



P9\_TA(2023)0394

## Homologacja typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro7)

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 9 listopada 2023 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7) oraz uchylecia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)) <sup>(1)</sup>

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(C/2024/2856)

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(-1) <i>W decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/591 <sup>(1)</sup> ustanawiającej ogólny unijny program działań w zakresie środowiska do 2030 r. jednym z sześciu celów tematycznych Unii na okres do 31 grudnia 2030 r. jest dążenie do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń, w tym w odniesieniu do szkodliwych chemikaliów, w celu osiągnięcia nietoksycznego środowiska, w tym powietrza, wody i gleby, a także w odniesieniu do zanieczyszczenia świetlnego i zanieczyszczenia hałasem oraz ochrony zdrowia i dobrostanu ludzi, zwierząt i ekosystemów przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem.</i></p> <hr/> <p><sup>(1)</sup> <i>Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/591 z 6 kwietnia 2022 r. w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2030 r. (Dz.U. L 114 z 12.4.2022, s. 22).</i></p>

<sup>(1)</sup> Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A9-0298/2023).

## Poprawka 2

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw -1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(-1a) Europejski Zielony Ład <sup>(1a)</sup> to propozycja Unii w sprawie transformacji, która ma pozwolić najpóźniej do 2050 r. osiągnąć cel, jakim jest neutralna dla klimatu i czysta gospodarka o obiegu zamkniętym, optymalizacja gospodarowania zasobami i minimalizacja zanieczyszczenia przy jednoczesnym uznaniu konieczności głębokiej transformacji. Unia jest również zaangażowana w realizację Agendy na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 oraz jej celów zrównoważonego rozwoju <sup>(1c)</sup>. Strategia inteligentnej mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, przyjęta w grudniu 2020 r. <sup>(1d)</sup>, oraz plan działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń <sup>(1e)</sup> przyjęty w maju 2021 r. dotyczą konkretnego aspektu Europejskiego Zielonego Ładu, jakim jest zanieczyszczenie powodowane przez transport. Inne szczególnie istotne dla tej polityki inicjatywy to na przykład dyrektywa w sprawie jakości powietrza <sup>(1f)</sup>, nowa strategia przemysłowa dla Europy <sup>(1g)</sup>, normy emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych <sup>(1h)</sup> oraz docelowe poziomy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich <sup>(1i)</sup>.</p> <hr/> <p><sup>(1a)</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład, COM(2019) 640 final</p> <p><sup>(1b)</sup> <a href="https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1">https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1</a></p> <p><sup>(1c)</sup> <a href="https://sdgs.un.org/goals">https://sdgs.un.org/goals</a></p> <p><sup>(1d)</sup> COM(2020) 789 final</p> <p><sup>(1e)</sup> COM(2021) 400 final</p> <p><sup>(1f)</sup> Dyrektywa 2008/50/WE.</p> <p><sup>(1g)</sup> COM(2020) 102 final i COM(2021) 350 final.</p> <p><sup>(1h)</sup> COM/2021/556</p> <p><sup>(1i)</sup> COM(2023) 88 final</p>

## Poprawka 3

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(1) Rynek wewnętrzny to obszar, na którym zapewnić należy swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 <sup>(43)</sup> wprowadzono kompleksowy system homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych, przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.</p> <p><sup>(43)</sup> <sup>43</sup> 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).</p>	<p>(1) Rynek wewnętrzny to obszar, na którym zapewnić należy swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 <sup>(43)</sup> wprowadzono kompleksowy system homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych, przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów <b>oraz opon do wszystkich pojazdów.</b></p> <p><sup>(43)</sup> <sup>43</sup> 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).</p>

## Poprawka 4

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(2a) <b>Udane przejście na mobilność bezemisyjną wymaga zintegrowanego podejścia i sprzyjających warunków, aby pobudzić innowacje oraz utrzymać wiodącą pozycję Unii w dziedzinie technologii w tym sektorze. Obejmuje publiczne i prywatne inwestycje w badania naukowe i innowacje, coraz większą podaż pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa, integrację z systemami energetycznymi, jak również zrównoważone dostawy materiałów i zrównoważoną produkcję, ponowne wykorzystanie oraz recykling akumulatorów w Europie. Wymaga to spójnych działań na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym.</b></p>

## Poprawka 5

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(2b) <i>Aby wspierać czystą mobilność, a jednocześnie nie zaniedbać reindustrializacji Europy i obywateli, konieczne jest utrzymanie przystępnych dla obywateli i przedsiębiorstw cen pojazdów prywatnych i użytkowych. Przyczyni się to do podtrzymania jakości życia, konkurencyjności przemysłowej i innowacji, a także pomoże tworzyć miejsca pracy i rozwijać umiejętności w sektorze.</i></p>

## Poprawka 6

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(2c) <i>Należy zapewnić społecznie akceptowalne i sprawiedliwe przejście na mobilność bezemisyjną. Ważne jest zatem uwzględnienie społecznych skutków takiego przechodzenia w całym łańcuchu wartości w przemyśle motoryzacyjnym oraz proaktywne zajęcie się kwestią ich wpływu na zatrudnienie. W ramach mechanizmu sprawiedliwej transformacji należy zatem wprowadzić na poziomie unijnym, krajowym i regionalnym ukierunkowane programy – takie jak plany sprawiedliwej transformacji dla regionów zależnych od przemysłu samochodowego – w zakresie przekwalifikowania, podnoszenia kwalifikacji i przenoszenia pracowników, a w regionach i społecznościach dotkniętych negatywnymi skutkami – inicjatywy związane z kształceniem i poszukiwaniem pracy, w ścisłym porozumieniu z partnerami społecznymi i właściwymi organami. Podczas transformacji należy zwiększyć zatrudnienie kobiet oraz równość szans w tym sektorze.</i></p>

## Poprawka 7

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(4) Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników i części zamiennych pod kątem emisji („homologacja typu w zakresie emisji”) są obecnie opisane w dwóch rozporządzeniach, które dotyczą homologacji typu w zakresie emisji dla pojazdów lekkich i ciężkich – odpowiednio w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 („Euro 6”) <sup>(44)</sup> oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 („Euro VI”) <sup>(45)</sup>. <b>Powodem istnienia dwóch rozporządzeń był fakt, że emisje zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych były sprawdzane na podstawie badania silnika, natomiast w przypadku pojazdów lekkich podstawą było badanie całego pojazdu. Od tego czasu opracowano metody, które umożliwiają badanie zarówno lekkich, jak i ciężkich pojazdów na drodze. Dlatego nie zachodzi już konieczność oparcia homologacji typu na badaniach silnika.</b></p> <p><sup>(44)</sup> 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).</p> <p><sup>(45)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).</p>	<p>(4) Wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, silników i części zamiennych pod kątem emisji („homologacja typu w zakresie emisji”) są obecnie opisane w dwóch rozporządzeniach, które dotyczą homologacji typu w zakresie emisji dla pojazdów lekkich i ciężkich – odpowiednio w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 („Euro 6”) <sup>(44)</sup> oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 („Euro VI”) <sup>(45)</sup>.</p> <p><sup>(44)</sup> 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).</p> <p><sup>(45)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).</p>

## Poprawka 8

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(5) Ujęcie w jednym rozporządzeniu wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 powinno zapewnić wewnętrzną spójność systemu homologacji typu w zakresie emisji zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich, przy jednoczesnym zezwoleniu na różne dopuszczalne wartości emisji dla tych pojazdów.	(5) Ujęcie w jednym rozporządzeniu wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 powinno zapewnić wewnętrzną spójność systemu homologacji typu w zakresie emisji zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich, przy jednoczesnym zezwoleniu na różne dopuszczalne wartości <b>i zasady oraz warunki badania</b> emisji dla tych pojazdów.

## Poprawka 9

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(7) Konieczne jest również zmniejszenie złożoności, kosztów administracyjnych i kosztów wdrażania dla producentów i władz oraz zapewnienie skutecznego i efektywnego wdrożenia klas emisji Euro. Uproszczenie osiągnięto dzięki wyeliminowaniu różnych terminów stosowania wartości dopuszczalnych i badań, <b>które występowały w normie Euro 6 i Euro VI</b> , wyeliminowaniu liczących i złożonych badań emisji, gdy takie badania nie są potrzebne, odwołaniu się do norm w ramach istniejących regulaminów ONZ, w stosownych przypadkach, oraz zapewnieniu uproszczonego i spójnego zestawu procedur i badań dla poszczególnych faz homologacji typu w zakresie emisji.	(7) Konieczne jest również zmniejszenie złożoności, kosztów administracyjnych i kosztów wdrażania dla producentów i władz oraz zapewnienie skutecznego i efektywnego wdrożenia klas emisji Euro. Uproszczenie osiągnięto dzięki wyeliminowaniu różnych terminów stosowania wartości dopuszczalnych i badań, wyeliminowaniu liczących i złożonych badań emisji, gdy takie badania nie są potrzebne, odwołaniu się do norm w ramach istniejących regulaminów ONZ, w stosownych przypadkach, oraz zapewnieniu uproszczonego i spójnego zestawu procedur i badań dla poszczególnych faz homologacji typu w zakresie emisji.

## Poprawka 10

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(8) Celem zapewnienia rzeczywistego ograniczenia wartości dopuszczalnej emisji zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich, konieczne jest badanie pojazdów w rzeczywistych warunkach użytkowania z zachowaniem minimalnego zestawu ograniczeń, granic i innych wymogów dotyczących jazdy, a nie tylko w laboratorium.	(8) Celem zapewnienia rzeczywistego ograniczenia wartości dopuszczalnej emisji zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich konieczne jest badanie pojazdów w rzeczywistych warunkach użytkowania, <b>które są statystycznie istotne, przy minimalnym zestawie</b> ograniczeń, granic i innych wymogów dotyczących jazdy. <b>Takie badania drogowe powinny odbywać się w normalnych warunkach jazdy i wykluczać tendencyjne prowadzenie pojazdu.</b>

## Poprawka 11

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(10) Zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 pojazdy muszą spełniać dopuszczalne wartości emisji przez określony czas, który nie odpowiada już przeciętnemu okresowi eksploatacji pojazdów. Należy zatem ustanowić wymogi dotyczące trwałości, które będą odzwierciedlały <b>średni</b> przewidywany okres eksploatacji pojazdów w Unii.	(10) Zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 pojazdy muszą spełniać dopuszczalne wartości emisji przez określony czas, który nie odpowiada już przeciętnemu okresowi eksploatacji pojazdów. Należy zatem ustanowić wymogi dotyczące trwałości, które będą odzwierciedlały przewidywany okres eksploatacji pojazdów <sup>(1a)</sup> <b>i ich standardowe użytkowanie w całej Unii, z uwzględnieniem różnic między państwami członkowskimi. Ma to szczególne znaczenie dla nabywców używanych pojazdów, którzy oczekują, że emisje z pojazdu będą takie same jak po ich wprowadzeniu do obrotu po raz pierwszy.</b>  <sup>(1a)</sup> Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) „Vehicles in use, Europe 2022” [Pojazdy użytkowane w Europie 2022].

## Poprawka 12

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	(10a) <i>Zachęca się państwa członkowskie do opracowania i wdrożenia strategii zachęcających do odnawiania floty, aby ułatwić stopniowe wprowadzanie do floty europejskiej pojazdów o obniżonych emisjach, co sprawi, że ekosystem transportowy będzie czystszy i bardziej zrównoważony.</i>

## Poprawka 13

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(11) Istnieją obecnie dostępne i szeroko stosowane na świecie technologie, które ograniczają emisje oparów lotnych związków organicznych podczas użytkowania, parkowania i tankowania pojazdu benzyną. <b>Dlatego należy ustalić</b> dopuszczalne wartości emisji w odniesieniu do takich lotnych związków organicznych na niższym poziomie i <b>wprowadzić</b> dopuszczalne wartości emisji dla fazy tankowania.	(11) Istnieją obecnie dostępne i szeroko stosowane na świecie technologie, które ograniczają emisje oparów lotnych związków organicznych podczas użytkowania, parkowania i tankowania pojazdu benzyną. <b>Ponieważ technologie te są już sprawdzone i wdrażane w sposób racjonalny pod względem kosztów na innych rynkach i w innych regionach, Unia powinna dostosować się do innych rynków, ustalając dopuszczalne wartości emisji w odniesieniu do takich lotnych związków organicznych na niższym poziomie i wprowadzając</b> dopuszczalne wartości emisji dla fazy tankowania.



## Poprawka 14

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	(11a) <i>Jeżeli chodzi o kontrolę emisji z tankowania, pokładowe systemy odzyskiwania oparów podczas tankowania wdraża się na innych rynkach i w innych regionach od ponad 15 lat, a skuteczność kontroli oparów jest dowiedziona. Pokładowe systemy odzyskiwania oparów podczas tankowania nie wymagają corocznej konserwacji ani inspekcji w celu utrzymania wyższego poziomu skuteczności kontroli oparów podczas tankowania, a jednocześnie są zgodne z obecnymi wymogami dotyczącymi stacji benzynowych na etapie II.</i>

## Poprawka 15

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(12) Emisje inne niż spaliny składają się z cząstek emitowanych przez opony i hamulce pojazdów. Szacuje się, że emisje z opon są największym źródłem mikrodrobin plastiku do środowiska. Jak wynika z oceny skutków, oczekuje się, że do roku 2050 emisje inne niż spaliny będą stanowiły do 90 % wszystkich cząstek emitowanych przez transport drogowy, ponieważ cząstki spalin zmniejszą się ze względu na elektryfikację pojazdów. Należy zatem dokonać pomiarów wspomnianych emisji innych niż spaliny i określić dla nich wartości dopuszczalne. Do końca 2024 r. Komisja powinna <b>przygotować sprawozdanie na temat ścieralności opon, w którym dokona przeglądu metod pomiarowych i stanu wiedzy technicznej w celu przedstawienia wniosków dotyczących dopuszczalnych</b> wartości wskaźnika ścieralności opon.	(12) Emisje inne niż spaliny składają się z cząstek emitowanych przez opony i hamulce pojazdów. Szacuje się, że emisje z opon są największym źródłem mikrodrobin plastiku do środowiska. Jak wynika z oceny skutków, oczekuje się, że do roku 2050 emisje inne niż spaliny będą stanowiły do 90 % wszystkich cząstek emitowanych przez transport drogowy, ponieważ cząstki spalin zmniejszą się ze względu na elektryfikację pojazdów. Należy zatem dokonać pomiarów wspomnianych emisji innych niż spaliny i określić dla nich wartości dopuszczalne. Do końca 2025 r. Komisja powinna <b>przeprowadzić przegląd metod pomiarowych ścieralności opon i określić dopuszczalne wartości wskaźnika ścieralności w oparciu o najnowocześniejsze metody w przypadku, gdy brak jednolitych przepisów odnoszących się do prac nad ścieralnością opon przeprowadzonych na forum WP.29 ONZ do połowy 2026 r. Komisja powinna zadbać o to, by WP.29 ONZ w odpowiednim czasie osiągnęło swe cele, które odzwierciedlą wysoki poziom ambicji w oparciu o solidne podstawy naukowe i techniczne. Przeglądowi powinien towarzyszyć wniosek ustawodawczy w sprawie pojazdów z akumulatorami trakcyjnymi, w tym hybryd typu plug-in i pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, aby przyjąć dopuszczalne wartości wskaźnika ścieralności opon zgodne z celem Unii dotyczącym zmniejszenia ilości mikrodrobin plastiku uwalnianych do środowiska o 30 % do 2030 r. i oparte na najbardziej aktualnych wskaźnikach ścieralności.</b>

## Poprawka 16

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(14) Pojazdy z akumulatorami trakcyjnymi, w tym hybrydy typu plug-in i pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, przyczyniają się do obniżenia emisyjności sektora transportu drogowego. Chcąc zdobyć i zwiększyć zaufanie konsumentów do takich pojazdów, muszą być one wydajne i trwałe. Dlatego ważne jest, aby akumulatory trakcyjne po wielu latach użytkowania zachowały znaczną część swojej początkowej pojemności. Ma to szczególne znaczenie dla nabywców używanych pojazdów elektrycznych, którzy chcą mieć pewność, że pojazd będzie dalej funkcjonował zgodnie z oczekiwaniami. W związku z tym monitorowanie stanu akumulatora powinno być wymagane w przypadku wszystkich pojazdów korzystających z akumulatorów trakcyjnych. Ponadto należy wprowadzić minimalne wymagania w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatorów w samochodach osobowych, biorąc pod uwagę ogólny przepis techniczny ONZ nr 22 <sup>(47)</sup>.</p>	<p>(14) Pojazdy z akumulatorami trakcyjnymi, w tym hybrydy typu plug-in i pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, przyczyniają się do obniżenia emisyjności sektora transportu drogowego. Chcąc zdobyć i zwiększyć zaufanie konsumentów do takich pojazdów, muszą być one wydajne i trwałe. Dlatego ważne jest, aby akumulatory trakcyjne po wielu latach użytkowania zachowały znaczną część swojej początkowej pojemności. Ma to szczególne znaczenie dla nabywców używanych pojazdów elektrycznych, którzy chcą mieć pewność, że pojazd będzie dalej funkcjonował zgodnie z oczekiwaniami. W związku z tym monitorowanie stanu akumulatora powinno być wymagane w przypadku wszystkich pojazdów korzystających z akumulatorów trakcyjnych. Ponadto należy wprowadzić minimalne wymagania w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatorów w samochodach osobowych <b>i lekkich pojazdach użytkowych</b>, biorąc pod uwagę ogólny przepis techniczny ONZ nr 22 <sup>(47)</sup>.</p>
<p><sup>(47)</sup> Ogólny przepis techniczny ONZ w sprawie trwałości akumulatorów instalowanych w pojazdach elektrycznych, GTR ONZ nr 22.</p>	<p><sup>(47)</sup> Ogólny przepis techniczny ONZ w sprawie trwałości akumulatorów instalowanych w pojazdach elektrycznych, GTR ONZ nr 22.</p>

