jednokierunkowe inteligentne ładowanie.

Poprawka 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja ***jest uprawniona do przyjmowania*** zgodnie z art. 82 ***aktów delegowanych uzupełniających*** niniejsze	„4. ***Do 31 grudnia 2027 r.*** Komisja ***przyjmie*** zgodnie z art. 82 ***akty delegowane uzupełniające*** niniejsze rozporządzenie

rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ***ładowania*** inteligentnego i dwukierunkowego.”;

przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ***ładowania, obejmujących między innymi następujące wymogi: normy interoperacyjności, zestaw wymogów wynikających z kodeksów sieci dotyczących pokładowego dwukierunkowego przekształcania energii elektrycznej w pojeździe z prądu przemiennego (AC) na prąd stały (DC) i na odwrót, oraz integrację pokładowej technologii ładowania zdolnej do realizacji tych procesów przekształcania energii***.”;

Or. en

Poprawka 132
Henrik Dahl

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi	„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi

funkcji ***ładowania*** inteligentnego i dwukierunkowego.”;	funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ***ładowania, zapewniając jednocześnie interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania, sieciami elektroenergetycznymi i odpowiednimi uczestnikami rynku, w tym operatorami punktów ładowania, dostawcami usług w zakresie mobilności oraz agregatorami***.”;

Or. en

Poprawka 133
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania inteligentnego i dwukierunkowego.”;	„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania inteligentnego i dwukierunkowego. ***Wymogi te ograniczają się do fizycznego podłączenia i protokołu komunikacyjnego oraz opierają się na standardach ładowania mających już zastosowanie na podstawie rozporządzenia (UE) 2023/1804.”;***

Or. en

Poprawka 134
Jana Nagyová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ***ładowania*** inteligentnego i dwukierunkowego.”;	„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych uzupełniających niniejsze rozporządzenie***, w stosownych przypadkach,*** wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego ***w odniesieniu do zgodności nowych typów*** pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z ***unijnymi zharmonizowanymi kodeksami sieci dotyczącymi przyłączenia do sieci, w zakresie ich komunikacji z*** infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ***ładowania***.”;

Or. en

Uzasadnienie

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Poprawka 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 49

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
Artykuł 49	***1a) uchyla się art. 49;***
Udostępnienie na rynku, rejestracja lub dopuszczenie pojazdów z końcowej partii produkcji	
1. W granicach określonych w załączniku V część B i w ograniczonym okresie określonym w ust. 2 państwa członkowskie mogą dokonywać rejestracji i zezwalać na udostępnianie na rynku lub dopuszczenie pojazdów zgodnych z typem pojazdu, którego homologacja typu UE utraciła ważność.	
Akapit pierwszy ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów znajdujących się na terytorium Unii, które zostały objęte ważną homologacją typu UE w chwili produkcji i które nie zostały zarejestrowane ani dopuszczone, zanim ta homologacja typu UE utraciła ważność.	
2. Ust. 1 stosuje się wyłącznie w przypadku pojazdów kompletnych, w okresie 12 miesięcy od dnia wygaśnięcia homologacji typu UE oraz, w przypadku pojazdów skompletowanych, w okresie 18 miesięcy od tego dnia.	
3. Producent, który zamierza skorzystać z ust. 1, przedkłada wniosek właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego w którym ma nastąpić rejestracja lub dopuszczenie danych pojazdów. Wniosek zawiera wszelkie powody natury technicznej lub ekonomicznej, które stoją na przeszkodzie, by pojazdy te spełniały nowe wymogi techniczne.	
W terminie trzech miesięcy od otrzymania takiego wniosku zainteresowane państwa członkowskie podejmują decyzję, czy	

udzielić zezwolenia na rejestrację lub dopuszczenie takich pojazdów na ich terytorium – i w razie udzielenia takiego zezwolenia – jakiej liczby pojazdów ma to zezwolenie dotyczyć.

4. Państwa członkowskie stosują odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby liczba pojazdów, które mają zostać zarejestrowane lub dopuszczone w ramach procedury określonej w niniejszym artykule, była skutecznie monitorowana.

Or. en

(32018R0858)

Uzasadnienie

Aby wyeliminować fragmentację rynku i obciążenia administracyjne wynikające z niezharmonizowanych krajowych procedur zwolnień dla pojazdów z końcowej partii produkcji, takich jak różne mechanizmy limitów ilościowych lub dat granicznych, należy uprościć ramy dotyczące rejestracji. Obecne procedury powodują zbędną biurokrację zarówno dla przemysłu, jak i właściwych organów krajowych. W związku z tym, jeżeli data produkcji pojazdu poprzedza datę rozpoczęcia stosowania nowego wymogu prawnego, jego świadectwo zgodności powinno zachować ważność, co wyeliminuje konieczność stosowania uciążliwych procedur zwolnień dla pojazdów z końcowej partii produkcji.

Poprawka 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 49

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
Artykuł 49	***1a) uchyla się art. 49;***
Udostępnienie na rynku, rejestracja lub dopuszczenie pojazdów z końcowej partii produkcji	
1. W granicach określonych w załączniku V część B i w ograniczonym okresie określonym w ust. 2 państwa członkowskie mogą dokonywać rejestracji	

i zezwalać na udostępnianie na rynku lub dopuszczenie pojazdów zgodnych z typem pojazdu, którego homologacja typu UE utraciła ważność.

Akapit pierwszy ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów znajdujących się na terytorium Unii, które zostały objęte ważną homologacją typu UE w chwili produkcji i które nie zostały zarejestrowane ani dopuszczone, zanim ta homologacja typu UE utraciła ważność.

2. Ust. 1 stosuje się wyłącznie w przypadku pojazdów kompletnych, w okresie 12 miesięcy od dnia wygaśnięcia homologacji typu UE oraz, w przypadku pojazdów skompletowanych, w okresie 18 miesięcy od tego dnia.