## Poprawka 17

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(14a) <b>Przyrządy i układy OBM, OBFCM lub SOH wykorzystują dane generowane przez pojazd do monitorowania jego zgodności z niniejszym rozporządzeniem. Te dane powinny być udostępniane zgodnie z aktem w sprawie danych użytkowników pojazdów i ich usługodawcom, aby użytkownicy pojazdów mogli korzystać z porad i zaleceń dotyczących sposobów ograniczenia emisji zanieczyszczeń z pojazdu, jego zużycia energii i wydłużenia czasu pracy akumulatora dzięki lepszemu użytkowaniu pojazdu.</b></p>

## Poprawka 18

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(15) Dobrze znanym problemem jest ingerencja w pojazdy w celu usunięcia lub dezaktywacji części układów kontroli emisji zanieczyszczeń. Takie praktyki prowadzą do niekontrolowanych emisji i należy im zapobiegać. Ingerencja w drogomierz skutkuje fałszywym przebiegiem i utrudnia prawidłową kontrolę eksploatacyjną pojazdu. Dlatego niezwykle ważne jest zagwarantowanie najwyższej możliwej ochrony bezpieczeństwa tych układów, wraz z certyfikatami bezpieczeństwa i odpowiednią ochroną przed ingerencją w celu uniknięcia ingerencji w układy kontroli emisji zanieczyszczeń oraz drogomierz pojazdu.	(15) Dobrze znanym problemem jest ingerencja w pojazdy w celu usunięcia lub dezaktywacji części układów kontroli emisji zanieczyszczeń. Takie praktyki prowadzą do niekontrolowanych emisji i należy im zapobiegać <b>poprzez działania zniechęcające do reklamy, sprzedaży i instalacji urządzeń umożliwiających ingerencję oraz nakładanie kar za takie praktyki</b> . Ingerencja w drogomierz skutkuje fałszywym przebiegiem i utrudnia prawidłową kontrolę eksploatacyjną pojazdu. Dlatego niezwykle ważne jest zagwarantowanie najwyższej możliwej ochrony bezpieczeństwa tych układów, wraz z certyfikatami bezpieczeństwa i odpowiednią ochroną przed ingerencją w celu uniknięcia ingerencji w układy kontroli emisji zanieczyszczeń oraz drogomierz pojazdu.

## Poprawka 19

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	(15a) <b>Aby środki zapobiegające ingerencji nie ograniczały nadmiernie konkurencji, niniejsze rozporządzenie i jego przepisy wtórne powinny nadal umożliwiać niezależnym podmiotom opracowywanie, dystrybucję, instalowanie i aktywowanie części zamiennych na rynku wtórnym. W związku z tym producenci powinni udostępniać niezależnym podmiotom informacje, narzędzia i procesy absolutnie niezbędne do opracowywania i instalowania takich części zamiennych.</b>

## Poprawka 20

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(16) Zainstalowane w pojazdach czujniki są już obecnie wykorzystywane do wykrywania nieprawidłowości w emisji i uruchomienia związanych z tym napraw za pośrednictwem pokładowego układu diagnostycznego (OBD). Obecnie stosowany układ OBD nie wykrywa jednak dokładnie i w porę usterek ani nie wymusza wystarczająco i w porę napraw. W rezultacie możliwe jest, że emisje z pojazdów są znacznie wyższe niż dopuszczalne. Czujniki stosowane dotychczas w OBD można również wykorzystać do ciągłego monitorowania i kontrolowania zachowania pojazdów w zakresie emisji za pomocą pokładowego układu monitorującego (OBM). OBM będzie również ostrzegał użytkownika o konieczności przeprowadzenia napraw silnika lub układów kontroli emisji zanieczyszczeń, gdy będą one konieczne. W związku z tym należy wprowadzić wymóg instalowania takiego układu i uregulować jego wymogi techniczne.</p>	<p>(16) Zainstalowane w pojazdach czujniki są już obecnie wykorzystywane do wykrywania nieprawidłowości w emisji i uruchomienia związanych z tym napraw za pośrednictwem pokładowego układu diagnostycznego (OBD). Obecnie stosowany układ OBD nie wykrywa jednak dokładnie i w porę usterek ani nie wymusza wystarczająco i w porę napraw. W rezultacie możliwe jest, że emisje z pojazdów są znacznie wyższe niż dopuszczalne. Czujniki stosowane dotychczas w OBD można również wykorzystać do ciągłego monitorowania i kontrolowania zachowania pojazdów w zakresie emisji <b>spalin</b> za pomocą pokładowego układu monitorującego (OBM). OBM będzie również ostrzegał użytkownika o konieczności przeprowadzenia napraw silnika lub układów kontroli emisji zanieczyszczeń, gdy będą one konieczne. W związku z tym należy wprowadzić wymóg instalowania takiego układu i uregulować jego wymogi techniczne. <b>Nakłanianie do podjęcia środków przewidzianych przez te układy nie powinno prowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego ani ograniczenia mobilności.</b></p>

## Poprawka 21

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(17) <b>Producenci mogą zdecydować się na produkcję pojazdów spełniających niższe dopuszczalne wartości emisji lub o lepszej trwałości akumulatora niż wymagana w niniejszym rozporządzeniu, bądź zawierających zaawansowane warianty, takie jak geofencing i sterowanie adaptacyjne. Konsumenci i organy krajowe powinni mieć możliwość identyfikacji takich pojazdów dzięki odpowiedniej dokumentacji. Dlatego należy udostępnić środowiskowy paszport pojazdu (EVP).</b></p>	<p>(17) <b>Należy udostępnić konsumentom aktualny środowiskowy paszport pojazdu (EVP), w którym znajdują się aktualne informacje w całym okresie eksploatacji pojazdu, takie jak zużycie paliwa, stan akumulatora, dopuszczalne wartości emisji, wyniki okresowych badań technicznych, dane dotyczące zdolności do ruchu drogowego i inne istotne informacje.</b></p>

## Poprawka 22

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(18) <i>W przypadku gdy Komisja przedstawi wniosek dotyczący rejestracji po 2035 r. nowych pojazdów lekkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO2 poza zakresem norm CO2 dla flot, a także zgodnie z prawem Unii i unijnym celem neutralności klimatycznej, niniejsze rozporządzenie będzie musiało zostać zmienione w celu uwzględnienia możliwości udzielania homologacji typu takich pojazdów.</i>	skreśla się

## Poprawka 23

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(19) Emisje z pojazdów sprzedawanych przez drobnych producentów stanowią nieistotną część emisji w Unii. W związku z tym można dopuścić pewną elastyczność w niektórych wymogach dla takich producentów. Drobni producenci powinni zatem mieć możliwość zastąpienia niektórych badań podczas homologacji typu deklaracjami zgodności, natomiast bardzo drobni producenci powinni mieć możliwość stosowania badań laboratoryjnych opartych na <b>losowych</b> , rzeczywistych cyklach jazdy.	(19) Emisje z pojazdów sprzedawanych przez drobnych producentów stanowią nieistotną część emisji w Unii. W związku z tym można dopuścić pewną elastyczność w niektórych wymogach dla takich producentów. Drobni producenci powinni zatem mieć możliwość zastąpienia niektórych badań podczas homologacji typu deklaracjami zgodności, natomiast bardzo drobni producenci powinni mieć możliwość stosowania badań laboratoryjnych opartych na <b>statystycznie istotnych</b> , rzeczywistych cyklach jazdy.

## Poprawka 24

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(20a) <i>Chociaż termin „stan” (SOH) jest powszechnie stosowany w odniesieniu do zużycia akumulatora w danym momencie jego eksploatacji, termin ten nie został zdefiniowany i jest określany za pomocą różnych metod: „poziom energii w porównaniu z energią określoną podczas certyfikacji” (State of Certified Energy – SOCE) i „zasięg w porównaniu z zasięgiem określonym podczas certyfikacji” (State of Certified Range – SOCR). Oba wskaźniki pokazują w procentach pozostały poziom energii akumulatora i zasięg elektryczny w danym momencie.</i></p>

## Poprawka 25

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(21) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy <b>przyznać</b> Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do: obowiązków producentów w ramach homologacji typu oraz procedur, badań i metodyk stosowanych w odniesieniu do deklaracji zgodności, sprawdzenia zgodności produkcji, sprawdzenia zgodności eksploatacyjnej i środowiskowego paszportu pojazdu (EVP); wariantów <b>i oznaczeń</b> pojazdów; wymogów, badań, metod i środków naprawczych dotyczących trwałości pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz możliwości rejestracji i komunikacji układów OBM, w tym do celów okresowych kontroli technicznych i sprawdzania zdatności do ruchu drogowego; wymogów i informacji, które <b>muszą</b> dostarczyć <b>producenci</b> pojazdów budowanych wieloetapowo, jak również procedur ustalania wartości CO<sub>2</sub> dla tych pojazdów; elementów technicznych, wymogów administracyjnych i dokumentacyjnych dotyczących homologacji typu w zakresie emisji, sprawdzeń i kontroli oraz sprawdzeń w ramach nadzoru rynku, jak również obowiązków sprawozdawczych, sprawdzeń zgodności eksploatacyjnej i zgodności produkcji; metod i badań na potrzeby (i) dokonania pomiaru emisji spalin w laboratorium i na drodze, w tym <b>cykli badań losowych i uwzględniających najgorszy scenariusz</b> cykli badań RDE, wykorzystania przenośnych systemów pomiaru emisji do weryfikacji emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy oraz emisji na biegu jałowym, (ii) określenia emisji CO<sub>2</sub>, zużycia paliwa i energii, zasięgu pojazdu i mocy silnika pojazdu silnikowego, (iii) przedstawienia specyfikacji dla wskaźnika</p>	<p>(21) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia <b>i jego uzupełnienia</b>, należy <b>powierzyć</b> Komisji <b>zarówno</b> uprawnienia wykonawcze <b>zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011, jak i uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej</b> w odniesieniu do: obowiązków producentów w ramach homologacji typu oraz procedur, badań i metodyk stosowanych w odniesieniu do deklaracji zgodności, sprawdzenia zgodności produkcji, sprawdzenia zgodności eksploatacyjnej i środowiskowego paszportu pojazdu (EVP); wariantów pojazdów; wymogów, badań, metod i środków naprawczych dotyczących trwałości pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz możliwości rejestracji i komunikacji układów OBM, w tym do celów okresowych kontroli technicznych i sprawdzania zdatności do ruchu drogowego; wymogów i informacji, które <b>trzeba</b> dostarczyć <b>dla</b> pojazdów budowanych wieloetapowo, jak również procedur ustalania wartości CO<sub>2</sub> dla tych pojazdów; elementów technicznych, wymogów administracyjnych i dokumentacyjnych dotyczących homologacji typu w zakresie emisji, sprawdzeń i kontroli oraz sprawdzeń w ramach nadzoru rynku, jak również obowiązków sprawozdawczych, sprawdzeń zgodności eksploatacyjnej i zgodności produkcji; metod i badań na potrzeby (i) dokonania pomiaru emisji spalin w laboratorium i na drodze, w tym losowych, <b>ale statystycznie istotnych</b> cykli badań RDE, wykorzystania przenośnych systemów pomiaru emisji do weryfikacji emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy oraz emisji na biegu jałowym,</p>

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>zmiany biegów (GSI), (iv) określenia wpływu przyczep O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> na emisję CO<sub>2</sub>, zużycia paliwa i energii, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika, (iv) pomiaru emisji ze skrzyni korbowej, emisji oparów, emisji z hamulców, (v) oceny zgodności z minimalnymi wymogami w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatorów, (vi) oceny zgodności eksploatacyjnej silników i pojazdów; progów zgodności i wymogów dotyczących wydajności, jak również (vii) badań i metod zapewniających działanie czujników (OBD i OBM); (viii) metod zapewnienia i oceny środków bezpieczeństwa; specyfikacji i charakterystyki systemów ostrzegania kierowców oraz metod wymuszających reakcję i metody oceny ich prawidłowego działania; (ix) metod oceny prawidłowego działania, skuteczności, regeneracji i trwałości oryginalnych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń; (x) metod zapewnienia i oceny środków bezpieczeństwa, w tym metod analizy oceny zagrożenia i zapewniania ochrony przed ingerencją; <b>(xi) metod oceny prawidłowego funkcjonowania typów homologowanych zgodnie z konkretnymi oznaczeniami Euro 7;</b> (xii) kryteriów dotyczących udzielenia homologacji typu w zakresie emisji dla drobnych i bardzo drobnych producentów; (xiii) procedur sprawdzania i badania pojazdów budowanych wieloetapowo; (xiv) wymogów w zakresie wydajności dotyczących wyposażenia badawczego; (xv) specyfikacji paliw wzorcowych oraz (xvi) metod oceny braku urządzeń ograniczających skuteczność działania i strategii nieracjonalnych (kontroli emisji); (xvii) pomiaru ścieralności opon, a także (xviii) formatu EVP, danych i metod przekazywania danych ze środowiskowego paszportu pojazdu (EVP). <b>Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>50</sup>.</b></p>	<p>(ii) określenia emisji CO<sub>2</sub>, zużycia paliwa i energii, zasięgu pojazdu i mocy silnika pojazdu silnikowego, (iii) przedstawienia specyfikacji dla wskaźnika zmiany biegów (GSI), (iv) określenia wpływu przyczep O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> na emisję CO<sub>2</sub>, zużycia paliwa i energii, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika, (iv) pomiaru emisji ze skrzyni korbowej, emisji oparów i emisji z hamulców, (v) oceny zgodności z minimalnymi wymogami w zakresie wydajności w odniesieniu do trwałości akumulatorów, (vi) oceny zgodności eksploatacyjnej silników i pojazdów; progów zgodności i wymogów dotyczących wydajności, jak również (vii) badań i metod zapewniających działanie czujników OBD i OBM; (viii) metod zapewnienia i oceny środków bezpieczeństwa; specyfikacji i charakterystyki systemów ostrzegania kierowców oraz metod wymuszających reakcję i metody oceny ich prawidłowego działania; (ix) metod oceny prawidłowego działania, skuteczności, regeneracji i trwałości oryginalnych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń; (x) metod zapewnienia i oceny środków bezpieczeństwa, w tym metod analizy oceny zagrożenia i zapewniania ochrony przed ingerencją; (xii) kryteriów dotyczących udzielenia homologacji typu w zakresie emisji dla drobnych i bardzo drobnych producentów; (xiii) procedur sprawdzania i badania pojazdów budowanych wieloetapowo; (xiv) wymogów w zakresie wydajności dotyczących wyposażenia badawczego; (xv) specyfikacji paliw wzorcowych oraz (xvi) metod oceny braku urządzeń ograniczających skuteczność działania i strategii nieracjonalnych (kontroli emisji); (xvii) pomiaru ścieralności opon, a także (xviii) formatu EVP, danych i metod przekazywania danych ze środowiskowego paszportu pojazdu (EVP).</p>

**Poprawka 26**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 22**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
<p>(22) W celu zmiany lub uzupełnienia, w stosownych przypadkach, elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do warunków badania opartych na danych zgromadzonych podczas badania pojazdów, hamulców lub opon pod kątem zgodności z normą Euro 7; wymogów dotyczących badania, w szczególności uwzględniając postęp techniczny i dane zebrane podczas badania pojazdów pod kątem zgodności z normą Euro 7; <b>wprowadzenia dla producentów wariantów i oznaczeń pojazdów opartych na innowacyjnych technologiach, ale także</b> określenia dopuszczalnych wartości emisji cząstek stałych z hamulców i dopuszczalnych wartości ścieralności dla typów opon, jak również minimalnych wymogów w zakresie wydajności w odniesieniu do akumulatorów i mnożników trwałości na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów pod kątem zgodności z normą Euro 7 oraz określenia <b>definicji i</b> szczególnych zasad dla drobnych producentów dla pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>51</sup>. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.</p>	<p>(22) W celu zmiany lub uzupełnienia, w stosownych przypadkach, elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do warunków badania opartych na danych zgromadzonych podczas badania pojazdów, hamulców lub opon pod kątem zgodności z normą Euro 7; wymogów dotyczących badania, w szczególności uwzględniając postęp techniczny i dane zebrane podczas badania pojazdów pod kątem zgodności z normą Euro 7; określenia dopuszczalnych wartości emisji cząstek stałych z hamulców i dopuszczalnych wartości ścieralności dla typów opon, jak również minimalnych wymogów w zakresie wydajności w odniesieniu do akumulatorów i mnożników trwałości na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów pod kątem zgodności z normą Euro 7 oraz określenia szczególnych zasad dla drobnych producentów dla pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>51</sup>. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.</p>



**Poprawka 27**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 22 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(22a) Unia jest sygnatariuszką Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) z 20 marca 1958 r. Porozumienie dotyczy standaryzacji wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, ich wyposażenia i części, które można instalować lub stosować w pojazdach kołowych. Ponadto określono w nim warunki wzajemnego uznawania homologacji przyznanych na podstawie tych specyfikacji. Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu powinny, w stosownych przypadkach, być zgodne z normami określonymi w regulaminach EKG ONZ lub we wszelkich późniejszych zmianach do niniejszego rozporządzenia, o ile są dostępne, w szczególności w odniesieniu do dopuszczalnych wartości emisji cząstek stałych z hamulców, dopuszczalnych wartości wskaźnika ścieralności różnych typów opon i ustanowienia minimalnych kryteriów wydajności akumulatorów.</p>

**Poprawka 28**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 25**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(25) Ważne jest, aby zapewnić państwom członkowskim, krajowym organom udzielającym homologacji typu i podmiotom gospodarczym wystarczającą ilość czasu na przygotowanie się do stosowania nowych przepisów wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem. W związku z tym należy odroczyć datę rozpoczęcia stosowania. O ile w przypadku pojazdów lekkich data rozpoczęcia stosowania powinna być możliwie najszybsza z technicznego punktu widzenia, o tyle w przypadku pojazdów ciężkich i przyczep data rozpoczęcia stosowania może zostać opóźniona <b>o dwa lata</b>, ponieważ przejście na pojazdy bezemisyjne będzie w przypadku pojazdów ciężkich trwać dłużej.</p>	<p>(25) Ważne jest, aby zapewnić państwom członkowskim, krajowym organom udzielającym homologacji typu i podmiotom gospodarczym wystarczającą ilość czasu na przygotowanie się do stosowania nowych przepisów wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem <b>i jego przepisów wtórnych</b>. W związku z tym należy odroczyć datę rozpoczęcia stosowania. O ile w przypadku pojazdów lekkich data rozpoczęcia stosowania powinna być możliwie najszybsza z technicznego <b>i ekonomicznego</b> punktu widzenia, o tyle w przypadku pojazdów ciężkich i przyczep data rozpoczęcia stosowania może zostać opóźniona, ponieważ przejście na pojazdy bezemisyjne będzie w przypadku pojazdów ciężkich trwać dłużej.</p>

**Poprawka 29**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 26**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(26) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących wymogów administracyjnych i technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów kategorii M i N oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a także nadzoru rynku takich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, w odniesieniu do emisji, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, ale ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,</p>	<p>(26) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących wymogów administracyjnych i technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów kategorii M i N oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a także nadzoru rynku takich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, w odniesieniu do emisji, <b>a także w dążeniu do osiągnięcia wysokich poziomów ochrony środowiska i zdrowia</b>, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, ale ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,</p>

**Poprawka 30**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>2. Niniejsze rozporządzenie określa zasady dotyczące początkowej homologacji typu w zakresie emisji, zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej, nadzoru rynku, trwałości układów kontroli emisji zanieczyszczeń i akumulatorów trakcyjnych, pokładowych układów monitorujących, przepisów bezpieczeństwa służących ograniczeniu ingerencji i środków cyberbezpieczeństwa, a także dokładnego określania emisji CO<sub>2</sub>, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną, zużycia paliwa i energii oraz efektywności energetycznej.</p>	<p>2. <b>Ponadto</b> niniejsze rozporządzenie określa zasady dotyczące początkowej homologacji typu w zakresie emisji, zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej, nadzoru rynku, trwałości układów kontroli emisji zanieczyszczeń i akumulatorów trakcyjnych, pokładowych układów monitorujących, przepisów bezpieczeństwa służących ograniczeniu ingerencji i środków cyberbezpieczeństwa, a także dokładnego określania emisji CO<sub>2</sub> <b>i zanieczyszczeń</b>, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną, zużycia paliwa i energii oraz efektywności energetycznej.</p>

**Poprawka 31**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>2a. Niniejsze rozporządzenie ustanawia również wspólne wymagania techniczne i przepisy administracyjne dotyczące homologacji emisji spowodowanych ścieralnością opon i nadzoru nad rynkiem wszystkich nowo wyprodukowanych opon. Uzupełniają one wymagania techniczne dotyczące opon i przepisy administracyjne zawarte w rozporządzeniu (UE) 2019/2144.</b></p>

**Poprawka 32**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit 1**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> oraz do przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, określonych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858, łącznie z pojazdami i przyczepami zaprojektowanymi i zbudowanymi w jednym lub kilku etapach, oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> oraz do przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, określonych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858, łącznie z pojazdami i przyczepami zaprojektowanymi i zbudowanymi w jednym lub kilku etapach, oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów <b>oraz opon kategorii klas C1, C2 i C3 zgodnie z regulaminem nr 117 ONZ, z wyjątkiem opon do jazdy po lodzie.</b></p>

**Poprawka 33**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 2**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
2) „początkowa homologacja typu w zakresie emisji” oznacza pierwszy etap procedury homologacji typu w zakresie emisji, przed wydaniem przez organy świadectwa homologacji typu w zakresie emisji i wprowadzeniem pojazdów do produkcji;	2) „początkowa homologacja typu w zakresie emisji” oznacza pierwszy etap procedury homologacji typu w zakresie emisji, przed wydaniem przez organy świadectwa homologacji typu w zakresie emisji i wprowadzeniem pojazdów, <b>silników, układów, oddzielnych zespołów technicznych lub komponentów</b> do produkcji;

**Poprawka 34**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 4**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
4) „zgodność eksploatacyjna” oznacza czynności wykonywane w odniesieniu do pojazdów <b>w eksploatacji</b> w celu weryfikacji wymogów dotyczących trwałości określonych w niniejszym rozporządzeniu;	4) „zgodność eksploatacyjna” oznacza czynności wykonywane w odniesieniu do pojazdów, <b>silników, układów, oddzielnych zespołów technicznych lub komponentów w eksploatacji</b> w celu weryfikacji wymogów dotyczących trwałości określonych w niniejszym rozporządzeniu;

**Poprawka 35**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 5**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
5) „silnik” oznacza <b>źródło napędu</b> pojazdu;	5) „silnik” oznacza <b>silnik spalinowy wewnętrzznego spalania</b> pojazdu (ICEV);

**Poprawka 36**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 9**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
9) „emisje CO <sub>2</sub> ” lub „CO <sub>2</sub> ” oznaczają emisje dwutlenku węgla z rury wydechowej <b>pojazdu silnikowego lub silnika</b> ;	9) „emisje CO <sub>2</sub> ” lub „CO <sub>2</sub> ” oznaczają emisje dwutlenku węgla z rury wydechowej;

**Poprawka 37**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 10**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
10) „tlenki azotu” lub „NO <sub>x</sub> ” oznaczają całkowitą ilość <b>tlenków</b> azotu <b>emitowanych</b> z rury wydechowej;	10) „tlenki azotu” lub „NO <sub>x</sub> ” oznaczają całkowitą ilość <b>tlenku i dwutlenku</b> azotu <b>emitowaną</b> z rury wydechowej;

**Poprawka 38**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 10 a (nowy)**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
	<b>10a) „podtlenek azotu” lub „N<sub>2</sub>O” oznacza emisje tlenku azotu z rury wydechowej;</b>

**Poprawka 39**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 18**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
18) „węglowodory niemetanowe” lub „ <b>NHMC</b> ” oznaczają sumę węglowodorów emitowanych z rury wydechowej z wyłączeniem metanu;	18) „węglowodory niemetanowe” lub „ <b>NMHC</b> ” oznaczają sumę węglowodorów emitowanych z rury wydechowej z wyłączeniem metanu;

**Poprawka 40**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 24**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
24) „narzędzie do obliczania poziomu zużycia energii przez pojazd” lub „VECTO” oznacza narzędzie symulacyjne służące do określania emisji CO <sub>2</sub> , zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej oraz zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w pojazdach ciężkich; „ <b>zużycie energii</b> ” <b>oznacza zużycie energii elektrycznej w odniesieniu do każdego źródła i ze wszystkich źródeł napędu w pojeździe;</b>	24) „narzędzie do obliczania poziomu zużycia energii przez pojazd” lub „VECTO” oznacza narzędzie symulacyjne służące do określania emisji CO <sub>2</sub> , zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej oraz zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną w pojazdach ciężkich;

**Poprawka 41**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 24 a (nowy)**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
	24a) „ <b>zużycie energii</b> ” <b>oznacza zużycie energii elektrycznej w odniesieniu do każdego źródła i ze wszystkich źródeł napędu w pojeździe;</b>

**Poprawka 42**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 29**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
29) „ścieralność opon” oznacza masę materiału traconego z opony w wyniku procesu ścierania i emitowanego do środowiska;	29) „ścieralność opon” oznacza masę materiału traconego z opony w wyniku procesu ścierania – <b>w odniesieniu do prac wykonanych przez wspólną grupę zadaniową GRBP/GRPE WP.29 ONZ ds. ścieralności opon</b> – i emitowanego do środowiska;

**Poprawka 43**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 34**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
34) „oryginalne układy kontroli emisji” oznaczają układ kontrolujący emisję zanieczyszczeń lub zespół takich układów, które są objęte homologacją typu przyznaną danemu pojazdowi;	34) „oryginalne układy kontroli emisji” oznaczają układ kontrolujący emisję zanieczyszczeń lub zespół takich układów, które są objęte homologacją typu przyznaną danemu pojazdowi <b>i zainstalowane w pojeździe podczas pierwszej rejestracji</b> ;

**Poprawka 44**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 36**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
36) „funkcja adaptacyjnego sterowania” oznacza układ regulujący pracę silnika, układ kontroli emisji zanieczyszczeń lub inne parametry pojazdu w celu poprawy zużycia paliwa lub energii oraz skuteczności systemu kontroli emisji zanieczyszczeń w zależności od przewidywanego sposobu użytkowania pojazdu;	skreśla się

**Poprawka 45**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 38**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
38) „pokładowy układ monitorujący” lub „OBM” oznacza zainstalowany w pojeździe układ zdolny do wykrywania przekroczenia norm emisji albo, w stosownych przypadkach, trybu bezemisijnego pojazdu, zdolny do sygnalizowania wystąpienia takich przekroczeń przy pomocy informacji przechowywanych w pojeździe oraz do przekazywania tych informacji za pomocą portu OBD oraz bezprzewodowo;	38) „pokładowy układ monitorujący” lub „OBM” oznacza zainstalowany w pojeździe układ zdolny do <b>monitorowania emisji i</b> wykrywania przekroczenia norm emisji albo, w stosownych przypadkach, trybu bezemisijnego pojazdu, zdolny do sygnalizowania wystąpienia takich przekroczeń przy pomocy informacji przechowywanych w pojeździe oraz do przekazywania tych informacji za pomocą portu OBD oraz bezprzewodowo;

**Poprawka 46**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 39**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
39) „pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii” lub „przyrząd OBFCM” oznacza dowolne oprogramowanie lub sprzęt, który wykrywa i wykorzystuje parametry pojazdu, silnika, paliwa lub energii elektrycznej oraz masy użytecznej/masy w celu określenia, przechowywania w pojeździe danych dotyczących zużycia paliwa i energii oraz innych parametrów istotnych dla określenia zużycia paliwa lub energii oraz efektywności energetycznej pojazdu;	39) „pokładowy przyrząd do pomiaru zużycia paliwa lub energii” lub „przyrząd OBFCM” oznacza dowolne oprogramowanie lub sprzęt, który wykrywa i wykorzystuje parametry pojazdu, silnika, paliwa lub energii elektrycznej oraz masy użytecznej/masy w celu określenia, przechowywania w pojeździe danych dotyczących zużycia paliwa i energii oraz innych parametrów istotnych dla określenia zużycia paliwa lub energii oraz efektywności energetycznej pojazdu <b>oraz do celów kontroli zdolności do ruchu drogowego;</b>



**Poprawka 47**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 44**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
44) „ingerencja” oznacza dezaktywację lub modyfikację dokonaną przez podmioty gospodarcze lub niezależne podmioty w silniku, urządzeniu kontrolującym emisję zanieczyszczeń oraz układzie kontroli emisji zanieczyszczeń z pojazdu, układzie napędowym, akumulatorze trakcyjnym, drogomierzu, OBFCM lub OBD/OBM, w tym we wszelkim oprogramowaniu lub innych logicznych elementach sterujących tych układów i ich danych;	44) „ingerencja” oznacza dezaktywację lub modyfikację dokonaną przez podmioty gospodarcze lub niezależne podmioty w silniku, <b>w tym elektrycznym</b> , urządzeniu kontrolującym emisję zanieczyszczeń oraz układzie kontroli emisji zanieczyszczeń z pojazdu, układzie napędowym, akumulatorze trakcyjnym, drogomierzu, OBFCM lub OBD/OBM, w tym we wszelkim oprogramowaniu lub innych logicznych elementach sterujących tych układów i ich danych;

**Poprawka 48**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 47 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
47) „drobny producent” oznacza producenta, który produkuje mniej niż 10 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii M <sub>1</sub> lub 22 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N <sub>1</sub> zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym i który:	47) „drobny producent” oznacza producenta, który produkuje mniej niż 10 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii M <sub>1</sub> lub 22 000 nowych pojazdów silnikowych kategorii N <sub>1</sub> <b>lub 600 nowych pojazdów silnikowych kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> i 6900 nowych pojazdów silnikowych łącznie z kategorią N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub></b> zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym i który:

**Poprawka 49**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 63**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
63) „moc znamionowa” lub „P <sub>rated</sub> ” oznacza maksymalną moc netto silnika w kW;	63) „moc znamionowa” lub „P <sub>rated</sub> ” oznacza maksymalną moc netto silnika, <b>w tym elektrycznego</b> , w kW;

**Poprawka 50**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 65**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
65) „akumulator trakcyjny” oznacza układ akumulatorów, w którym gromadzona jest energia służąca głównie do napędzania pojazdu;	65) „akumulator trakcyjny” oznacza układ akumulatorów, w którym gromadzona jest energia służąca głównie do napędzania pojazdu, <b>w tym jego system zarządzania akumulatorem;</b>

**Poprawka 51**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 65 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	65a) „system zarządzania akumulatorem” oznacza urządzenie elektroniczne, który kontroluje elektryczne i termiczne funkcje akumulatora lub zarządza nimi, aby zapewnić bezpieczeństwo, wydajność i czas użytkowania akumulatora, który zarządza danymi na temat parametrów służących ocenie stanu akumulatora i przewidywanego okresu przydatności określonych w załączniku VII do rozporządzenia (UE) 2023/1542 i przechowuje te dane oraz który komunikuje się z pojazdem, do którego wbudowano akumulator, lub z publiczną lub prywatną infrastrukturą ładowania;

**Poprawka 52**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 67**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
67) „zasięg bezemisyjny” oznacza maksymalną odległość, jaką pojazd bezemisyjny może przejechać do rozładowania akumulatora trakcyjnego lub opróżnienia zbiornika paliwa, co w przypadku PEV odpowiada zasięgowi pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną;	67) „zasięg bezemisyjny” oznacza maksymalną odległość, jaką pojazd bezemisyjny <b>lub pojazd w trybie bezemisyjnym</b> może przejechać do rozładowania akumulatora trakcyjnego lub opróżnienia zbiornika paliwa <b>pojazdu, który nie jest ICEV</b> , co w przypadku PEV odpowiada zasięgowi pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną;

**Poprawka 53**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 71**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
71) „środowiskowy paszport pojazdu” lub „EVP” oznacza zapis w formie papierowej i cyfrowej zawierający <b>informacje o efektywności środowiskowej pojazdu w momencie jego rejestracji, w tym o poziomie dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń, emisji CO<sub>2</sub>, zużyciu paliwa, zużyciu energii, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika oraz trwałości akumulatora i innych powiązanych wartościach;</b>	71) „środowiskowy paszport pojazdu” lub „EVP” oznacza zapis w formie papierowej i cyfrowej zawierający <b>wszystkie informacje wymagane do weryfikacji zbadanych i zadeklarowanych przez producenta wartości podczas homologacji typu;</b>

**Poprawka 54**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 72**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
72) „układ ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu <b>emisji</b> ” oznacza układ zaprojektowany, skonstruowany i zainstalowany w pojeździe w celu dostarczania użytkownikowi informacji o nadmiernej emisji <b>i</b> wymuszenia napraw;	72) „układ ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu <b>emisji spalin</b> ” oznacza układ zaprojektowany, skonstruowany i zainstalowany w pojeździe w celu dostarczania użytkownikowi informacji o nadmiernej emisji <b>spalin i</b> wymuszenia napraw;

**Poprawka 55**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 77**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
77) „opona śniegowa” oznacza oponę, której wzór bieżnika, jego mieszanka lub struktura zostały zaprojektowane przede wszystkim w celu uzyskania podczas jazdy po śniegu osiągnięć lepszych niż osiągnięcia zwykłej opony w odniesieniu do jej zdolności wprawiania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu;	skreśla się

**Poprawka 56**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 78**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
78) „opona do zastosowań specjalnych” oznacza oponę przeznaczoną do mieszanego zastosowania drogowego i terenowego lub do innych zastosowań specjalnych. Opony te zostały zaprojektowane przede wszystkim pod kątem wprawiania pojazdu w ruch lub utrzymywania jego ruchu w warunkach terenowych.	skreśla się

**Poprawka 57**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3 – akapit 2 – punkt 78 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	78a) „opona do jazdy po lodzie” oznacza oponę zimową klasy C1 do jazdy w trudnych warunkach zimowych, która dodatkowo została zaprojektowana do stosowania na oblodzonych nawierzchniach i która spełnia wymogi zawarte w regulaminie ONZ nr 117.