3. Producent, który zamierza skorzystać z ust. 1, przedkłada wniosek właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego w którym ma nastąpić rejestracja lub dopuszczenie danych pojazdów. Wniosek zawiera wszelkie powody natury technicznej lub ekonomicznej, które stoją na przeszkodzie, by pojazdy te spełniały nowe wymogi techniczne.

W terminie trzech miesięcy od otrzymania takiego wniosku zainteresowane państwa członkowskie podejmują decyzję, czy udzielić zezwolenia na rejestrację lub dopuszczenie takich pojazdów na ich terytorium – i w razie udzielenia takiego zezwolenia – jakiej liczby pojazdów ma to zezwolenie dotyczyć.

4. Państwa członkowskie stosują odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby liczba pojazdów, które mają zostać zarejestrowane lub dopuszczone w ramach procedury określonej w niniejszym artykule, była skutecznie monitorowana.

Or. en

(32018R0858)

Uzasadnienie

Obowiązujące przepisy dotyczące końcowej partii produkcji wymagają od producentów lub właścicieli występowania o zwolnienia, jeżeli pojazdy nie zostały zarejestrowane przed rozpoczęciem stosowania nowych wymogów regulacyjnych. Ponieważ procedury różnią się w poszczególnych państwach członkowskich, prowadzi to do niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i niepewności prawa, nie przynosząc przy tym wyraźnych korzyści. Ze względu na wysokie koszty magazynowania pojazdów nie istnieje również zachęta do ich gromadzenia. W związku z tym ważne świadectwo zgodności powinno zachować ważność, jeżeli pojazd został wyprodukowany przed rozpoczęciem stosowania nowych przepisów.

Poprawka 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 48

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	1a) art. 48 otrzymuje brzmienie:
Udostępnienie na rynku, rejestracja lub dopuszczenie ***pojazdów innych niż pojazdy z końcowej partii produkcji***	Udostępnienie ***pojazdów*** na rynku, ***ich*** rejestracja lub dopuszczenie ***do ruchu***
1. Bez uszczerbku dla art. 51, 52 i 53 pojazdy, dla których obowiązkowa jest homologacja typu całego pojazdu, lub pojazdy, dla których producent uzyskał taką homologację typu, są udostępniane na rynku, rejestrowane lub dopuszczane, wyłącznie jeżeli towarzyszy im ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 36 i 37.	1. Bez uszczerbku dla art. 51, 52 i 53 pojazdy, dla których obowiązkowa jest homologacja typu całego pojazdu, lub pojazdy, dla których producent uzyskał taką homologację typu, są udostępniane na rynku, rejestrowane lub dopuszczane, wyłącznie jeżeli towarzyszy im ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 36 i 37 ***w dniu produkcji***.
Rejestracji i dopuszczenia niekompletnych pojazdów można odmówić, dopóki pojazdy pozostają niekompletne. ***Rejestracji i dopuszczenia niekompletnych pojazdów nie wykorzystuje się w celu obejścia stosowania art. 49.***	***Rejestracji i dopuszczenia niekompletnych pojazdów można odmówić, dopóki pojazdy pozostają niekompletne.***
2. Liczba pojazdów produkowanych w małych seriach, które są udostępnione na rynku, zarejestrowanych lub dopuszczonych w ciągu tego samego roku	2. Liczba pojazdów produkowanych w małych seriach, które są udostępnione na rynku, zarejestrowanych lub dopuszczonych w ciągu tego samego roku

nie może przekroczyć rocznych limitów ilościowych określonych w załączniku V.	nie może przekroczyć rocznych limitów ilościowych określonych w załączniku V.***”;***

Or. en

Uzasadnienie

Obowiązujące przepisy dotyczące końcowej partii produkcji wymagają od producentów lub właścicieli występowania o zwolnienia, jeżeli pojazdy nie zostały zarejestrowane przed rozpoczęciem stosowania nowych wymogów regulacyjnych. Ponieważ procedury różnią się w poszczególnych państwach członkowskich, prowadzi to do niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i niepewności prawa, nie przynosząc przy tym wyraźnych korzyści. Ze względu na wysokie koszty magazynowania pojazdów nie istnieje również zachęta do ich gromadzenia. W związku z tym ważne świadectwo zgodności powinno zachować ważność, jeżeli pojazd został wyprodukowany przed rozpoczęciem stosowania nowych przepisów.

Poprawka 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 48 – ustęp 1

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	1a) art. 48 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
1. Bez uszczerbku dla art. 51, 52 i 53 pojazdy, dla których obowiązkowa jest homologacja typu całego pojazdu, lub pojazdy, dla których producent uzyskał taką homologację typu, są udostępniane na rynku, rejestrowane lub dopuszczane, wyłącznie jeżeli towarzyszy im ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 36 i 37.	***„***1. Bez uszczerbku dla art. 51, 52 i 53 pojazdy, dla których obowiązkowa jest homologacja typu całego pojazdu, lub pojazdy, dla których producent uzyskał taką homologację typu, są udostępniane na rynku, rejestrowane lub dopuszczane, wyłącznie jeżeli towarzyszy im ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 36 i 37 ***w dniu produkcji.”***;

Or. en

(02018R0858-20240701)

Uzasadnienie

Aby wyeliminować fragmentację rynku i obciążenia administracyjne wynikające z

niezharmonizowanych krajowych procedur zwolnień dla pojazdów z końcowej partii produkcji, takich jak różne mechanizmy limitów ilościowych lub dat granicznych, należy uprościć ramy dotyczące rejestracji. Obecne procedury powodują zbędną biurokrację zarówno dla przemysłu, jak i właściwych organów krajowych. W związku z tym, jeżeli data produkcji pojazdu poprzedza datę rozpoczęcia stosowania nowego wymogu prawnego, jego świadectwo zgodności powinno zachować ważność, co wyeliminuje konieczność stosowania uciążliwych procedur zwolnień dla pojazdów z końcowej partii produkcji.