**Poprawka 58**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
1. Producenci zapewniają, aby produkowane przez nich nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu w Unii posiadały homologację typu zgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia. Producenci zapewniają, aby produkowane przez nich nowe komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, w tym silniki, akumulatory trakcyjne, układy hamulcowe i zamiennie układy kontroli emisji zanieczyszczeń wymagające homologacji typu, sprzedawane lub wprowadzane do użytku w Unii, posiadały homologację typu zgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia.	1. Producenci zapewniają, aby produkowane przez nich nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu w Unii posiadały homologację typu zgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia. <b>Począwszy od konkretnych dat rozpoczęcia stosowania określonych w niniejszym rozporządzeniu</b> producenci zapewniają, aby produkowane przez nich nowe komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, w tym silniki, akumulatory trakcyjne, układy hamulcowe, <b>opony</b> i zamiennie układy kontroli emisji zanieczyszczeń wymagające homologacji typu, sprzedawane lub wprowadzane do użytku w Unii, posiadały homologację typu zgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia.

**Poprawka 59**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 3 – akapit 1**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
Podczas weryfikacji zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji spalin, gdy badanie odbywa się w <b>warunkach</b> wydłużonej jazdy, emisje dzieli się przez dzielnik wydłużonej jazdy określony w załączniku III.	Podczas weryfikacji zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji spalin, gdy badanie odbywa się <b>jednocześnie w jednym z warunków</b> wydłużonej jazdy, emisje dzieli się przez dzielnik wydłużonej jazdy określony w załączniku III.

**Poprawka 60**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 3 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
Emisje podczas regeneracji układów kontroli emisji zanieczyszczeń <b>zostaną uwzględnione</b> jako <b>średnia ważona</b> na podstawie częstotliwości i czasu trwania regeneracji.	Emisje podczas regeneracji układów kontroli emisji zanieczyszczeń <b>uwzględnia się</b> jako <b>średnią ważoną</b> na podstawie częstotliwości i czasu trwania regeneracji.

**Poprawka 61**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
4. Producenci projektują i konstruują komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, w tym silniki, akumulatory trakcyjne, układy hamulcowe i zamienne układy kontroli emisji zanieczyszczeń w sposób zapewniający spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia, w tym zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I.	4. Producenci projektują i konstruują komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, w tym silniki, akumulatory trakcyjne, układy hamulcowe i zamienne układy kontroli emisji zanieczyszczeń w sposób zapewniający spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia, w tym zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w załączniku I <b>w warunkach badania określonych w załączniku III.</b>

**Poprawka 62**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 6 – litera a**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
a) układy OBD <b>mogące</b> wykrywać nieprawidłowo działające układy, <b>które prowadzą do przekroczenia</b> norm emisji, w celu ułatwienia naprawy;	a) układy OBD, <b>które mogą</b> wykrywać nieprawidłowo działające układy <b>powodujące przekroczenie</b> norm emisji <b>spalin lub nieprawidłowe działanie innych komponentów</b> , w celu ułatwienia naprawy;

**Poprawka 63**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 6 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
b) układy OBM mogące wykrywać emisje przekraczające wartości dopuszczalne z powodu nieprawidłowego działania, zwiększonej degradacji lub innych sytuacji powodujących wzrost emisji;	b) układy OBM mogące wykrywać emisje przekraczające wartości dopuszczalne z powodu nieprawidłowego działania, zwiększonej degradacji lub innych sytuacji powodujących wzrost emisji <b>w granicach tolerancji pomiarowych OBM lub w trybie zeroemisyjnym</b> ;

**Poprawka 64**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 6 – litera d**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
d) monitory SOH akumulatora trakcyjnego <b>i układów emisji</b> ;	d) monitory SOH akumulatora trakcyjnego;

**Poprawka 65**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 6 – litera e**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
e) układ ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji;	e) układ ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji <b>spalin</b> ;

**Poprawka 66**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 6 – litera g**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
g) urządzenia przekazujące dane generowane przez pojazd, wykorzystywane do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem, oraz dane OBFCM, do celów okresowych badań zdatności do ruchu drogowego i drogowej kontroli technicznej z wykorzystaniem łączności bezprzewodowej, a także do celów komunikacji z infrastrukturą ładowania i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ładowania.	g) urządzenia przekazujące dane generowane przez pojazd, <b>wraz z numerem homologacji i wariantem homologacji typu</b> , wykorzystywane do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem, oraz dane OBFCM, do celów okresowych badań zdatności do ruchu drogowego i drogowej kontroli technicznej z wykorzystaniem łączności bezprzewodowej, a także do celów komunikacji z infrastrukturą ładowania i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji inteligentnego i dwukierunkowego ładowania <b>oraz do świadczenia usług stron trzecich na rzecz użytkownika pojazdu w celu poprawy wykorzystania pojazdu, ograniczenia zużycia energii przez pojazd, ograniczenia jego emisji lub przedłużenia okresu przydatności akumulatora w trakcie użytkowania.</b>

**Poprawka 67**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 7 – litera d**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
d) drogomierz; <b>oraz</b>	d) drogomierz;



**Poprawka 68**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 7 – litera e a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<i>ea)</i> <b>silnik elektryczny i powiązane jednostki sterujące,</b>

**Poprawka 69**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 7 – litera e b (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<i>eb)</i> <b>systemy bezpieczeństwa pojazdu.</b>

**Poprawka 70**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 8**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
8. Producent zapobiega możliwości wykorzystania zagrożeń, o których mowa w <b>pkt 7</b> . Po wykryciu takiego zagrożenia producent <b>usuwa je</b> za pomocą aktualizacji oprogramowania lub innych odpowiednich środków.	8. Producent zapobiega możliwości wykorzystania zagrożeń, o których mowa w <b>pkt 7</b> , <b>w najszerszym możliwym zakresie w oparciu o najlepszą wiedzę dostępną w momencie udzielenia homologacji typu</b> . Po wykryciu takiego zagrożenia producent <b>podejmuje wszelkie możliwe działania z uwzględnieniem stanu technologii w celu usunięcia ich</b> za pomocą aktualizacji oprogramowania lub innych odpowiednich środków.

**Poprawka 71**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 8 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>8a. Producenci udostępniają niezależnym podmiotom informacje, narzędzia i procesy wymagane do opracowania kompatybilnych części zamiennych na rynku wtórnym, które spełniają wymagania techniczne producenta oraz umożliwiają im instalację i uruchamianie tych części w pojeździe, w tym komponentów związanych z OBM, zgodnie z wprowadzonymi przez producenta środkami zapobiegającymi ingerencji.</b></p> <p><i>Jeżeli – w celu zapobiegania ingerencjom – producenci pojazdów rozważają zatajenie informacji, narzędzi i procesów, które mają zasadnicze znaczenie dla niezależnych podmiotów, wykazują, czy zatajenie tych informacji, narzędzi i procesów będzie proporcjonalnym sposobem rozwiązania problemów związanych z zapobieganiem ingerencjom. W tym celu sprawdzają, czy wystarczające byłyby mniej restrykcyjne środki.</i></p>

**Poprawka 72**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 10**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p><b>10. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe przepisy dotyczące procedur, badań i metodyk weryfikacji zgodności z wymogami określonymi w pkt 1–9. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.</b></p>	<p><b>skreśla się</b></p>

**Poprawka 73**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p><b>1. Producenci mogą oznaczać produkowane przez siebie pojazdy jako „pojazdy Euro 7+”, jeśli spełniają one następujące wymogi:</b></p> <p>a) w przypadku ICEV i NOVC-HEV, deklarując zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji niższymi o co najmniej 20 % niż określone w załączniku I odnośnie do zanieczyszczeń gazowych oraz niższymi o jeden rząd wielkości odnośnie do liczby emitowanych cząstek stałych;</p> <p>b) w przypadku OVC-HEV, deklarując zgodność z dopuszczalnymi wartościami emisji niższymi o co najmniej 20 % niż określone w załączniku I odnośnie do zanieczyszczeń gazowych, niższymi o jeden rząd wielkości odnośnie do liczby emitowanych cząstek stałych, a także trwałość akumulatora wyższą o co najmniej 10 punktów procentowych niż wymóg określony w załączniku II;</p> <p>c) w przypadku PEV, deklarując trwałość akumulatora wyższą o co najmniej 10 punktów procentowych niż wymóg określony w załączniku II.</p>	skreśla się

**Poprawka 74**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p><b>2. Zgodność tych pojazdów z wymogami ust. 1 sprawdza się na podstawie wartości deklarowanych.</b></p>	skreśla się

**Poprawka 75**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>3. Producenci mogą oznaczać pojazdy jako „pojazdy Euro 7A”, jeśli są one wyposażone w funkcje adaptacyjnego sterowania. Wykorzystanie funkcji adaptacyjnego sterowania demonstruje się organom udzielającym homologacji typu podczas homologacji typu i weryfikuje podczas okresu eksploatacji pojazdu zgodnie z tabelą 1 w załączniku IV.</p>	skreśla się

**Poprawka 76**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>4. Producenci mogą oznaczyć pojazdy jako „pojazdy Euro 7G”, jeśli są one wyposażone w silniki spalinowe wewnętrznego spalania z technologią geofencingu. Producent musi zainstalować w tych pojazdach układ ostrzegania kierowcy, który będzie informował użytkownika o zbliżającym się rozładowaniu akumulatorów trakcyjnych i zatrzyma pojazd, jeżeli nie zostanie on naładowany w ciągu 5 km od pierwszego ostrzeżenia w trybie bezemisyjnym. Zastosowanie takich technologii geofencingu może być weryfikowane w trakcie okresu eksploatacji pojazdu.</p>	skreśla się

**Poprawka 77**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5 – ustęp 5**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
5. <i>Producenci mogą konstruować pojazdy łączące dwie lub więcej z cech, o których mowa w pkt 1, 2 lub 3, i oznaczać je za pomocą kombinacji symboli i liter, takich jak „Euro 7+A”, „Euro 7+G”, „Euro 7+AG” lub „Euro 7AG”.</i>	skreśla się

**Poprawka 78**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5 – ustęp 6**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
6. <i>Na wniosek producenta, w przypadku pojazdów N<sub>2</sub> o masie maksymalnej od 3,5 do 4,0 ton wywodzących się z pojazdu typu N<sub>1</sub>, organ udzielający homologacji typu może udzielić homologacji typu w zakresie emisji dla pojazdu typu N<sub>1</sub>. Takie pojazdy będą oznaczane jako „pojazdy Euro 7ext”.</i>	skreśla się

**Poprawka 79**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5 – ustęp 7**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
7. <i>Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe przepisy dotyczące procedur, badań i metodyk weryfikacji zgodności z wymogami określonymi w pkt 1–6. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.</i>	skreśla się

**Poprawka 80**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 6 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
3. Producenci muszą zapewnić, aby <b>urządzenia</b> OBFCM, OBD i OBM oraz środki zapobiegające ingerencji instalowane w tych pojazdach były zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia przez cały okres użytkowania pojazdu.	3. Producenci muszą zapewnić, aby <b>projekt i funkcjonalność urządzeń</b> OBFCM, OBD i OBM oraz środki zapobiegające ingerencji instalowane w tych pojazdach były zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia i <b>nie dezaktualizowały się</b> przez cały okres użytkowania pojazdu.

**Poprawka 81**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 6 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
4. Wymogi, o których mowa w <b>pkt</b> 1–3, mają zastosowanie do pojazdów zasilanych wszystkimi rodzajami paliw lub źródeł energii. Te same wymogi mają również zastosowanie do wszystkich oddzielnych zespołów technicznych i komponentów przeznaczonych do takich pojazdów.	4. Wymogi, o których mowa w <b>ust.</b> 1–3, mają zastosowanie do pojazdów zasilanych wszystkimi rodzajami paliw lub źródeł energii. Te same wymogi mają również zastosowanie do wszystkich oddzielnych zespołów technicznych i komponentów przeznaczonych do takich pojazdów.

**Poprawka 82**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 6 – ustęp 6 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
6. Układy OBM zainstalowane przez producenta w tych pojazdach muszą być w stanie wykonywać <b>wszystkie poniższe funkcje</b> :	6. Układy OBM zainstalowane przez producenta w tych pojazdach muszą być w stanie wykonywać, <b>co następuje</b> :

**Poprawka 83**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 6 – ustęp 6 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>b) przekazywanie danych dotyczących emisji <b>zanieczyszczeń</b> przez pojazd, w tym danych z czujników zanieczyszczeń i danych dotyczących przepływu spalin, za pośrednictwem portu OBD i bezprzewodowo, w tym w celu przeprowadzenia badań zdatości do ruchu drogowego i drogowych kontroli technicznych <sup>(55)</sup> · <sup>(56)</sup> ;</p>	<p>b) przekazywanie danych dotyczących emisji <b>spalin</b> przez pojazd, w tym danych z czujników zanieczyszczeń i danych dotyczących przepływu spalin, za pośrednictwem portu OBD i bezprzewodowo, w tym w celu przeprowadzenia badań zdatości do ruchu drogowego i drogowych kontroli technicznych <sup>(55)</sup> · <sup>(56)</sup> <b>lub w celu wykrywania ingerencji i wykrywania korzystania z usług stron trzecich, które pomagają użytkownikowi pojazdu ograniczać emisje w fazie użytkowania;</b></p>
<p><sup>(55)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatości do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134).</p>	<p><sup>(55)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatości do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134).</p>
<p><sup>(56)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 129).</p>	<p><sup>(56)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 129).</p>

**Poprawka 84**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 6 – ustęp 6 – litera c**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>c) <b>uruchomienie</b> naprawy pojazdu, gdy system ostrzegania kierowcy powiadomi o znacznym przekroczeniu poziomemu emisji.</p>	<p>c) <b>wezwanie do</b> naprawy pojazdu, gdy system ostrzegania kierowcy powiadomi o znacznym przekroczeniu poziomemu emisji.</p>

**Poprawka 85**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 6 – ustęp 7**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
7. Przyrządy OBFCM zainstalowane przez producenta w tych pojazdach muszą być zdolne do przekazywania zarejestrowanych danych o pojeździe za pośrednictwem portu OBD i bezprzewodowo.	7. Przyrządy OBFCM zainstalowane przez producenta w tych pojazdach muszą być zdolne do przekazywania <b>wszystkich wymaganych na mocy prawa, istotnych</b> , zarejestrowanych danych o pojeździe za pośrednictwem portu OBD i bezprzewodowo, <b>zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) 2016/679</b> .

**Poprawka 86**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 6 – ustęp 8**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
8. W przypadku pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych stwarzających poważne zagrożenie lub niezgodnych z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu producenci podejmują <b>natychmiast</b> niezbędne działania naprawcze, w tym w stosownych przypadkach dokonują naprawy lub modyfikacji tych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, aby zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem. W stosownych przypadkach producenci lub inne podmioty gospodarcze wycofują takie wyroby z obrotu lub od użytkowników. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji typu, o zaistnieniu niezgodności, podając szczegółowe informacje na ten temat.	8. W przypadku pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych stwarzających poważne zagrożenie lub niezgodnych z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu producenci podejmują niezbędne działania naprawcze, w tym w stosownych przypadkach dokonują naprawy lub modyfikacji tych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, aby zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem. W stosownych przypadkach producenci lub inne podmioty gospodarcze wycofują takie wyroby z obrotu lub od użytkowników. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji typu, <b>i Komisję</b> o zaistnieniu niezgodności, podając szczegółowe informacje na ten temat.



**Poprawka 87**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 6 – ustęp 9**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>9. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – szczegółowe przepisy dotyczące wymogów, badań, metod i środków naprawczych związanych z obowiązkami, o których mowa w ust. 1–8. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.</p>	skreśla się

**Poprawka 88**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 7 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>2. Producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu podpisaną deklarację zgodności w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE), korekty temperatury otoczenia CO<sub>2</sub>, układu OBD, układu OBM, emisji i trwałości akumulatora, ciągłej lub okresowej regeneracji, zabezpieczenia przed ingerencją oraz wymogów dotyczących skrzyni korbowej, o których mowa w załączniku V. <b>Producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu podpisaną deklarację zgodności dotyczącą stosowania sterowania adaptacyjnego i technologii geofencingu, jeżeli producent wybierze takie rozwiązania.</b></p>	<p>2. Producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu podpisaną deklarację zgodności w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE), korekty temperatury otoczenia CO<sub>2</sub>, układu OBD, układu OBM, emisji i trwałości akumulatora, ciągłej lub okresowej regeneracji, zabezpieczenia przed ingerencją oraz wymogów dotyczących skrzyni korbowej, o których mowa w załączniku V.</p>

**Poprawka 89**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 7 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>4. Producenci wydają środowiskowy paszport pojazdu (EVP) dla każdego pojazdu i dostarczają go nabywcy pojazdu wraz z pojazdem, pozyskując odpowiednie dane ze źródeł takich jak świadectwo zgodności i dokumentacja dotycząca homologacji typu. Producent zapewnia dostępność danych z EVP do celów ich wyświetlania w układach elektronicznych pojazdu oraz możliwość ich przesyłania z urzędzeń pokładowych do urzędzeń zewnętrznych.</p>	<p>4. Producenci wydają środowiskowy paszport pojazdu (EVP) dla każdego pojazdu, <b>przekazywany w punkcie sprzedaży</b> wraz z pojazdem, i dostarczają go nabywcy pojazdu, pozyskując odpowiednie dane ze źródeł takich jak świadectwo zgodności i dokumentacja dotycząca homologacji typu. Producent zapewnia dostępność danych z EVP do celów ich wyświetlania w układach elektronicznych pojazdu oraz możliwość ich przesyłania z urzędzeń pokładowych do urzędzeń zewnętrznych.</p>

**Poprawka 90**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 7 – ustęp 5**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>5. <b>Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające badania i weryfikacje zgodności oraz procedury związane z homologacją typu w zakresie emisji, zgodnością produkcji, zgodnością eksploatacyjną, deklaracją zgodności i środowiskowym paszportem pojazdu, o których mowa w ust. 1–4. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.</b></p>	<p>5. <b>Producenci wydają zaktualizowany EVP po przeprowadzeniu kontroli zgodności eksploatacyjnej, podając zaktualizowane wartości informacji, o których mowa w art. 3 pkt 71 niniejszego rozporządzenia. Zgodnie z rozporządzeniem 2018/858 i dyrektywą 2014/45/UE producenci umożliwiają właściwym organom i stacjom kontroli pojazdów aktualizowanie EVP o dokładne dane z portu OBD i przyrządu OBFCM pojazdu.</b></p>

**Poprawka 91**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 7 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>Artykuł 7a</b></p> <p><b>Przepisy szczegółowe dotyczące ścieralności opon pojazdów</b></p> <p>Po publikacji odpowiednich jednolitych przepisów wypracowanych na forum WP.29 ONZ Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 16, by uzupełnić niniejsze rozporządzenie poprzez określenie metod i dopuszczalnych wartości pomiaru emisji ze ścierania się opon dla każdej kategorii opon do celów homologacji typu, które to akty odnoszą się do jednolitych przepisów i odstępstw ustanowionych podczas forum WP.29 ONZ i dotyczących homologacji typu opon w odniesieniu do emisji ze ścierania się opon.</p> <p>Jeżeli na forum WP.29 ONZ nie zostaną wypracowane jednolite przepisy dla opon C<sub>1</sub> do dnia 30 czerwca 2026 r. oraz do dnia 31 grudnia 2035 r. dla opon C<sub>2</sub> i C<sub>3</sub>, Komisja przeprowadza przegląd oraz w stosownych przypadkach opracowuje metodę pomiaru ścieralności opon i określa dopuszczalne wartości ścieralności dla opon w oparciu o inne istniejące najnowocześniejsze metody. Po tym przeglądzie, w stosownych przypadkach, do dnia 30 października 2026 r. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 16, w których określa takie metody i dopuszczalne wartości emisji ze ścierania się opon dla każdej kategorii opon.</p>

**Poprawka 92**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 8 – nagłówek**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
Zasady szczególne dotyczące drobnych producentów	Zasady szczególne dotyczące drobnych <b>i bardzo drobnych</b> producentów

**Poprawka 93**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 8 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>1. W odniesieniu do emisji zanieczyszczeń drobni producenci mogą zastąpić badania określone w tabelach 1, 3, 5, 7 i 9 w załączniku V deklaracjami zgodności. Zgodność pojazdów skonstruowanych i wprowadzonych do obrotu przez drobnych producentów można badać pod kątem zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku zgodnie z tabelami 2, 4, 6, 8 i 10 w załączniku V. Badania zgodności produkcji określone w załączniku V nie są wymagane. Art. 4 ust. 4 lit. b) nie ma zastosowania do drobnych producentów.</p>	<p>1. W odniesieniu do emisji zanieczyszczeń drobni <b>i bardzo drobni</b> producenci mogą zastąpić badania określone w tabelach 1, 3, 5, 7 i 9 w załączniku V deklaracjami zgodności. Zgodność pojazdów skonstruowanych i wprowadzonych do obrotu przez drobnych producentów można badać pod kątem zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku zgodnie z tabelami 2, 4, 6, 8 i 10 w załączniku V. Badania zgodności produkcji określone w załączniku V nie są wymagane. Art. 4 ust. 6 lit. b) nie ma zastosowania do drobnych <b>i bardzo drobnych</b> producentów.</p>

**Poprawka 94**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 8 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>2. Bardzo drobni producenci muszą przestrzegać dopuszczalnych wartości emisji określonych w załączniku I w badaniach laboratoryjnych opartych na <b>losowych</b> cyklach rzeczywistej jazdy do celów zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku.</p>	<p>2. Bardzo drobni producenci muszą przestrzegać dopuszczalnych wartości emisji określonych w załączniku I w badaniach laboratoryjnych opartych na <b>statystycznie istotnych</b> cyklach rzeczywistej jazdy do celów zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku.</p>

**Poprawka 95**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 9 – nagłówek**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>Zasady szczególne dotyczące pojazdów <b>budowanych wieloetapowo</b></p>	<p>Zasady szczególne dotyczące <b>wielostopniowej homologacji typu</b> pojazdów</p>

**Poprawka 96**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 9 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
1. W przypadku wielostopniowych homologacji typu producenta na drugim etapie lub na kolejnych etapach są odpowiedzialni za homologację typu w zakresie emisji, jeżeli dokonują modyfikacji jakiegokolwiek części pojazdu, która zgodnie z danymi dostarczonymi przez producentów na poprzednim etapie może mieć wpływ na emisję lub trwałość akumulatora.	1. Do pojazdów budowanych wieloetapowo mają zastosowanie przepisy szczegółowe określone w załączniku V – Tabele 3, 4 i 5.

**Poprawka 97**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 9 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wymogi administracyjne i dane, które mają być przekazywane przez producentów pojazdów na poprzednim etapie zgodnie z ust. 1, oraz procedury służące określeniu emisji CO <sub>2</sub> z takich pojazdów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.	skreśla się

**Poprawka 98**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 10 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
1. Krajowe organy udzielające homologacji wprowadzają środki mające na celu udzielenie homologacji typu w zakresie emisji typom pojazdów, komponentom i oddzielnym zespołom technicznym oraz przeprowadzanie badań, sprawdzeń i kontroli w celu weryfikacji, czy producenci spełniają wymogi dotyczące zgodności produkcji i zgodności eksploatacyjnej zgodnie z załącznikiem V.	1. Krajowe organy udzielające homologacji wprowadzają środki mające na celu udzielenie homologacji typu w zakresie emisji typom pojazdów, <b>układom</b> , komponentom i oddzielnym zespołom technicznym oraz przeprowadzanie badań, sprawdzeń i kontroli w celu weryfikacji, czy producenci spełniają wymogi dotyczące zgodności produkcji i zgodności eksploatacyjnej zgodnie z załącznikiem V.

**Poprawka 99**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 10 – ustęp 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<b>2a. Podczas przeprowadzania badań, sprawdzeń i kontroli organy krajowe i stacje kontroli pojazdów uzupełniają środowiskowy paszport pojazdu (EVP) o zaktualizowane wartości informacji, o których mowa w art. 3 pkt 71.</b>

**Poprawka 100**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 10 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>3a.</b> Ze skutkiem od dnia upływu 24 miesięcy od wejścia w życie wszystkich odnośnych przepisów prawa wtórnego oraz zgodnie z przepisami szczegółowymi dotyczącymi układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych organy krajowe udzielające homologacji, z powodów związanych z emisją CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń, zużyciem paliwa i energii lub trwałością akumulatorów, w przypadku nowych typów pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> odmawiają udzielenia homologacji typu UE w zakresie emisji lub krajowej homologacji typu w zakresie emisji, jeżeli nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia.</p>

**Poprawka 101**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 10 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>4. Ze skutkiem od dnia <b>1 lipca 2025 r.</b>, w przypadku nowych pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia, organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO<sub>2</sub> i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii lub trwałości akumulatora zakazują rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu takich pojazdów.</p>	<p>4. Ze skutkiem od dnia <b>upływu 36 miesięcy od wejścia w życie wszystkich odnośnych przepisów prawa wtórnego oraz zgodnie z przepisami szczegółowymi dotyczącymi części i oddzielnych zespołów technicznych</b>, w przypadku nowych pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia, organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO<sub>2</sub> i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii lub trwałości akumulatora zakazują rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu takich pojazdów.</p>

**Poprawka 102**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 10 – ustęp 4 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>4a.</b> Ze skutkiem od dnia upływu 48 miesięcy od wejścia w życie wszystkich przepisów prawa wtórnego oraz zgodnie z przepisami szczegółowymi dotyczącymi układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, ze względów dotyczących emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii, efektywności energii lub trwałości akumulatorów, krajowe organy udzielające homologacji odmawiają udzielenia homologacji typu UE w zakresie emisji lub krajowej homologacji typu w zakresie emisji dla nowych typów pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> oraz nowych przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, jeżeli nie spełniają one wymogów niniejszego rozporządzenia.</p>

**Poprawka 103**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 10 – ustęp 5**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>5. Ze skutkiem od dnia <b>1 lipca 2027 r.</b>, w przypadku nowych pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> oraz nowych przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia, organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO<sub>2</sub> i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii, efektywności energetycznej lub trwałości akumulatora, zakazują rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu takich pojazdów.</p>	<p>5. Ze skutkiem od dnia <b>upływu 60 miesięcy od wejścia w życie wszystkich odnośnych przepisów prawa wtórnego oraz zgodnie z przepisami szczegółowymi dotyczącymi części i oddzielnych zespołów technicznych</b>, w przypadku nowych pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> oraz nowych przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia, organy krajowe uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów rejestracji oraz, ze względów dotyczących emisji CO<sub>2</sub> i emisji zanieczyszczeń, zużycia paliwa i energii, efektywności energetycznej lub trwałości akumulatora, zakazują rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu takich <b>silników</b>, pojazdów <b>lub przyczep</b>.</p>



**Poprawka 104**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 10 – ustęp 8**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>8. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające elementy administracyjne i techniczne niezbędne do przeprowadzenia badań, sprawdzeń i kontroli w celu weryfikacji zgodności z ust. 1, jak również elementy techniczne niezbędne do przeprowadzenia sprawdzeń w ramach nadzoru rynku, o których mowa w ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.</p>	<p>skreśla się</p>

**Poprawka 105**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 11 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>1. Ze skutkiem od dnia <b>1 lipca 2025 r.</b> zabrania się sprzedaży lub montażu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do montażu w pojazdach kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> homologowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, jeżeli układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie uzyskały homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.</p>	<p>1. Ze skutkiem od dnia <b>upływu 24 miesięcy od wejścia w życie wszystkich odnośnych przepisów prawa wtórnego</b> zabrania się sprzedaży lub montażu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do montażu w pojazdach kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> homologowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, jeżeli układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie uzyskały homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.</p>

**Poprawka 106**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 11 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>2. Ze skutkiem od dnia <b>1 lipca 2027 r.</b> zabrania się sprzedaży lub montażu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do montażu w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> homologowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, jeżeli układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie uzyskały homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.</p>	<p>2. Ze skutkiem od dnia <b>upływu 48 miesięcy od wejścia w życie wszystkich przepisów prawa wtórnego</b> zabrania się sprzedaży lub montażu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego przeznaczonego do montażu w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> <b>oraz przyczepach kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub></b> homologowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, jeżeli układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie uzyskały homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.</p>

**Poprawka 107**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 11 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>3a. Ze skutkiem od dnia upływu 12 miesięcy od przyjęcia aktu delegowanego w sprawie homologacji typu opon C<sub>1</sub> w odniesieniu do dopuszczalnych wartości emisji za ścierania się opon zgodnie z art. 7a organy krajowe udzielają homologacji typu UE dla komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego w odniesieniu do nowych typów opon tylko wówczas, gdy są one zgodne z niniejszym rozporządzeniem, i odmawiają udzielenia homologacji typu UE komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego dla nowych typów opon, które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.</b></p> <p><b>Ze skutkiem od dnia upływu 36 miesięcy od przyjęcia aktu delegowanego w sprawie homologacji opon C<sub>1</sub> w odniesieniu do emisji ze ścierania się opon zgodnie z art. 7a organy krajowe odmawiają udzielenia homologacji typu WE w odniesieniu do nowych opon C<sub>1</sub>, które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia. Opony C<sub>1</sub>, które wyprodukowano przed terminami wejścia w życie określonymi w niniejszym ustępie i które nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia i środków wykonawczych do niego, mogą być sprzedawane przez okres nieprzekraczający 30 miesięcy.</b></p>

**Poprawka 108**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 12 – ustęp 1 – akapit 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<i>Ingerencje skutkujące przekroczeniem dopuszczalnych wartości ustanowionych w załączniku 1 oznaczają, że pojazd nie spełnia już wymogów niniejszego rozporządzenia.</i>

**Poprawka 109**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 12 – ustęp 1 – akapit 1 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<i>W przypadku niezgodności wynikającej z ingerencji właściwe organy krajowe stosują odpowiednie środki naprawcze, w tym wycofanie od użytkowników, oraz skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary finansowe.</i>

**Poprawka 110**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 12 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
2. Podczas sprawdzeń zgodności eksploatacyjnej lub sprawdzeń w ramach nadzoru rynku organy krajowe weryfikują, czy producenci pojazdów prawidłowo zamontowali układy ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji, układy ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynników oraz czy istnieje możliwość ingerowania w pojazdy.	2. Podczas sprawdzeń zgodności eksploatacyjnej lub sprawdzeń w ramach nadzoru rynku organy krajowe weryfikują <b>jakość odczynnika</b> , czy producenci pojazdów prawidłowo zamontowali układy ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji, układy ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynników oraz czy istnieje możliwość ingerowania w pojazdy.

**Poprawka 111**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 13 – ustęp 1**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
1. Zgodnie z art. 9 i art. 13 ust. 10 rozporządzenia (UE) 2018/858 Komisja lub strony trzecie <b>mogą przeprowadzać</b> sprawdzenia zgodności eksploatacyjnej i sprawdzenia w ramach nadzoru rynku określone w tabelach 2, 4, 6, 8 i 10 w załączniku V, aby zweryfikować zgodność pojazdów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z wymogami niniejszego rozporządzenia.	1. Zgodnie z art. 9 i art. 13 ust. 10 rozporządzenia (UE) 2018/858 Komisja lub strony trzecie <b>przeprowadzają</b> sprawdzenia zgodności eksploatacyjnej i sprawdzenia w ramach nadzoru rynku określone w tabelach 2, 4, 6, 8 i 10 w załączniku V, aby zweryfikować zgodność pojazdów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z wymogami niniejszego rozporządzenia.

**Poprawka 112**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 13 – ustęp 2 a (nowy)**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
	<b>2a. Komisja stale monitoruje sytuację na poziomie Unii, by identyfikować praktyki obchodzenia przepisów i niezgodności. W przypadku stwierdzenia naruszeń zgodności Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oraz, w stosownych przypadkach, podejmuje działania następcze w postaci wniosku ustawodawczego, by zareagować na ryzyko związane z tą niezgodnością i wyeliminować je.</b>

**Poprawka 113**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>2. Producenci i organy krajowe stosują badania mające na celu wykazanie zgodności z wymogami <b>art. 4</b>, jak określono w załączniku V. Badania mające na celu wykazanie zgodności z wymogami <b>art. 4</b> mogą być stosowane przez Komisję i strony trzecie, jak również określono w załączniku V.</p>	<p>2. Producenci i organy krajowe stosują badania mające na celu wykazanie zgodności z wymogami <b>niniejszego rozporządzenia</b>, jak określono w załączniku V. Badania mające na celu wykazanie zgodności z wymogami <b>niniejszego rozporządzenia</b> mogą być stosowane przez Komisję i strony trzecie, jak również określono w załączniku V.</p>

**Poprawka 114**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 3 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze dotyczące wszystkich etapów homologacji typu w zakresie emisji, w tym zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku, odnoszące się do <b>procedur i badań dotyczących homologacji typu w zakresie emisji, metod badań</b>, przepisów administracyjnych, zmiany i rozszerzenia homologacji typu w zakresie emisji, dostępu do danych, wymogów dotyczących dokumentacji i wzorów w odniesieniu do wszystkich poniższych kwestii:</p>	<p>3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze dotyczące wszystkich etapów homologacji typu w zakresie emisji, w tym zgodności produkcji, zgodności eksploatacyjnej i nadzoru rynku, odnoszące się do przepisów administracyjnych, zmiany i rozszerzenia homologacji typu w zakresie emisji, dostępu do danych, wymogów dotyczących dokumentacji i wzorów w odniesieniu do wszystkich poniższych kwestii:</p>

**Poprawka 115**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 3 – litera d a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>da) układ ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji;</b></p>

**Poprawka 116**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 3 – litera d b (nowa)**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
	<b>db) układ ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika;</b>

**Poprawka 117**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 3 – litera e**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
e) układów zabezpieczenia przed ingerencją, układów zapewniających bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo;	e) układów zabezpieczenia przed ingerencją, <b>z uwzględnieniem wymogów rynku wtórnego oraz dostarczania niezależnym podmiotom wszystkich wymaganych informacji, narzędzi i procesów opracowywania i montażu części zamiennych oraz</b> układów zapewniających bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo;

**Poprawka 118**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 3 – litera g**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
g) typów układów hamulcowych i ich części zamiennych;	g) typów układów hamulcowych i ich części zamiennych <b>w zakresie emisji cząstek stałych dla wszystkich kategorii pojazdów, przy uwzględnieniu innych układów znajdujących się w pojeździe, które przyczyniają się do hamowania pojazdów;</b>

**Poprawka 119**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 3 – litera g a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>ga) typów układów hamulcowych i części zamiennych do nich, które mają być zamontowane w pojazdach już wprowadzonych do obrotu, by znacznie zmniejszyć emisje z układu hamulcowego;</b></p>