Poprawka 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 29 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a) w art. 29 dodaje się ustęp 3a w brzmieniu:
	„3a. Homologacji typu UE udziela się w odniesieniu do pojazdu silnikowego, który odpowiada szczegółowym danym zawartym w folderze informacyjnym, o którym mowa w art. 24 i który spełnia wymogi techniczne określone w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku II. Do 1 stycznia 2036 r. nowe i istniejące typy pojazdów muszą spełniać wymogi dotyczące homologacji typu określone w niniejszym rozporządzeniu, zgodnie z załącznikiem II. Dodatkowe przepisy załącznika II mające zastosowanie od 1 stycznia 2026 r. lub od późniejszej daty nie są obowiązkowe do celów homologacji typu kompletnych pojazdów.”;

Or. en

Poprawka 140
Henrik Dahl

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a) w art. 5 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:
	„4a. Wymogi techniczne przyjęte zgodnie z ust. 1 wdraża się w sposób proporcjonalny i neutralny pod względem technologicznym oraz nie mogą one nakładać niepotrzebnych kosztów na podmioty gospodarcze, konsumentów ani organy publiczne.”;

Or. en

Poprawka 141
Henrik Dahl

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 b (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1b) w art. 5 dodaje się ust. 4b w brzmieniu:
	„4b. Wymogi techniczne, o których mowa w ust. 1, opierają się na otwartych, zharmonizowanych i niezastrzeżonych normach europejskich lub międzynarodowych oraz pozostają spójne z wymogami technicznymi mającymi zastosowanie do infrastruktury ładowania na mocy rozporządzenia (UE) 2023/1804 i powiązanych aktów delegowanych.”;

Or. en

Poprawka 142
Henrik Dahl

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 c (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1c) w art. 5 dodaje się ustęp 4c w brzmieniu:
	„4c. Wymogi techniczne przyjęte zgodnie z ust. 1 nie mogą wprowadzać obowiązku zapewnienia interfejsu pojazd-sieć (V2G) ani stosowania określonych elementów technicznych w prywatnych urządzeniach do ładowania, jeżeli funkcjonalność taka wiązałaby się z nieproporcjonalnymi dodatkowymi kosztami lub nie miałaby uzasadnionego zastosowania w danym kontekście instalacyjnym.”;

Or. en

Poprawka 143
Henrik Dahl

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 d (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 5 – ustęp 4 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1d) w art. 5 dodaje się ustęp 4d w brzmieniu:
	„4d. Wymogi techniczne przyjęte zgodnie z ust. 1 zapewniają upoważnionym osobom trzecim uczciwy i niedyskryminacyjny dostęp do danych i sygnałów sterujących niezbędnych do świadczenia usług inteligentnego i dwukierunkowego ładowania, z zastrzeżeniem zgody użytkownika oraz zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii.”;

Or. en

Poprawka 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 41 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	w art. 41 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:
	„5a. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 producent może wystąpić do organu udzielającego homologacji państwa członkowskiego o pośrednią homologację typu UE dla typu w pełni zautomatyzowanego pojazdu kategorii M lub N produkowanego w małych seriach, przeznaczonego do komercyjnego wczesnego wdrożenia w określonym projektowanym zakresie operacyjnym w celu dalszej walidacji systemu zautomatyzowanej jazdy w rzeczywistych warunkach. Taka homologacja podlega rocznym limitom ilościowym, warunkom eksploatacji, obowiązkom monitorowania w trakcie użytkowania oraz maksymalnemu okresowi ważności wynoszącemu trzy lata, z możliwością odnawiania na kolejne okresy tej samej długości, pod warunkiem dalszego spełniania tych samych obowiązków. Pośrednia homologacja typu udzielona na podstawie niniejszego ustępu jest uznawana i ważna na całym terytorium Unii w granicach projektowanego zakresu operacyjnego określonego w świadectwie homologacji.
	Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą sześć miesięcy po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. Komisja przyjmie zgodnie z art. 82 akty delegowane określające mające zastosowanie wymogi techniczne, limity ilościowe, warunki eksploatacji, wymogi sprawozdawcze oraz

warunki, na jakich dane eksploatacyjne zgromadzone w okresie obowiązywania pośredniej homologacji typu mogą być wykorzystywane jako dowód walidacji na potrzeby wniosku o pełną homologację typu całego pojazdu UE, oraz odpowiednio zmieni załączniki do niniejszego rozporządzenia. Warunki, limity i związane z nimi opłaty powinny w odpowiedni sposób uwzględniać wielkość przedsiębiorstw, zapewniając MŚP i innowacyjnym przedsiębiorstwom typu start-up możliwość pełnego korzystania z tej procedury.";

Or. en

(32018R0858)

Poprawka 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 b (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 33 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	dodaje się art. 43a w brzmieniu:
	„Artykuł 43a
	Wzajemne uznawanie krajowych zezwoleń na testowanie i wdrażanie pojazdów zautomatyzowanych
	1. Każde krajowe zezwolenie wydane przez państwo członkowskie na testowanie lub komercyjne wdrażanie pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych na drogach publicznych uznaje się za ważne na całym terytorium Unii w granicach projektowanego zakresu operacyjnego określonego w tym zezwoleniu.
	2. Jeżeli co najmniej dwa państwa członkowskie utworzyły transgraniczny poligon doświadczalny do testowania

systemów zautomatyzowanej jazdy, zezwolenia na testowanie wydane przez jedno z uczestniczących państw członkowskich w granicach geograficznych tego poligonu są automatycznie uznawane przez pozostałe uczestniczące państwa członkowskie, pod warunkiem że pojazdy spełniają mające zastosowanie wymogi Unii.

3. Państwo członkowskie może sprzeciwić się uznaniu, o którym mowa w ust. 1 i 2, wyłącznie z należycie uzasadnionych względów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i jedynie w terminie 30 dni roboczych od dnia powiadomienia o wydaniu zezwolenia. Jeżeli w tym terminie nie zostanie zgłoszony należycie uzasadniony sprzeciw, zezwolenie uznaje się za uznane i ważne na całym terytorium Unii.

4. Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą sześć miesięcy po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. państwa członkowskie wyznaczą organy odpowiedzialne za udzielanie zezwoleń, ich uznawanie oraz wymianę danych zgodnie z niniejszym artykułem.

5. Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą sześć miesięcy po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. Komisja przyjmie zgodnie z art. 82 akty delegowane ustanawiające zharmonizowane procedury oraz ogólnounijny mechanizm, zarządzany przez Komisję lub wyznaczony organ Unii, służący wdrożeniu przepisów niniejszego artykułu oraz ustanowieniu systemu gromadzenia i przekazywania danych eksploatacyjnych z działań związanych z testowaniem i wdrażaniem.";

Or. en

(32018R0858)

Poprawka 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 c (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2018/858
Artykuł 22 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1c) w art. 22 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:
	„6a. Do celów wielostopniowej homologacji typu pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych producent może wystąpić o homologację typu UE etapu podstawowego dla niekompletnego pojazdu jako platformy gotowej do integracji z ADS, poświadczając, że elementy sprzętowe pojazdu spełniają minimalne wymogi, które Komisja określi zgodnie z niniejszym ustępem, niezależnie od oprogramowania systemu zautomatyzowanej jazdy, które zostanie zintegrowane na późniejszym etapie. Homologacja typu UE etapu końcowego obejmująca integrację systemu zautomatyzowanej jazdy jest udzielana zgodnie z ust. 4 oraz mającymi zastosowanie wymogami rozporządzenia (UE) 2019/2144 i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1426.
	Homologacja typu UE etapu podstawowego udzielona na podstawie niniejszego ustępu dla platformy gotowej do integracji z systemem zautomatyzowanej jazdy nie jest ograniczona do jednego typu pojazdu, jeżeli producent lub dostawca technologii wykaże, że ten sam ADS, stanowiący określone połączenie sprzętu i oprogramowania, może zostać zintegrowany z kilkoma typami pojazdów bazowych spełniających minimalne wymogi. W takim przypadku homologacja określa konkretny ADS oraz zakres pojazdów bazowych, do których ma

zastosowanie.

Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą sześć miesięcy po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. Komisja przyjmie zgodnie z art. 82 akty delegowane ustanawiające minimalne wymogi sprzętowe dla bazowych pojazdów gotowych do integracji z ADS, w tym wymogi dotyczące pokrycia przez czujniki, standardów platform obliczeniowych, redundancji elementów wykonawczych oraz poziomów integralności bezpieczeństwa funkcjonalnego, a także znormalizowane specyfikacje interfejsów sprzętowo-programowych służących integracji systemów zautomatyzowanej jazdy na etapie homologacji końcowej, w celu zapewnienia interoperacyjności między platformami pojazdów a oprogramowaniem systemów zautomatyzowanej jazdy opracowanym przez różnych producentów.";

Or. en

(32018R0858)

Poprawka 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit -1 (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 7 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	– w art. 7 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:
	„5a. Pojazdy kategorii M1 i N1 wyposaża się w system wykrywania obecności dziecka, zdolny do wykrywania obecności dziecka pozostającego wewnątrz przedziału pasażerskiego po wyłączeniu lub zamknięciu pojazdu oraz do

	terminowego ostrzegania kierowcy lub użytkownika pojazdu, a w stosownych przypadkach również do uruchomienia ostrzeżenia wyższego stopnia lub podjęcia interwencji.”;

Or. en

(32019R2144)

Poprawka 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit -1 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 7 – ustęp 6

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	art. 7 ust. 6 otrzymuje brzmienie:
6. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2–***5*** niniejszego artykułu.	„6. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów w odniesieniu do wymogów określonych w ust. 2–***5a*** niniejszego artykułu.”;

Or. en

(32019R2144)

Poprawka 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 9 – ustęp 5 a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„5a. Pojazdy kategorii N2 napędzane energią elektryczną o maksymalnej masie	„5a. Pojazdy kategorii N2 napędzane energią elektryczną o maksymalnej masie

całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.**”**.	całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89. ***Zwolnienie to nie ma zastosowania do pojazdów o nadwoziu typu pick-up.***
	W ramach sprawozdania z oceny, o którym mowa w art. 14, Komisja oceni, czy dalsze stosowanie tego zwolnienia jest uzasadnione. O ile w ramach przeglądu, o którym mowa w art. 14, nie zostanie postanowione inaczej, zwolnienie to przestaje obowiązywać z dniem 31 grudnia 2031 r.”;

Or. en

Poprawka 150
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 9 – ustęp 5 a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„5a. Pojazdy kategorii N2 napędzane energią elektryczną o maksymalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.**”**.	„5a. Pojazdy kategorii N2 napędzane ***wyłącznie*** energią elektryczną o maksymalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89. ***Zwolnienie to nie ma zastosowania do pojazdów o nadwoziu typu pick-up.”;***

Or. en

Poprawka 151
Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1

Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 9 – ustęp 5 a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„5a. Pojazdy kategorii N2 ***napędzane energią elektryczną*** o maksymalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.”.	„5a. Pojazdy kategorii N2 ***z napędem elektrycznym, będące pojazdami wyłącznie elektrycznymi, hybrydowymi pojazdami elektrycznymi ładowanymi zewnętrznie oraz pojazdami z ogniwami paliwowymi,*** o maksymalnej ***technicznie dopuszczalnej*** masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.”.

Or. ro

Uzasadnienie

Należy jasno określić zakres z zastosowaniem terminów utrwalonych w przepisach dotyczących homologacji typu. Dlatego najlepiej unikać ogólnych sformułowań, takich jak „pojazdy z napędem elektrycznym”, i stosować jednoznaczne kategorie techniczne.

Poprawka 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 9 – ustęp 5 a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„5a. Pojazdy kategorii N2 napędzane energią elektryczną o maksymalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.”.	„5a. Pojazdy kategorii N2 napędzane ***wyłącznie*** energią elektryczną o maksymalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.”.

Or. en

Poprawka 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 9 – ustęp 5 a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„5a. Pojazdy kategorii N2 ***napędzane energią elektryczną*** o maksymalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.”.	„5a. Pojazdy kategorii N2 o maksymalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.”.