**Poprawka 120**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>3a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w sprawie procedur i badań dotyczących homologacji typu w zakresie emisji oraz metodologii badań stosowanych na wszystkich etapach homologacji typu w zakresie emisji, w tym zgodności eksploatacyjnej, zgodności produkcji i nadzoru rynku, w odniesieniu do:</b></p> <p><b>a) pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>;</b></p> <p><b>b) pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>;</b></p> <p><b>c) silników stosowanych w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>;</b></p> <p><b>d) układów OBM/OBD;</b></p> <p><b>da) układów ostrzegania kierowcy o przekroczeniu poziomu emisji;</b></p> <p><b>db) układów ostrzegania kierowcy o niskim poziomie odczynnika;</b></p> <p><b>e) układów zabezpieczenia przed ingerencją, z uwzględnieniem wymogów rynku wtórnego oraz konieczności dostarczania niezależnym podmiotom wszystkich wymaganych informacji, narzędzi i procesów opracowywania i montażu części zamiennych, oraz układów zapewniających bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo;</b></p> <p><b>f) typów zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i ich części;</b></p> <p><b>g) typów układów hamulcowych i ich części zamiennych;</b></p>

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>ga) typów układów hamulcowych i części zamiennych do nich, które mają być zamontowane w pojazdach już wprowadzonych do obrotu, by znacznie zmniejszyć emisje z układu hamulcowego;</p> <p>h) typów opon w zakresie ścieralności;</p> <p>i) pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>;</p> <p>j) emisji CO<sub>2</sub>, zużycia paliwa i energii, określania zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika w przypadku pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, przepisów dotyczących pokładowego przyrządu do pomiaru zużycia paliwa lub energii;</p> <p>k) emisji CO<sub>2</sub>, zużycia paliwa i energii, określania zasięgu przy jeździe bezemisyjnej, zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i mocy silnika w przypadku pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, efektywności energetycznej przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, przepisów dotyczących pokładowego przyrządu do pomiaru zużycia paliwa lub energii.</p>

**Poprawka 121**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 – akapit 1 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów <b>wykonawczych</b> dotyczących wszystkich etapów homologacji typu w zakresie emisji, w tym zgodności eksploatacyjnej, zgodności produkcji i nadzoru rynku w celu określenia:	Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów <b>delegowanych</b> dotyczących wszystkich etapów homologacji typu w zakresie emisji, w tym zgodności eksploatacyjnej, zgodności produkcji i nadzoru rynku w celu określenia:



**Poprawka 122**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 - akapit 1 – litera b a (nowa)**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
	<b>ba) metod homologacji typu mających zastosowanie technologii hybrydowych pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>;</b>

**Poprawka 123**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 - akapit 1 – litera g**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
g) metod pomiaru emisji cząstek stałych z hamulców, w tym metod dotyczących pojazdów <b>ciężkich</b> , emisji cząstek stałych z hamulców w rzeczywistych warunkach jazdy i układu hamulcowego z odzyskiwaniem energii;	g) metod pomiaru emisji cząstek stałych z hamulców, w tym metod dotyczących pojazdów <b>kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub></b> , emisji cząstek stałych z hamulców w rzeczywistych warunkach jazdy i układu hamulcowego z odzyskiwaniem energii;

**Poprawka 124**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 - akapit 1 – litera j**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
j) przyrządów OBFCM, układów OBD i OBM, w tym progów zgodności, wymogów w zakresie wydajności i badań, metod zapewniających działanie czujników oraz bezprzewodowe przekazywanie danych zarejestrowanych przez te przyrządy i układy;	j) <b>cech i działania</b> przyrządów OBFCM, układów OBD i OBM, w tym progów zgodności, wymogów w zakresie wydajności i badań, metod zapewniających działanie czujników oraz bezprzewodowe przekazywanie danych zarejestrowanych przez te przyrządy i układy;

**Poprawka 125**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 - akapit 1 – litera l**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
l) metod oceny prawidłowego działania, skuteczności, regeneracji i trwałości oryginalnych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń;	l) metod <b>i wymogów dotyczących</b> oceny prawidłowego działania, skuteczności, regeneracji i trwałości oryginalnych układów kontroli emisji zanieczyszczeń i zamiennych układów kontroli emisji zanieczyszczeń <b>oraz jakości odczynników</b> ;

**Poprawka 126**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 - akapit 1 – litera o**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
o) metod oceny prawidłowego funkcjonowania typów pojazdów <b>homologowanych zgodnie z oznaczeniami przedstawionymi w art. 5</b> ;	o) metody oceny prawidłowego funkcjonowania typów pojazdów;

**Poprawka 127**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 - akapit 1 – litera p**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
p) sprawdzeń zgodności z <b>przepisami art. 9 ust. 1 oraz procedur</b> badań pojazdów budowanych wieloetapowo;	p) sprawdzeń zgodności z <b>procedurami</b> badań pojazdów budowanych wieloetapowo;

**Poprawka 128**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 - akapit 1 – litera s**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
s) metod ustalania braku urządzeń ograniczających skuteczność działania i strategii nieracjonalnych (kontroli emisji);	s) metod ustalania braku urządzeń ograniczających skuteczność działania i strategii nieracjonalnych (kontroli emisji) <b>oraz do przeniesienia do niniejszego rozporządzenia wymogów zawartych w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) 715/2007 i w art. 5 ust. 11 rozporządzenia (UE) 2017/1151 mających zastosowanie do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> oraz wymogów zawartych w regulaminie EKG ONZ nr 49 wersja 6, załącznik 10, pkt 5.1.2, mających zastosowanie do pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>;</b>

**Poprawka 129**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 - akapit 1 – litera t**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
t) <b>metod pomiaru ścieralności opon;</b>	<b>skreśla się</b>

**Poprawka 130**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 - akapit 1 – litera v**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
v) wymogów administracyjnych i dokumentacji dotyczących homologacji typu w zakresie emisji;	v) wymogów administracyjnych i dokumentacji dotyczących homologacji typu w zakresie emisji <b>oraz dotyczących przeprowadzania badań, sprawdzeń i inspekcji do celów weryfikacji zgodności;</b>

**Poprawka 131**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 - akapit 1 – litera w**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
w) w stosownych przypadkach – obowiązków sprawozdawczych.	w) w stosownych przypadkach – obowiązków sprawozdawczych <b>dotyczących formatu i danych;</b>

**Poprawka 132**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 - akapit 2**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.	5. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.  <b>Akty wykonawcze, o których mowa w ust. 3, lit. a)–f) oraz i)–k), oraz akty delegowane, o których mowa w ust. 3a, lit. a)–f) oraz i)–k) i ust. 4 lit. a)–f) oraz j)–w), przyjmuje się najpóźniej ... [12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].</b>  <b>Akty wykonawcze, o których mowa w ust. 3 lit. g)–h), oraz akty delegowane, o których mowa w ust. 3a lit. g)–h) i ust. 4 lit. g)–i), przyjmuje się bez zbędnej zwłoki po publikacji odpowiednich jednolitych przepisów wypracowanych na forum WP.29 ONZ.</b>

**Poprawka 133**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 15 – ustęp 1 – wprowadzenie**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uwzględnienia postępu technicznego, aby zmienić:	1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uwzględnienia postępu technicznego, aby zmienić <b>niniejsze rozporządzenie w następującym zakresie i w następujący sposób:</b>

**Poprawka 134**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 15 – ustęp 1 – litera a**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
a) <b>załącznik III</b> w odniesieniu do warunków badania pojazdów kategorii M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów Euro 7;	a) <b>tabela 2 w załączniku III</b> w odniesieniu do warunków badania pojazdów kategorii M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów Euro 7;

**Poprawka 135**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 15 – ustęp 1 – litera b**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
b) <b>załącznik III</b> w odniesieniu do warunków badania na podstawie danych zebranych podczas badania hamulców lub opon Euro 7;	b) <b>tabele 4 i 5 w załączniku III</b> w odniesieniu do warunków badania na podstawie danych zebranych podczas badania hamulców lub opon Euro 7;

**Poprawka 136**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 15 – ustęp 1 – litera d**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
d) <i>art. 5 przez wprowadzenie wariantów i oznaczeń opartych na innowacyjnych technologiach dla producentów.</i>	skreśla się

**Poprawka 137**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 15 – ustęp 2 – litera c a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	ca) <i>w stosownych przypadkach określenie w załączniku I dopuszczalnych wartości ścieralności dla typów opon, jeżeli na forum WP.29 ONZ nie zostaną ustanowione jednolite przepisy przed terminem określonym w art. 7a;</i>

**Poprawka 138**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 15 – ustęp 2 – litera d**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
d) określenie w załączniku IV mnożników trwałości na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów Euro 7 kategorii <b>M<sub>2</sub></b> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> oraz sprawozdania dotyczącego <b>trwałości</b> pojazdów ciężkich przedłożonego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie;	d) określenie w załączniku IV mnożników trwałości na podstawie danych zebranych podczas badania pojazdów Euro 7 kategorii M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> oraz <b>wniosków ze</b> sprawozdania <b>oceniającego trwałość</b> pojazdów ciężkich <b>w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń</b> przedłożonego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie;

**Poprawka 139**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 15 – ustęp 2 – litera e**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
e) określenie na podstawie art. 3 i 8 niniejszego rozporządzenia <b>definicji i</b> zasad szczególnych dotyczących drobnych producentów pojazdów kategorii <b>M2, M3, N2 i N3</b> .	e) określenie na podstawie art. 3 i 8 niniejszego rozporządzenia zasad szczególnych dotyczących drobnych producentów pojazdów kategorii <b>M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub></b> .

**Poprawka 140**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 15 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<b><i>Komisja przyjmuje akty delegowane, o których mowa w lit. a)–c), bez zbędnej zwłoki po publikacji odpowiednich jednolitych przepisów forum WP.29 ONZ. Jeżeli forum to nie ustanowi jednolitych przepisów dla opon C<sub>1</sub> do dnia 30 czerwca 2026 r. i do dnia 31 grudnia 2035 r. dla opon C<sub>2</sub> i C<sub>3</sub>, zastosowanie ma art. 7a.</i></b>

**Poprawka 141**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 16 – ustęp 2**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
<p>2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 15, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... r. [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.</p>	<p>2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w <b>art. 14 ust. 3a, art. 14 ust. 4 i</b> art. 15, powierza się Komisji na okres pięciu lat, poczynając od dnia [Urząd Publikacji, proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.</p>

**Poprawka 142**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 16 – ustęp 3**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
<p>3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 15, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.</p>	<p>3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w <b>art. 14 ust. 3a, art. 14 ust. 4 i</b> art. 15, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.</p>



**Poprawka 143**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 16 – ustęp 6**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
<p>6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 15 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.</p>	<p>6. Akt delegowany przyjęty na podstawie <b>art. 14 ust. 3a, art. 14 ust. 4 i</b> art. 15 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.</p>

**Poprawka 242**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 16 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p style="text-align: center;"><b>Artykuł 16a</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Uzasadnione skargi osób fizycznych lub prawnych</b></p> <p><b>1. Każda osoba fizyczna lub prawna, indywidualnie lub wspólnie z innymi osobami, jest uprawniona do składania uzasadnionych skarg do krajowych organów nadzoru rynku, jeżeli ma powody, by sądzić, że co najmniej jeden producent, podmiot gospodarczy lub niezależny podmiot nie przestrzega przepisów niniejszego rozporządzenia.</b></p> <p><b>2. Na wniosek osoby zgłaszającej uzasadnione skargi organy nadzorcze wprowadzają niezbędne środki w celu odpowiedniej ochrony tożsamości tej osoby oraz jej danych osobowych, których ujawnienie byłoby dla niej szkodliwe.</b></p> <p><b>3. Krajowe organy nadzoru rynku, bez zbędnej zwłoki, z należytą starannością i bezstronnie oceniają uzasadnione skargi, w tym to, czy twierdzenia są oparte na solidnych podstawach, i podejmują niezbędne kroki, w tym przeprowadzają sprawdzenia i oceny na podstawie art. 8 i 51 rozporządzenia (WE) 2018/858, w celu wykrycia ewentualnej niezgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, zażądania działań naprawczych lub wprowadzenia odpowiednich środków ograniczających na podstawie art. 52 rozporządzenia (WE) 2018/858.</b></p> <p><b>4. W terminie 3 miesięcy krajowy organ nadzoru rynku informuje osoby fizyczne lub prawne, o których mowa w ust. 1, o swojej decyzji o przyjęciu lub odrzuceniu wniosku o podjęcie działań i o wszelkich krokach, jakie zamierza poczynić w celu zaradzenia obawom zgłoszonym w uzasadnionej skardze, oraz podaje powody zarówno podjętej decyzji, jak i proponowanych kroków.</b></p>

**Poprawka 144**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 18 – ustęp 2**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
2. Do dnia 1 września 2031 r. na podstawie informacji dostarczonych zgodnie z ust. 1 Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające na temat stosowania niniejszego rozporządzenia.	2. Do dnia 1 września 2031 r. na podstawie informacji dostarczonych zgodnie z ust. 1 Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające na temat stosowania niniejszego rozporządzenia, <b>w tym osiągniętej redukcji emisji spalin i innych emisji oraz ocenę jego wkładu w osiągnięcie norm zanieczyszczenia powietrza określonych w [wniosek XXX o przekształcenie dyrektywy w sprawie jakości powietrza].</b>

**Poprawki 181 i 192**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 18 – ustęp 2 a (nowy)**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
	<b>2a. Nie później niż do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające trwałość pojazdów ciężkich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń.</b>

**Poprawka 146**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 19 – akapit 1**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
Rozporządzenie (WE) 715/2007 traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca <b>2025</b> r.	Rozporządzenie (WE) 715/2007 traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca <b>2030</b> r.

**Poprawka 147**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 19 – akapit 2**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
Rozporządzenie (WE) 595/2009 traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca <b>2027</b> r.	Rozporządzenie (WE) 595/2009 traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca <b>2031</b> r.

**Poprawka 148**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 20 – akapit 2**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
Niniejsze rozporządzenie stosuje się <b>od 1 lipca 2025 r.</b> w odniesieniu do pojazdów kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub> oraz komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów, a <b>także od 1 lipca 2027 r.</b> w odniesieniu do pojazdów kategorii M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> oraz komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów i przyczep kategorii O <sub>3</sub> i O <sub>4</sub> .	<p>Niniejsze rozporządzenie stosuje się <b>po 24 miesiącach od wejścia w życie wszystkich odnośnych przepisów prawa wtórnego</b> w odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> oraz komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów, a <b>po 36 miesiącach od wejścia w życie wszystkich odnośnych przepisów prawa wtórnego w odniesieniu do nowych pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> oraz komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów.</b></p> <p><b>Niniejsze rozporządzenie stosuje się 48 miesięcy po wejściu w życie wszystkich przepisów prawa wtórnego w odniesieniu do nowych pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> oraz komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, a także 60 miesięcy po wejściu w życie wszystkich przepisów prawa wtórnego</b> w odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> oraz komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>.</p>

**Poprawka 149**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 20 – akapit 3**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
Niniejsze rozporządzenie stosuje się od 1 lipca 2030 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub> skonstruowanych przez drobnych producentów.	Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2030 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub> skonstruowanych przez drobnych producentów, <b>a od dnia 1 lipca 2031 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> skonstruowanych przez drobnych producentów.</b>

**Poprawka 150**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik I – tabela 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 1: Dopuszczalne wartości emisji spalin Euro 7 dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania

Emisje zanieczyszczeń	Pojazdy kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	<i>Tylko dla pojazdów kategorii N<sub>1</sub> o stosunku mocy do masy własnej <sup>(1)</sup> mniejszym niż 35 kW/t</i>	Budżet emisji dla wszystkich przejazdów na odległość mniejszą niż 10 km w przypadku pojazdów kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	Budżet emisji dla wszystkich przejazdów na odległość mniejszą niż 10 km tylko w przypadku pojazdów kategorii N <sub>1</sub> o stosunku mocy do masy własnej mniejszym niż 35 kW/t
	na km	na km	na przejazd	na przejazd
NO <sub>x</sub> w mg	60	75	600	750
PM w mg	4.5	4.5	45	45
PN <sub>10</sub> w #	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>12</sup>	6×10 <sup>12</sup>
CO w mg	500	630	5 000	6 300
THC w mg	100	130	1 000	1 300
NMHC w mg	68	90	680	900
NH <sub>3</sub> w mg	20	20	200	200

<sup>(1)</sup> Według pomiaru zgodnie z pkt 5.3.2 regulaminu EKG ONZ nr 85 w przypadku pojazdów ICEV i PEV lub, we wszystkich innych przypadkach, według pomiaru zgodnie z jedną z procedur badania określonych w pkt 6 ogólnego przepisu technicznego ONZ nr 21.