Or. en

Uzasadnienie

Samochody dostawcze o masie od 3,5 t do 4,25 t są często zaliczane do kategorii N2 z uwagi na dodatkową masę wynikającą z kolejnych obowiązkowych wymogów bezpieczeństwa wprowadzonych w ostatnich dziesięcioleciach, a nie z powodu wyższego poziomu ryzyka. Są one zazwyczaj wykorzystywane przez MŚP i osoby prowadzące działalność rzemieślniczą w krajowym transporcie rzeczy. Wymóg stosowania ogranicznika prędkości wyłącznie w odniesieniu do nieelektrycznych samochodów dostawczych tej samej klasy powoduje dodatkowe koszty i obciążenia administracyjne, nie przynosząc korzyści w zakresie bezpieczeństwa, ponieważ wymogi bezpieczeństwa w ramach homologacji typu mają zastosowanie niezależnie od rodzaju napędu. Neutralne pod względem technologicznym zwolnienie odzwierciedla rozwiązanie przyjęte w odniesieniu do tachografów oraz zakres regulaminu EKG ONZ nr 89.

Poprawka 154
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 9 – ustęp 5 a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„5a. Pojazdy kategorii N2 ***napędzane energią elektryczną*** o maksymalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie	„5a. Pojazdy kategorii N2 o maksymalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być

muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.”.	wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.”.

Or. en

Poprawka 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 9 – ustęp 5 a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„5a. Pojazdy kategorii N2 napędzane energią elektryczną o maksymalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.”.	„5a. Pojazdy kategorii N2 napędzane energią elektryczną ***lub wodorem*** o maksymalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony nie muszą być wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.”.

Or. en

Poprawka 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a) dodaje się nowy art. 8a w brzmieniu:
	„Wymogi bezpieczeństwa dotyczące ukrytych i wysuwanych klamek drzwi
	1. Pojazdy kategorii M1 i N1 wyposażone w ukryte, chowane lub wysuwane elektronicznie zewnętrzne klamki drzwi projektuje się w taki sposób, aby klamki te

można było otworzyć w przypadku zaniku zasilania, kolizji, zamarznięcia lub sytuacji awaryjnych, w tym pożaru pojazdu i zanurzenia w wodzie.

2. Klamki takie wyposaża się w mechaniczny system awaryjnego otwierania, niezależny od zasilania elektrycznego i umożliwiający ręczne otwieranie drzwi od wewnątrz i od zewnątrz.

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego w celu ustanowienia szczegółowych przepisów i wymogów technicznych dotyczących bezpieczeństwa takich klamek.";

Or. en

(32019R2144)

Poprawka 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 14 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a) w art. 14 rozporządzenia (UE) 2019/2144 dodaje się akapit w brzmieniu:
	„Komisja oceni ponadto zwolnienie przewidziane w art. 9 ust. 5a dla pojazdów kategorii N2 napędzanych energią elektryczną, o maksymalnej technicznie dopuszczalnej masie całkowitej wynoszącej od 3,5 tony do 4,25 tony, z obowiązku wyposażenia w urządzenia ograniczające prędkość, pod kątem potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa oraz postępu w zakresie gęstości energetycznej akumulatorów, który mógłby uzasadniać obniżenie progu 4,25 tony. Jeżeli wyniki oceny będą przemawiały za taką zmianą, będzie ona

miała zastosowanie wyłącznie do nowo produkowanych pojazdów od określonej daty, a Komisja przedłoży odpowiedni wniosek ustawodawczy.”.

Or. en

(32019R2144)

Uzasadnienie

W odniesieniu do niniejszego wniosku ustawodawczego nie przeprowadzono oceny skutków, dlatego odpowiednia ocena powinna zostać przeprowadzona w ramach przeglądu rozporządzenia (UE) 2019/2144.

Poprawka 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 9 – ustęp 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a) w art. 9 rozporządzenia (UE) 2019/2144 dodaje się ust. 5b w brzmieniu:
	„5b. Do 31 grudnia 2029 r. Komisja przyjmie akt delegowany, o którym mowa w art. 15 ust. 2 lit. a), dotyczący poziomu dopuszczalnych wartości emisji cząstek stałych z hamulców dla pojazdów kategorii M2, N2, M3 i N3 określonych w tabeli 8 załącznika I.”.

Or. en

(32019R2144)

Uzasadnienie

Niniejsze poprawki dotyczą dopuszczalnych wartości emisji cząstek stałych z hamulców dla pojazdów lekkich i ciężkich. Ponieważ cel polegający na ograniczeniu emisji CO_2 o 90 % umożliwia dalszą obecność na rynku po 2035 r. pojazdów z silnikami spalinowymi i pojazdów hybrydowych, proponowane dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców należy

odpowiednio zmienić, tak aby uwzględniały różne rodzaje układów napędowych, a nie wyłącznie pojazdy elektryczne typu plug-in. Ponadto przyszłe wartości dopuszczalne dla pojazdów ciężkich powinny zapewniać równowagę między wpływem eksploatacji w warunkach miejskich i podmiejskich a szybko rosnącym udziałem zelektryfikowanych flot, z uwzględnieniem analizy kosztów i korzyści oraz w zgodzie z przeglądem rozporządzenia (UE) 2024/1257.

Poprawka 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2019/2144
Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a) w art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/2144 dodaje się lit. ga) w brzmieniu:
	„ga) pokładowy system przerywania ładowania pojazdów elektrycznych zgodny ze specyfikacjami technicznymi przyjętymi na podstawie art. 12.”.

Or. en

(32019R2144)

Uzasadnienie

Punkty ładowania są często zlokalizowane w odległych lub odizolowanych miejscach, w których osoby znajdujące się w pojeździe mogą znaleźć się w sytuacji uniemożliwiającej bezpieczne opuszczenie pojazdu w celu przerwania sesji ładowania. Znormalizowany pokładowy mechanizm umożliwiający kierowcy przerwanie ładowania w dowolnym momencie pozwoli wyeliminować tę lukę w zakresie bezpieczeństwa. Specyfikacje techniczne, w tym wymogi dotyczące interfejsu i interoperacyjności z obowiązującymi standardami ładowania, powinny zostać określone przez Komisję w drodze aktu delegowanego na podstawie art. 12, z zapewnieniem zgodności z odpowiednimi normami.

Poprawka 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1 – punkt -1 (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2024/1257
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 50 a (nowy)

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	-1) w art. 3 dodaje się punkt 50a w brzmieniu:
	„50a) »pojazd napędzany wyłącznie kwalifikującymi się paliwami« (VEEF) oznacza samochód osobowy lub lekki pojazd użytkowy napędzany wyłącznie kwalifikującymi się paliwami przez cały okres eksploatacji;”;

Or. en

(32024R1257)

Uzasadnienie

Wprowadzenie kategorii pojazdów napędzanych wyłącznie kwalifikującymi się paliwami zapewnia neutralność technologiczną oraz równe warunki działania względem pojazdów elektrycznych o napędzie bateryjnym.

Poprawka 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1 – punkt -1 (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2024/1257
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 50 c (nowy)

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	-1) w art. 3 dodaje się punkt 50c w brzmieniu:
	„50c) »system uniemożliwiający tankowanie niewłaściwego paliwa« oznacza system zaprojektowany w celu uniemożliwienia zasilania pojazdu napędzanemu wyłącznie kwalifikującymi się paliwami za pomocą paliw innych niż kwalifikujące się paliwa;”;

Or. en

(32024R1257)

Uzasadnienie

W przypadku eksploatacji pojazdu z wykorzystaniem paliw niekwalifikujących się konieczne jest zastosowanie systemu uniemożliwiającego tankowanie niewłaściwego paliwa. System ten powinien być zaprojektowany w taki sposób, aby na końcowym etapie uniemożliwiał dalszą jazdę pojazdem w przypadku zatankowania paliwa kopalnego, jednak dopiero po uprzednim ostrzeżeniu kierowcy za pomocą elastycznego, stopniowanego systemu ostrzeżeń.

Poprawka 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit -1 (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2024/1257
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 50 b (nowy)

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	-1) w art. 3 akapit drugi dodaje się pkt w brzmieniu:
	„50b) »kwalifikujące się paliwa« oznaczają paliwa zdefiniowane w dyrektywie w sprawie energii odnawialnej (UE) 2018/2001, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju określone w tej dyrektywie;";

Or. en

(32024R1257)

Uzasadnienie

Takie podejście gwarantuje spójność prawną przepisów UE.

Poprawka 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit -1 (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2024/1257
Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 50 c (nowy)

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	-1) w art. 3 akapit drugi dodaje się pkt 50c w brzmieniu:
	„50c) »monitor paliwa« oznacza urządzenie zaprojektowane w celu weryfikacji, czy pojazd napędzany wyłącznie kwalifikującymi się paliwami jest faktycznie napędzany wyłącznie kwalifikującymi się paliwami;”;

Or. en

(32024R1257)

Uzasadnienie

Aby umożliwić weryfikację, czy pojazd jest napędzany wyłącznie kwalifikującymi się paliwami, konieczne jest zastosowanie „monitora paliwa”, który potwierdzi, że dany pojazd jest napędzany wyłącznie takimi kwalifikującymi się paliwami.

Poprawka 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1 – punkt -1 (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2024/1257
Artykuł 4 – ustęp 5

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	-1) art. 4 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
5. Producenci nie mogą projektować, budować ani montować pojazdów wyposażonych w urządzenia manipulacyjne lub strategie manipulacyjne.	„5. Producenci nie mogą projektować, budować ani montować pojazdów wyposażonych w urządzenia manipulacyjne lub strategie manipulacyjne. ***Jeżeli urządzenie lub strategia zostały zatwierdzone przez organ udzielający homologacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktem wykonawczym, o którym mowa w art. 14 ust. 3 lit. a)–c) oraz art. 14 ust. 4 lit. s) i u), wraz z dotyczącą ich dokumentacją,***

takie urządzenie lub strategia nie stanowią urządzenia ograniczającego skuteczność działania ani strategii ograniczającej skuteczność działania ani strategii, o której mowa w art. 13 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2018/858.";

Or. en

(32024R1257)

Uzasadnienie

Celem tych poprawek jest wprowadzenie pięcioletniego moratorium na stosowanie normy Euro 7 dla pojazdów ciężkich. Ma to umożliwić producentom skoncentrowanie inwestycji na dekarbonizacji ciężkiego transportu towarowego i pasażerskiego, zgodnie z unijnymi celami klimatycznymi i celami w zakresie emisji CO_2, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby Komisja kontynuowała przygotowywanie niezbędnych aktów wykonawczych, zapewniając przemysłowi pewność prawa i odpowiedni czas na dostosowanie się.

Poprawka 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1 – punkt -1 (nowy)
Rozporządzenie (UE) nr 2024/1257
Artykuł 4 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	-1) w art. 4 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
	„1a. W odniesieniu do pojazdów ciężkich oraz, w stosownych przypadkach, maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego wymagania określone w niniejszym ustępie stosuje się łącznie i zapewniają one zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji oraz nieprzerwaną dostępność eksploatacyjną pojazdów i maszyn we wszystkich normalnych i dających się racjonalnie przewidzieć warunkach eksploatacji na całym terytorium Unii. Producenci projektują, kalibrują i monitorują układy ograniczania emisji wykorzystujące odczynniki, w tym układy selektywnej redukcji katalitycznej, w taki sposób, aby układy te zachowywały pełną zdolność do

działania we wszystkich przypadkach użytkowania typowych dla logistyki transportu, budownictwa, górnictwa, leśnictwa, rolnictwa, gospodarki odpadami oraz innych zastosowań przemysłowych i usługowych charakteryzujących się ciągłą eksploatacją lub wysokim stopniem wykorzystania.