## Poprawka

Tabela 1: Dopuszczalne wartości emisji spalin Euro 7 dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania

	Pojazdy kategorii M <sub>1</sub>	Pojazdy kategorii N <sub>1</sub> (klasa I)	Pojazdy kategorii N <sub>1</sub> (klasa II)	Pojazdy kategorii N <sub>1</sub> (klasa III)	Budżet emisji dla wszystkich przejazdów na odległość mniejszą niż 10 km w przypadku pojazdów kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	<b>Budżet emisji dla wszystkich przejazdów na odległość mniejszą niż 10 km w przypadku pojazdów kategorii N<sub>1</sub> (klasa I)</b>	Budżet emisji dla wszystkich przejazdów na odległość mniejszą niż 10 km tylko w przypadku pojazdów kategorii N <sub>1</sub> (klasa II)	<b>Budżet emisji dla wszystkich przejazdów na odległość mniejszą niż 10 km tylko w przypadku pojazdów kategorii N<sub>1</sub> (klasa III)</b>
Masa pojazdu gotowego do jazdy (MRO) w kg	-	Dla pojazdów kategorii N <sub>1</sub> o MRO ≤ 1280	Dla pojazdów kategorii N <sub>1</sub> o MRO > 1280 i ≤ 1735	Dla pojazdów kategorii N <sub>1</sub> o MRO > 1735	-	Dla pojazdów kategorii N <sub>1</sub> o MRO ≤ 1280	Dla pojazdów kategorii N <sub>1</sub> o MRO > 1280 i ≤ 1735	Dla pojazdów kategorii N <sub>1</sub> o MRO > 1735
Emisje zanieczyszczeń	na km	<b>na km</b>	na km	<b>na km</b>	na przejazd	na przejazd	na przejazd	na przejazd
NO <sub>x</sub> w mg	60	<b>60</b>	75	<b>82</b>	600	<b>600</b>	750	<b>820</b>
PM w mg	4.5	<b>4.5</b>	4.5	<b>4.5</b>	45	<b>45</b>	45	<b>45</b>
PN <sub>10</sub> w #	6×10 <sup>11</sup>	<b>6×10<sup>11</sup></b>	6×10 <sup>11</sup>	<b>6×10<sup>11</sup></b>	6×10 <sup>12</sup>	<b>6×10<sup>12</sup></b>	6×10 <sup>12</sup>	<b>6×10<sup>12</sup></b>
CO w mg	500	<b>500</b>	630	<b>740</b>	5 000	<b>5 000</b>	6 300	<b>7 400</b>
THC w mg	100	<b>100</b>	130	<b>160</b>	1 000	<b>1 000</b>	1 300	<b>1 600</b>
NMHC w mg	68	<b>68</b>	90	<b>108</b>	680	<b>680</b>	900	<b>1 080</b>
NH <sub>3</sub> w mg	20	<b>20</b>	20	<b>20</b>	200	<b>200</b>	200	<b>200</b>

**Poprawka 151**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik I – tabela 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Tabela 2: Dopuszczalne wartości emisji spalin Euro 7 dla pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania oraz silników spalinowych wewnętrznego spalania stosowanych w tych pojazdach

Emisje zanieczyszczeń	Emisje podczas zimnego rozruchu <sup>(1)</sup>	Emisje podczas rozruchu na ciepło <sup>(2)</sup>	Budżet emisji dla wszystkich przejazdów na odległość mniejszą niż 3*WHTC	Opcjonalne dopuszczalne wartości emisji na biegu jałowym <sup>(3)</sup>
	na kWh	na kWh	na kWh	na godzinę
NO <sub>x</sub> w mg	<b>350</b>	<b>90</b>	<b>150</b>	<b>5 000</b>
PM w mg	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	
PN <sub>10</sub> w #	<b>5x10<sup>11</sup></b>	<b>2x10<sup>11</sup></b>	<b>3x10<sup>11</sup></b>	
CO w mg	<b>3 500</b>	<b>200</b>	<b>2 700</b>	
NMOG w mg	<b>200</b>	<b>50</b>	<b>75</b>	
NH <sub>3</sub> w mg	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>70</b>	
CH <sub>4</sub> w mg	500	<b>350</b>	<b>500</b>	
N <sub>2</sub> O w mg	160	<b>100</b>	<b>140</b>	
HCHO w mg	30	<b>30</b>		

<sup>(1)</sup> Emisje podczas zimnego rozruchu odnoszą się do 100. percentyla odnotowanego w ramach metody ruchomego zakresu uśredniania (MW) stosowanej w badaniu WHTC 1 w odniesieniu do pojazdów lub badaniu WHTC podczas zimnego rozruchu w odniesieniu do silników.

<sup>(2)</sup> Emisje podczas rozruchu na ciepło odnoszą się do 90. percentyla odnotowanego w ramach metody ruchomego zakresu uśredniania (MW) stosowanej w badaniu WHTC 1 w odniesieniu do pojazdów lub badaniu WHTC podczas rozruchu na ciepło w odniesieniu do silników.

<sup>(3)</sup> Mają zastosowanie tylko w przypadku braku układu, który automatycznie wyłącza silnik po 300 sekundach ciągłej pracy na biegu jałowym (po zatrzymaniu pojazdu i uruchomieniu hamulców).

## Poprawka

Tabela 2: Dopuszczalne wartości emisji spalin Euro 7 dla pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania oraz silników spalinowych wewnętrznego spalania stosowanych w tych pojazdach

Emisje zanieczyszczeń	WHSC (CI) i WHTC (CI i PI)	Emisje zanieczyszczeń w RZECZYWISTYCH warunkach jazdy (RDE)
	na kWh	na kWh
NO <sub>x</sub> w mg	200	260
PM w mg	8	10
PN <sub>10</sub> w #	6x10 <sup>11</sup>	7.8x10 <sup>11</sup>
CO w mg	1500	1950
NMOG w mg	75	98
NH <sub>3</sub> w mg	60	78
CH <sub>4</sub> w mg	500	650
N <sub>2</sub> O w mg	160	208
HCHO w mg	30	39

**Poprawka 152**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik I – tabela 4 – tytuł**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7 w standardowym cyklu jazdy, obowiązujące do 31.12.2034 r.	Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7 w standardowym cyklu jazdy dla <b>pojazdów z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania</b> , obowiązujące do 31.12.2034 r.



**Poprawka 153**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik I – tabela 4 a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**Tabela 4a: Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7 w standardowym cyklu jazdy dla pojazdów wyłącznie elektrycznych, pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi i hybrydowych pojazdów elektrycznych obowiązujące do dnia 31.12.2029 r.**

Dopuszczalne wartości emisji wyrażone w mg/km na pojazd	Pojazdy kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	Pojazdy kategorii M <sub>2</sub> i M <sub>3</sub>	Pojazdy kategorii N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub>
Emisje cząstek stałych z hamulców (PM <sub>10</sub> )	3		
Emisje cząstek stałych z hamulców (PN)			

**Poprawka 154**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik I – tabela 4 b (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**Tabela 4b: Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7 w standardowym cyklu jazdy dla pojazdów wyłącznie elektrycznych, pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi i hybrydowych pojazdów elektrycznych obowiązujące od dnia 1.1.2030 r.**

Dopuszczalne wartości emisji wyrażone w mg/km na pojazd	Pojazdy kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	Pojazdy kategorii M <sub>2</sub> i M <sub>3</sub>	Pojazdy kategorii N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub>
Emisje cząstek stałych z hamulców (PM <sub>10</sub> )			
Emisje cząstek stałych z hamulców (PN)			

**Poprawka 155**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik I – tabela 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Tabela 5: Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7, obowiązujące od 1.01.2035 r.

Dopuszczalne wartości emisji wyrażone w mg/km na pojazd	Pojazdy kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	Pojazdy kategorii M <sub>2</sub> i M <sub>3</sub>	Pojazdy kategorii N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub>
Emisje cząstek stałych z hamulców (PM <sub>10</sub> )	<b>3</b>		
Emisje cząstek stałych z hamulców (PN)			

*Poprawka*

Tabela 5: Dopuszczalne wartości emisji cząstek stałych z hamulców Euro 7 **w standardowym cyklu jazdy dla wszystkich pojazdów**, obowiązujące od dnia 1.1.2035 r.

Dopuszczalne wartości emisji wyrażone w mg/km na pojazd	Pojazdy kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	Pojazdy kategorii M <sub>2</sub> i M <sub>3</sub>	Pojazdy kategorii N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub>
Emisje cząstek stałych z hamulców (PM <sub>10</sub> )			
Emisje cząstek stałych z hamulców (PN)			

**Poprawka 156**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik I – tabela 6**

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 6: **Wartości** dopuszczalne wskaźnika ścieralności opon Euro 7

<b>Utrata masy opony w g/1 000 km</b>	<b>Opony C1</b>	<b>Opony C2</b>	<b>Opony C3</b>
<b>Opony zwykłe</b>			
<b>Opony śniegowe</b>			
<b>Opony do zastosowań specjalnych</b>			

Poprawka

Tabela 6: **Metoda badania i wartości** dopuszczalne wskaźnika ścieralności opon Euro 7 **oraz harmonogram wdrażania**

<b>Numer regulaminu ONZ</b>	<b>Temat</b>	<b>Seria poprawek opublikowana w Dz.U.</b>	<b>Odniesienie do Dz.U.</b>	<b>Zakres objęty obecnymi i przyszłymi regulacjami WP.29 ONZ</b>
[1xx]	<b>Opony w odniesieniu do ścieralności</b>	<b>Seria poprawek 00</b>	Dz.U. L xxx z xx.x.20XX, s. x	<b>C1, C2 (*), C3 (*)</b>

(\*) W przyszłości Organizacja Narodów Zjednoczonych (ONZ) rozszerzy zakres opracowywania odpowiednich metod badań i dopuszczalnych wartości na potrzeby oceny ścieralności opon klasy C2 i C3.

**Poprawka 157**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik II – tabela 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Tabela 1: Minimalne wymagania w zakresie wydajności Euro 7 w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojazdach kategorii M<sub>1</sub>

Minimalne wymagania w zakresie wydajności oparte na energii z akumulatora	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do <b>8</b> lat lub <b>160 000</b> km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV	<b>80%</b>	<b>70%</b>	
PEV	<b>80%</b>	<b>70%</b>	

Minimalne wymagania w zakresie wydajności oparte na zasięgu	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do <b>8</b> lat lub <b>160 000</b> km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV			
PEV			

*Poprawka*

Tabela 1: Minimalne wymagania w zakresie wydajności Euro 7 w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojazdach kategorii M<sub>1</sub>

Minimalne wymagania w zakresie wydajności oparte na energii z akumulatora	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do <b>10</b> lat lub <b>200 000</b> km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV	<b>85%</b>	<b>75%</b>	
PEV	<b>85%</b>	<b>75%</b>	

Minimalne wymagania w zakresie wydajności oparte na zasięgu	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do <b>10</b> lat lub <b>200 000</b> km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV			
PEV			

**Poprawka 158**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik II – tabela 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Tabela 2: Minimalne wymogi w zakresie wydajności Euro 7 w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojazdach kategorii M<sub>1</sub>

Minimalne wymogi w zakresie wydajności oparte na energii z akumulatora	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do <b>8</b> lat lub <b>160 000</b> km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV	<b>75%</b>	<b>65%</b>	
PEV	<b>75%</b>	<b>65%</b>	

Minimalne wymogi w zakresie wydajności oparte na zasięgu	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do 8 lat lub 160 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV			
PEV			

*Poprawka*

Tabela 2: Minimalne wymogi w zakresie wydajności Euro 7 w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojazdach kategorii M<sub>1</sub>

Minimalne wymogi w zakresie wydajności oparte na energii z akumulatora	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do <b>10</b> lat lub <b>200 000</b> km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV	<b>80%</b>	<b>70%</b>	
PEV	<b>80%</b>	<b>70%</b>	

Minimalne wymogi w zakresie wydajności oparte na zasięgu	od rozpoczęcia eksploatacji do 5 lat lub 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez ponad 5 lat lub 100 000 km i do <b>10</b> lat lub <b>200 000</b> km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	pojazdy użytkowane przez dodatkowy okres eksploatacji*
OVC-HEV			
PEV			

**Poprawka 159**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik III – tabela 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Tabela 1: Warunki badania zgodności pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> z dopuszczalnymi wartościami emisji spalin przy zastosowaniu dowolnego paliwa rynkowego i dowolnego smaru rynkowego w ramach specyfikacji wydanych przez producenta pojazdu

Parametr	Normalne warunki jazdy	Warunki wydłużonej jazdy (*)
Dzielnik wydłużonej jazdy	-	1,6 (ma zastosowanie do zmierzonych emisji tylko w czasie, gdy ma zastosowanie jeden z warunków określonych w tej kolumnie)
Temperatura otoczenia	od 0 °C do 35 °C	<b>od -10 °C</b> do 0 °C lub od 35 °C do <b>45 °C</b>
Maksymalna wysokość bezwzględna	700 m	powyżej 700 m i poniżej <b>1 800 m</b>
Prędkość maksymalna	do 145 km/h	między 145 a 160 km/h
Modyfikacje w zakresie holowania/aerodynamiki	niedozwolone	dozwolone zgodnie ze specyfikacją producenta i do regulowanej prędkości
Urządzenia pomocnicze	możliwe przy normalnym użytkowaniu	-
Maksymalna średnia moc na kołach podczas pierwszych 2 km po rozruchu silnika zimnego	niższa niż 20 % maksymalnej mocy na kołach	<b>wyższa niż</b> 20 % maksymalnej mocy na kołach
Struktura przejazdu	dowolnie	-
Minimalny przebieg	10 000 km	między 3 000 a 10 000 km

(\*) *Tę samą strategię w zakresie emisji stosuje się, gdy pojazd porusza się poza tymi warunkami, chyba że istnieje powód techniczny zatwierdzony przez organ udzielający homologacji typu.*

## Poprawka

Tabela 1: Warunki badania zgodności pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> z dopuszczalnymi wartościami emisji spalin przy zastosowaniu dowolnego paliwa rynkowego i dowolnego smaru rynkowego w ramach specyfikacji wydanych przez producenta pojazdu

Parametr	Normalne warunki jazdy	Warunki wydłużonej jazdy <sup>(1)</sup>
Dzielnik wydłużonej jazdy	-	1,6 (ma zastosowanie do zmierzonych emisji tylko w czasie, gdy ma zastosowanie jeden z warunków określonych w tej kolumnie; <b>dane uzyskane, jeżeli zastosowanie ma więcej niż jeden z warunków określonych w niniejszej kolumnie, są wyłączone z badania</b> )
Temperatura otoczenia	od 0 °C do 35 °C	od -7 °C do 0 °C lub od 35 °C do 38 °C
Maksymalna wysokość bezwzględna	700 m	powyżej 700 m i poniżej 1 300 m
Prędkość maksymalna	do 145 km/h	między 145 a 160 km/h
Modyfikacje w zakresie holowania/aerodynamiki	niedozwolone	dozwolone zgodnie ze specyfikacją producenta i do regulowanej prędkości
Urządzenia pomocnicze	możliwe przy normalnym użytkowaniu	-
Maksymalna średnia moc na kołach podczas pierwszych 2 km po rozruchu silnika zimnego	niższa niż 20 % maksymalnej mocy na kołach	między 20 % a 30 % maksymalnej mocy na kołach
Struktura przejazdu	dowolnie, <b>w normalnych warunkach jazdy</b> <sup>(2)</sup> i z wykluczeniem tendencyjnego prowadzenia pojazdu	<b>dowolnie, w normalnych warunkach jazdy</b> <sup>(2)</sup> i z wykluczeniem tendencyjnego prowadzenia pojazdu
Minimalny przebieg	10 000 km	między 3 000 a 10 000 km

<sup>(1)</sup> Dozwolona jest tylko kombinacja dwóch warunków wydłużonej jazdy dotyczących temperatury i wysokości bezwzględnej.

<sup>(2)</sup> „W normalnych warunkach jazdy” odnosi się do dynamiki przejazdu określonej w załączniku 9 do regulaminu ONZ nr 168.

**Poprawka 160**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik III – tabela 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Tabela 2: Warunki badania zgodności pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 z dopuszczalnymi wartościami emisji spalin przy zastosowaniu dowolnego paliwa rynkowego i dowolnego smaru rynkowego w ramach specyfikacji wydanych przez producenta pojazdu

<b>Parametr</b>	<b>Normalne warunki jazdy</b>	<b>Warunki wydłużonej jazdy*</b>
<b>Dzielnik wydłużonej jazdy</b>	-	<b>2 (ma zastosowanie do zmierzonych emisji tylko w czasie, gdy ma zastosowanie jeden z warunków określonych w tej kolumnie)</b>
<b>Temperatura otoczenia</b>	<b>od -7 °C do 35 °C</b>	<b>od -10 °C do -7 °C lub od 35 °C do 45 °C</b>
<b>Maksymalna wysokość bezwzględna</b>	<b>1 600 m</b>	<b>od 1 600 to 1 800 m</b>
<b>Modyfikacje w zakresie holowania/aerodynamiki</b>	<b>niedozwolone</b>	<b>dozwolone zgodnie ze specyfikacją producenta i do regulowanej prędkości</b>
<b>Obciążenie użytkowe pojazdu</b>	<b>większe lub równe 10 %</b>	<b>mniejsze niż 10 %</b>
<b>Urządzenia pomocnicze</b>	<b>możliwe przy normalnym użytkowaniu</b>	-
<b>Obciążenie silnika spalinowego wewnętrznego spalania przy zimnym rozruchu</b>	<b>dowolnie</b>	-
<b>Struktura przejazdu</b>	<b>zgodnie z normalnym użytkowaniem</b>	-
<b>Minimalny przebieg</b>	<b>5 000 km dla TPMLM &lt; 16 t 10 000 km dla TPMLM &gt; 16 t</b>	<b>między 3 000 km a 5 000 km dla TPMLM &lt;16 t między 3 000 km a 10 000 km dla TPMLM &gt; 16 t</b>



## Poprawka

Tabela 2: Warunki badania zgodności pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 z dopuszczalnymi wartościami emisji spalin przy zastosowaniu dowolnego paliwa rynkowego i dowolnego smaru rynkowego w ramach specyfikacji wydanych przez producenta pojazdu

Laboratoryjny pomiar emisji spalin	Pomiar emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE)
W odniesieniu do wszystkich badań emisji spalin przeprowadzanych przy wykorzystaniu cykli badania WHTC/WHSC na hamowni silnikowej stosuje się postanowienia regulaminu ONZ nr 49 <sup>(1)</sup> , załącznik 4.	Zastosowanie mają postanowienia regulaminu ONZ nr 49, załącznik 8 z następującymi wyjątkami: <ul style="list-style-type: none"> <li>Próg mocy w tabeli 1 w załączniku III wynosi 0 %. Dla okien, w których moc wynosi poniżej 6 %, do obliczeń stosuje się wartość 6 %;</li> <li>Współczynnik zgodności (CF) w tabeli 2 w pkt 6.3 o wartości = 1,0 stosuje się do wszystkich zanieczyszczeń. Mające zastosowanie wartości dopuszczalne to wartości RDE zgodnie z tabelą 2 w załączniku I.</li> </ul>

<sup>(1)</sup> Seria poprawek 07 (Dz.U. L 14 z 16.1.2023, s. 1).