W przypadku gdy warunki, w tym warunki prowadzące do krystalizacji lub zamarzania odczynnika, pogarszają lub mogą pogorszyć działanie układu, stosuje się następujące wymogi:

a) układy ograniczania emisji modyfikuje się, dostosowuje lub wspiera alternatywnymi rozwiązaniami technicznymi, w tym z wykorzystaniem alternatywnych odczynników, bez zbędnej zwłoki;

b) należy wykazać i utrzymywać równoważną skuteczność ograniczania emisji przez cały czas we wszystkich mających zastosowanie warunkach badań i rzeczywistych warunkach eksploatacji;

c) nie może dochodzić do ograniczenia dostępności eksploatacyjnej przekraczającego zakres niezbędny do zapewnienia zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji; oraz

d) zgodność z mającymi zastosowanie dopuszczalnymi wartościami emisji nie może być zawieszana, przerywana ani ograniczana w żadnych warunkach eksploatacji objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.”;

Or. en

Poprawka 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit -1 (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2024/1257
Artykuł 4 – ustęp 2

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	-1) art. 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
2. Producenci projektują, budują i montują pojazdy w sposób zapewniający zgodność z niniejszym rozporządzeniem, w tym z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I w warunkach określonych w załączniku III oraz z wartościami zadeklarowanymi w świadectwie zgodności i w dokumentacji dotyczącej homologacji typu na okres eksploatacji pojazdu, zgodnie z załącznikiem IV tabela 1. Pojazdy te oznacza się jako „Euro 7”.	„2. Producenci projektują, budują i montują pojazdy w sposób zapewniający zgodność z niniejszym rozporządzeniem, w tym z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I w warunkach określonych w załączniku III oraz***, w stosownych przypadkach,*** z zadeklarowanymi ***maksymalnymi*** wartościami ***RDE*** w świadectwie zgodności i w dokumentacji dotyczącej homologacji typu na okres eksploatacji pojazdu, zgodnie z załącznikiem IV tabela 1. Pojazdy te oznacza się jako »Euro 7«.”;

Or. en

(32024R1257)

Uzasadnienie

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Poprawka 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1 – punkt -1 (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2024/1257
Artykuł 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	-1) dodaje się art. 4a w brzmieniu:
	„Artykuł 4a
	Szczególne wymogi i przepisy dotyczące pojazdów pojazdy napędzanych wyłącznie kwalifikującymi się paliwami (VEEF)
	1. Pojazdy homologowane jako pojazdy napędzane wyłącznie kwalifikującymi się paliwami (VEEF) oprócz wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie spełniają wymogi określone w niniejszym artykule. Indywidualna emisja CO_2 VEEF wynosi 0 g CO_2/km. Wartość tę odnotowuje się w świadectwie zgodności wydanym zgodnie z art. 36 rozporządzenia (UE) 2018/858 i stosuje do celów rozporządzenia (UE) 2019/631. W procesie homologacji typu, weryfikacji zgodności produkcji ani badaniach zgodności eksploatacyjnej nie wymaga się pomiaru indywidualnej emisji CO_2 ani pomiaru zużycia paliwa wyrażonego w l/100 km.
	2. VEEF musi być wyposażony w urządzenie monitorujące tankowanie i system wymuszający tankowanie. Systemy takie muszą być zaprojektowane, skonstruowane i zainstalowane w sposób zapewniający ochronę przed ingerencją osób niepowołanych. Wlot paliwa musi być odpowiednio oznakowany w celu wskazania, że pojazd jest napędzany wyłącznie kwalifikującymi się paliwami.
	3. Urządzenie monitorujące tankowanie musi umożliwiać ustalenie podczas pracy i przy każdym tankowaniu, czy pojazd jest napędzany wyłącznie kwalifikującymi się paliwami. W szczególności musi on być zdolny do wykrywania stosowania paliw lub mieszanek paliw, których nie uznaje się za kwalifikujące się paliwa, za pomocą technicznie odpowiedniej metody monitorowania i połączenia takich metod.

Metoda taka może obejmować następujące metody oparte na następujących rozwiązaniach lub dowolną inną technicznie odpowiednią metodę monitorowania:

a) kompleksowy cyfrowy system identyfikowalności kwalifikujących się paliw w całym łańcuchu dostaw paliwa, obejmujący wykorzystanie uwierzytelnionych zapisów cyfrowych oraz cyfrowego potwierdzenia powiązania zdarzenia tankowania z konkretnym pojazdem i punktem tankowania;

b) pokładowe wykrywanie stosowania paliw niekwalifikujących się poprzez przetwarzanie istniejących sygnałów i funkcji pojazdu, w tym sygnałów generowanych przez jednostki sterujące pojazdu i powiązane układy czujników;

c) pokładową identyfikację składu paliwa za pomocą analizy molekularnej, spektroskopowej lub porównywalnych metod analitycznych umożliwiających bezpośrednią weryfikację, czy stosowane paliwo uznaje się za kwalifikujące się paliwo;

d) bezpieczną dwukierunkową komunikację między pojazdem a urządzeniem do tankowania, obejmującą uwierzytelnianie i kontrolę integralności zdarzenia tankowania oraz, w stosownych przypadkach, środki techniczne umożliwiające tankowanie kwalifikujących się paliw i uniemożliwiające tankowanie paliw niekwalifikujących się;

e) system przypisywania oparty na bilansie masy, w którym ilości kwalifikujących się paliw wprowadzonych do obrotu są potwierdzane możliwymi do zweryfikowania zapisami i przypisywane do użytkowania przez konkretne pojazdy w ilościach odpowiadających przypisanemu im zużyciu, a także rozwiązanie bilansujące oparte na dowodach cyfrowych, w którym zużycie paliwa przypisane do pojazdu jest monitorowane i

uzgadniane z dowodami cyfrowymi (w tym certyfikatami lub równoważnymi zapisami) bez konieczności cyfrowego potwierdzenia zdarzenia tankowania z punktem tankowania. Jeżeli monitor paliwa wykryje, że VEEF nie jest napędzany wyłącznie kwalifikującymi się paliwami, system uniemożliwiający tankowanie niewłaściwego paliwa uruchamia się automatycznie.

4. System uniemożliwiający tankowanie niewłaściwego paliwa ostrzega kierowcę, jeżeli pojazd VEEF nie jest napędzany kwalifikującymi się paliwami, oraz po zastosowaniu stopniowanego systemu ostrzeżeń uniemożliwia dalszą eksploatację pojazdu. Można to osiągnąć w szczególności przez ostateczne uniemożliwienie ponownego uruchomienia pojazdu.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 system uniemożliwiający tankowanie niewłaściwego paliwa może, w wyjątkowych okolicznościach, umożliwić kierowcy ograniczone pod względem odległości obejście tego systemu, jeżeli jest to konieczne, aby uniknąć nieproporcjonalnego ograniczenia mobilności, w szczególności:

a) w regionach Unii, w których w promieniu 100 kilometrów nie ma łatwo dostępnej możliwości zatankowania kwalifikujących się paliw; lub

b) gdy pojazd jest użytkowany poza terytorium Unii. Obejście systemu, o którym mowa w akapicie pierwszym, ogranicza się do zakresu bezwzględnie niezbędnego i nie może ono umożliwiać stałej eksploatacji pojazdu ani eksploatacji wykraczającej poza określony limit odległości z wykorzystaniem paliw niekwalifikujących się.

6. Na wniosek producenta organ udzielający homologacji może udzielić homologacji typu UE dla monitora paliwa lub systemu uniemożliwiającego tankowanie niewłaściwego paliwa, lub

obu tych elementów, pod warunkiem wykazania zgodności z niniejszym artykułem. Taka homologacja sama w sobie nie stanowi homologacji typu pojazdu jako VEEF i pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich dodatkowych wymogów mających zastosowanie do homologacji typu pojazdów jako VEEF. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszystkich homologacjach monitora paliwa lub systemu uniemożliwiającego tankowanie niewłaściwego paliwa, lub obu tych elementów, udzielonych zgodnie z niniejszym ustępem, w terminie 30 dni od daty ich wydania. Powiadomienie zawiera neutralne podsumowanie specyfikacji technicznych zatwierdzonego monitora paliwa lub zatwierdzonego systemu uniemożliwiającego tankowanie niewłaściwego paliwa, lub obu tych elementów. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe wymogi techniczne i proceduralne dotyczące homologacji typu monitorów paliwa lub systemów uniemożliwiających tankowanie niewłaściwego paliwa.

7. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające jednolite procedury i specyfikacje techniczne dotyczące homologacji typu VEEF w odniesieniu do wymogów określonych w niniejszym artykule, w tym wymogi dotyczące ochrony przed manipulacją, badań oraz stosowania odstępstwa przewidzianego w ust. 5. Obejmuje to niezbędne zmiany załączników I, II, IX i XIV do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2025/1706 oraz załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683.";

Or. en

(32024R1257)

Uzasadnienie

Art. 4a ustanawia podstawę prawną dla nowej kategorii pojazdów – „pojazdów napędzanych wyłącznie kwalifikującymi się paliwami” (VEEF). Ust. 3 proponowanego artykułu określa zestaw dopuszczalnych metod monitorowania. Ust. 4 i 5 wprowadzają rozwiązania dotyczące systemu uniemożliwiającego tankowanie niewłaściwego paliwa, które zapewniają zgodność z wymogami w sposób proporcjonalny i przyjazny dla użytkownika. Ust. 6 umożliwia państwom członkowskim zatwierdzanie dodatkowych metod monitorowania, które mogą zostać opracowane w przyszłości. Ust. 7 upoważnia Komisję do przyjęcia niezbędnych aktów wykonawczych i delegowanych służących wdrożeniu koncepcji VEEF.

Poprawka 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1 – punkt -1 (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2024/1257
Artykuł 7 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	-1) w art. 7 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
	„1a. Producenci zapewniają, aby każdy układ oczyszczania spalin, w którym stosuje się odczynnik, pełnił swoją funkcję polegającą na kontroli emisji we wszystkich warunkach otoczenia, zwłaszcza w niskich temperaturach otoczenia.”;

Or. en

(32024R1257)

Poprawka 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1 – punkt -1 (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2024/1257
Artykuł 7 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	-1) w art. 7 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku VEEF pomiar indywidualnej emisji CO_2 nie jest wymagany, natomiast pomiar zużycia paliwa wyrażonego w l/100 km jest wymagany w ramach procesu homologacji typu. We wniosku o udzielenie homologacji typu UE w odniesieniu do emisji producent wskazuje, że silnik pojazdu jest napędzany wyłącznie kwalifikującymi się paliwami. Producent przedstawia również informacje dotyczące monitora paliwa i systemu uniemożliwiającego tankowanie niewłaściwego paliwa, a także środków zastosowanych w celu ochrony monitora paliwa i systemu uniemożliwiającego tankowanie niewłaściwego paliwa przed manipulacją i nieuprawnioną modyfikacją.”;

Or. en

(32024R1257)

Uzasadnienie

Art. 7 określa obowiązki producentów dotyczące homologacji typu w odniesieniu do emisji. Poprawka stanowi niezbędne dostosowanie techniczne w celu uwzględnienia VEEF oraz informacji dotyczących monitora paliwa i systemu uniemożliwiającego tankowanie niewłaściwego paliwa.

Poprawka 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit -1 (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2024/1257
Artykuł 7 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	-1) w art. 7 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
	„2a. Producenci przedstawiają organowi udzielającemu homologacji podpisaną deklarację zgodności dotyczącą trwałości

oraz braku nadmiernej liczby awarii układu wtrysku odczynnika w dynamicznych warunkach, w których odczynnik określony w homologacji typu wielokrotnie zamarza i rozmraża się. Układy te muszą spełniać wymogi dotyczące trwałości określone w tabeli 1 w załączniku IV.";

Or. en

(32024R1257)

Uzasadnienie

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.