<sup>(2)</sup> Seria poprawek 07 (Dz.U. L 14 z 16.1.2023, s. 1).

**Poprawka 161**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik III – tabela 5**

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 5: Warunki badania zgodności z dopuszczalnymi wartościami wskaźnika ścieralności opon

	Pojazdy kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	Pojazdy kategorii M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub>
Badanie dopuszczalnych wartości wskaźnika ścieralności opon	w oparciu o metodyki badań opracowane w ONZ do celów badania ścieralności opon w warunkach rzeczywistych	w oparciu o metodyki badań opracowane w ONZ do celów badania ścieralności opon w warunkach rzeczywistych

Poprawka

Tabela 5: Warunki badania zgodności z dopuszczalnymi wartościami wskaźnika ścieralności opon

	Pojazdy kategorii M <sub>1</sub> i N <sub>1</sub>	Pojazdy kategorii M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub>
Badanie dopuszczalnych wartości wskaźnika ścieralności opon	w oparciu o metodyki badań opracowane w ONZ do celów badania ścieralności opon w warunkach rzeczywistych <b>zgodnie z art. 7 a (nowy)</b>	w oparciu o metodyki badań opracowane w ONZ do celów badania ścieralności opon w warunkach rzeczywistych <b>zgodnie z art. 7 a (nowy)</b>

**Poprawka 162**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik IV – tabela 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Tabela 1: Okres eksploatacji pojazdów, silników i układów kontroli emisji zanieczyszczeń

Okres eksploatacji pojazdów, silników i zamiennych urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń	$M_1, N_1$ i $M_2$	$N_2, N_3 < 16 \text{ t}, M_3 < 7,5 \text{ t}$ :	$N_3 > 16 \text{ t}, M_3 > 7,5 \text{ t}$
Główny okres eksploatacji	do <b>160 000</b> km lub <b>8</b> lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	<b>300 000</b> km lub <b>8</b> lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	<b>700 000</b> km lub 15 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej
Dodatkowy okres eksploatacji	po zakończeniu głównego okresu eksploatacji i do <b>200 000</b> km lub <b>10</b> lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	po zakończeniu głównego okresu eksploatacji i do <b>375 000</b> km	po zakończeniu głównego okresu eksploatacji i do <b>875 000</b> km

*Poprawka*

Tabela 1: Okres eksploatacji pojazdów, silników i układów kontroli emisji zanieczyszczeń

Okres eksploatacji pojazdów, silników i zamiennych urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń	$M_1, N_1$ i $M_2$	$N_2, N_3 \leq 16 \text{ t}, M_3 \leq 7,5 \text{ t}$ :	$N_3 > 16 \text{ t}, M_3 > 7,5 \text{ t}$
Główny okres eksploatacji	do <b>200 000</b> km lub <b>10</b> lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	<b>340 000</b> km lub <b>10</b> lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	<b>750 000</b> km lub 15 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej
Dodatkowy okres eksploatacji	po zakończeniu głównego okresu eksploatacji i do <b>240 000</b> km lub <b>12</b> lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej	po zakończeniu głównego okresu eksploatacji i do <b>400 000</b> km lub <b>12 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej</b>	po zakończeniu głównego okresu eksploatacji i do <b>900 000</b> km lub <b>17 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej</b>

**Poprawka 163**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik V – tabela 3**

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 3: Stosowanie wymogów dotyczących **badani**, deklaracji oraz innych wymogów w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> w odniesieniu do producentów

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów udzielania <b>początkowej</b> homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Zanieczyszczenia gazowe, <b>cząstki stałe</b> i liczba cząstek stałych w badaniu drogowym (RDE) każdego paliwa i odpowiednich kategorii pojazdów (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> ) <b>oraz w badaniu przy niskim obciążeniu silnika (jeżeli dotyczy)</b>	Wymagane badania demonstracyjne wszystkich paliw, w odniesieniu do których udzielono homologacji typu pojazdu, oraz wymagana deklaracja zgodności dla wszystkich paliw, wszystkich obciążeń użytkowych i wszystkich mających zastosowanie <b>typów</b> pojazdów	<b>Kontrola zgodności produkcji przeprowadzana wyłącznie na poziomie silnika</b>	Wymagane badanie pojazdu napędzanego dowolnym paliwem oraz dowolnej kategorii pojazdu i dowolnego obciążenia użytkowego w odniesieniu do wszystkich typów silników przeprowadzane co dwa lata
<b>Emisja CO<sub>2</sub> i zużycie paliwa/energii, określenie zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną i zasięgu bez generowania emisji</b>	<b>Licencja VECTO</b>	<b>W odniesieniu do komponentów</b>	<b>Niewymagane</b>
Efektywność energetyczna przy czep	Licencja VECTO	W odniesieniu do komponentów	Niewymagane
Procedura badania weryfikacyjnego	Niewymagane	Wymagane	Niewymagane
Emisje ze skrzyni korbowej	Sprawdzenie, czy zainstalowano układ z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej	Niewymagane	Nieobowiązkowe <sup>6</sup>
Trwałość emisji	Deklaracja	Niewymagane	Niewymagane
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Niewymagane
Diagnostyka pokładowa (poziom rodziny OBD)	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe <sup>6</sup>
Monitorowanie pokładowe (poziom rodziny OBM)	Demonstracja i deklaracja	Niewymagane	Wymagane
Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo	Deklaracja i dokumentacja	Niewymagane	Niewymagane
<b>Sterowanie adaptacyjne (w stosownych przypadkach)</b>	<b>Deklaracja</b>	<b>Niewymagane</b>	<b>Niewymagane</b>
<b>Technologie geofencingu (w stosownych przypadkach)</b>	<b>Deklaracja i demonstracja</b>	<b>Niewymagane</b>	<b>Niewymagane</b>

## Poprawka

Tabela 3: Stosowanie wymogów dotyczących badań, deklaracji oraz innych wymogów w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> w odniesieniu do producentów

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <b>do celów</b> udzielania homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
<b>Zanieczyszczenia gazowe, cząstki stałe i liczba cząstek stałych oraz emisja CO<sub>2</sub>, zużycie paliwa w cyklu niestacjonarnym (badanie WHTC podczas zimnego rozruchu i rozruchu na ciepło)</b>	<b>Wymagane w przypadku silnika macierzystego rodziny emisji i deklaracja dla wszystkich członków rodziny</b> (*) (**)	<b>Wymagane w przypadku silnika nienależącego do rodziny</b> (**)	
Zanieczyszczenia gazowe i liczba cząstek stałych w badaniu drogowym (RDE) każdego paliwa i odpowiednich kategorii pojazdów (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> )	Wymagane badania demonstracyjne wszystkich paliw, w odniesieniu do których udzielono homologacji typu pojazdu, oraz wymagana deklaracja zgodności dla wszystkich paliw, wszystkich obciążeń użytkowych i wszystkich mających zastosowanie <b>kategorii</b> pojazdów (**)	<b>Niewymagane</b>	Wymagane badanie pojazdu napędzanego dowolnym paliwem oraz dowolnej kategorii pojazdu i dowolnego obciążenia użytkowego w odniesieniu do wszystkich typów silników przeprowadzane co dwa lata (**)
Efektywność energetyczna przyzrzep	Licencja VECTO	W odniesieniu do komponentów	Niewymagane
Procedura badania weryfikacyjnego	Niewymagane	Wymagane	Niewymagane
Emisje ze skrzyni korbowej	Sprawdzenie, czy zainstalowano układ z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej (**)	Niewymagane	Nieobowiązkowe <sup>28</sup>
Trwałość emisji	Deklaracja (**)	Niewymagane	Niewymagane
<b>Prawidłowe działanie układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń</b>	<b>Deklaracja</b> (**)	<b>Niewymagane</b> (**)	<b>Nieobowiązkowe</b> (**)
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Niewymagane
<b>Określanie mocy</b>	<b>Wymagane</b> (**)	<b>Niewymagane</b>	<b>Niewymagane</b>
Diagnostyka pokładowa (poziom rodziny OBD)	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe <sup>28</sup>
Monitorowanie pokładowe (poziom rodziny OBM)	Demonstracja i deklaracja	Niewymagane	Wymagane
Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo	Deklaracja i dokumentacja	Niewymagane	Niewymagane

(\*) Zgodnie z danymi dotyczącymi badań silników o dowolnej mocy znamionowej.

(\*\*) W przypadku pojazdu z układem silnika homologowanym w odniesieniu do emisji za przeprowadzenie tego badania odpowiada producent silnika.

**Poprawka 164**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik V – tabela 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 4: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> w odniesieniu do państw członkowskich i uznanych stron trzecich/Komisji

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi do celów udzielania początkowej homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej		Badania do celów nadzoru rynku	
Właściwy podmiot	Organ udzielający homologacji typu <b>do celów wydania homologacji typu</b>	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Strony trzecie i Komisja	Organy nadzoru rynku	Strony trzecie i Komisja
Zanieczyszczenia gazowe, <b>cząstki stałe i liczba cząstek stałych</b> w badaniu drogowym (RDE) każdego paliwa i odpowiednich kategorii pojazdów (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> ) <b>oraz w badaniu przy niskim obciążeniu silnika (jeżeli dotyczy)</b>	Wymagane badania demonstracyjne wszystkich paliw, w odniesieniu do których udzielono homologacji typu pojazdu, oraz wymagana deklaracja zgodności dla wszystkich paliw, wszystkich obciążeń użytkowych i wszystkich mających zastosowanie <b>typów</b> pojazdów	(zob. wymogi dotyczące silnika)	Wymagane raz w roku w odniesieniu do odpowiedniej liczby typów pojazdów napędzanych dowolnym paliwem i każdej kategorii pojazdów objętych homologacją typu w zakresie emisji	Nieobowiązkowe	Wymagane/nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Emisja CO <sub>2</sub> , zużycie paliwa/energii, określenie zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną/zasięgu bez generowania emisji	Wydanie licencji VECTO	W odniesieniu do komponentów	Niewymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Efektywność energetyczna przyczep	Wydanie licencji VECTO	W odniesieniu do komponentów	Niewymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Procedura badania weryfikacyjnego	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Emisje ze skrzyni korbowej	Sprawdzenie, czy zainstalowano układ z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Trwałość emisji	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Diagnostyka pokładowa (poziom rodziny OBD)	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe

## Tekst proponowany przez Komisję

Monitorowanie pokładowe (poziom rodziny OBM)	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	<b>Niewymagane</b>	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe
Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo	Deklaracja i dokumentacja	Niewymagane	Niewymagane	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe
<b>Sterowanie adaptacyjne (w stosownych przypadkach)</b>	<b>Deklaracja</b>	<b>Niewymagane</b>	<b>Niewymagane</b>	<b>Niewymagane</b>	<b>Nieobowiązkowe</b>	<b>Nieobowiązkowe</b>
<b>Technologie geofencingu (w stosownych przypadkach)</b>	<b>Deklaracja i demonstracja</b>	<b>Niewymagane</b>	<b>Niewymagane</b>	<b>Niewymagane</b>	<b>Wymagane</b>	<b>Nieobowiązkowe</b>

## Poprawka

Tabela 4: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> w odniesieniu do państw członkowskich i uznanych stron trzecich/Komisji

Wymogi dotyczące badań	Badania i wymogi <b>do celów</b> udzielania homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej		Badania do celów nadzoru rynku	
Właściwy podmiot	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Organ udzielający homologacji typu	Strony trzecie i Komisja	Organy nadzoru rynku	Strony trzecie i Komisja
Zanieczyszczenia gazowe, cząstki stałe i liczba cząstek stałych w badaniu drogowym (RDE) każdego paliwa i odpowiednich kategorii pojazdów (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> )	Wymagane badania demonstracyjne wszystkich paliw, w odniesieniu do których udzielono homologacji typu pojazdu, oraz wymagana deklaracja zgodności dla wszystkich paliw, wszystkich obciążeń użytkowych i wszystkich mających zastosowanie <b>kategorii</b> pojazdów **	(zob. wymogi dotyczące silnika)	Wymagane raz w roku w odniesieniu do odpowiedniej liczby typów pojazdów napędzanych dowolnym paliwem i każdej kategorii pojazdów objętych homologacją typu w zakresie emisji **	Nieobowiązkowe	Wymagane/nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Emisja CO <sub>2</sub> , zużycie paliwa/energii, określenie zasięgu pojazdu przy zasilaniu energią elektryczną/zasięgu bez generowania emisji	Wydanie licencji VECTO	W odniesieniu do komponentów	Niewymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Efektywność energetyczna przyczep	Wydanie licencji VECTO	W odniesieniu do komponentów	Niewymagane	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe

Procedura badania weryfikacyjnego	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Emisje ze skrzyni korbowej	Sprawdzenie, czy zainstalowano układ z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
Trwałość emisji	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
<b>Prawidłowe działanie układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń</b>	<b>Niewymagane</b>	<b>Niewymagane</b>	<b>Wymagane</b>	<b>Nieobowiązkowe</b>	<b>Wymagane</b>	<b>Prawidłowe działanie układów wykorzystujących odczynnik ulegający zużyciu i układów kontroli emisji zanieczyszczeń</b>
Trwałość akumulatora	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe
<b>Określanie mocy</b>	<b>Wymagane**</b>	<b>Niewymagane</b>	<b>Nieobowiązkowe</b>	<b>Nieobowiązkowe</b>	<b>Nieobowiązkowe</b>	<b>Nieobowiązkowe</b>
Diagnostyka pokładowa (poziom rodziny OBD)	Deklaracja	Niewymagane	Nieobowiązkowe	Nieobowiązkowe	Wymagane	Nieobowiązkowe
Monitorowanie pokładowe (poziom rodziny OBM)	Deklaracja i demonstracja	Niewymagane	<b>Wymagane</b>	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe
Zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwo i cyberbezpieczeństwo	Deklaracja i dokumentacja	Niewymagane	Niewymagane	Niewymagane	Wymagane	Nieobowiązkowe

**\*\* W przypadku pojazdu z układem silnika homologowanym w odniesieniu do emisji za przeprowadzenie tego badania odpowiada producent silnika.**

**Poprawka 165**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik V – tabela 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Tabela 5: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu silników przeznaczonych do stosowania w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> w odniesieniu do producentów

Wymogi dotyczące badań każdego paliwa	Badania i wymogi do celów udzielania początkowej homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Zanieczyszczenia gazowe, cząstki stałe i liczba cząstek stałych oraz emisja CO <sub>2</sub> , zużycie paliwa w cyklu niestacjonarnym (badanie WHTC podczas zimnego rozruchu i rozruchu na ciepło)	Wymagane w przypadku silnika macierzystego rodziny emisji i deklaracja dla wszystkich członków rodziny (**)	Wymagane w przypadku silnika nienależącego do rodziny	Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4
Badania silnika w celu weryfikacji danych niezbędnych do określenia poziomu emisji CO <sub>2</sub>	Wymagane	Wymagane	
Regeneracja ciągła/okresowa	Deklaracja	Niewymagane	
Emisje ze skrzyni korbowej	Sprawdzenie, czy zainstalowano układ z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej	Niewymagane	
Trwałość emisji	Deklaracja	Niewymagane	
Diagnostyka pokładowa (poziom rodziny OBD)	Deklaracja	Niewymagane	
Monitorowanie pokładowe (poziom rodziny OBM)	Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4	Niewymagane	
<b>Moc silnika</b>	<b>Wymagane</b>		

(\*) Organ udzielający homologacji typu może zażądać przeprowadzenia badania na etapie udzielania początkowej homologacji typu.

(\*\*) Zgodnie z danymi dotyczącymi badań silników o dowolnej mocy znamionowej.



## Poprawka

Tabela 5: Stosowanie wymogów dotyczących badań i deklaracji w zakresie homologacji typu i rozszerzeń homologacji typu silników przeznaczonych do stosowania w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> w odniesieniu do producentów

Wymogi dotyczące badań każdego paliwa	Badania i wymogi <b>do celów</b> udzielania homologacji typu w zakresie emisji	Badania do celów zgodności produkcji	Badania do celów zgodności eksploatacyjnej
Zanieczyszczenia gazowe, cząstki stałe i liczba cząstek stałych oraz emisja CO <sub>2</sub> , zużycie paliwa w cyklu niestacjonarnym (badanie WHTC podczas zimnego rozruchu i rozruchu na ciepło)	Wymagane w przypadku silnika macierzystego rodziny emisji i deklaracja dla wszystkich członków rodziny **	Wymagane w przypadku silnika nienależącego do rodziny	Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4
<b>Zanieczyszczenia gazowe i liczba cząstek stałych w badaniu drogowym (RDE) każdego paliwa i odpowiednich kategorii pojazdów (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>)</b>	<b>Wymagane badania demonstracyjne wszystkich paliw, w odniesieniu do których udzielono homologacji typu pojazdu, oraz wymagana deklaracja zgodności dla wszystkich paliw, wszystkich obciążeń użytkowych i wszystkich mających zastosowanie kategorii pojazdów</b>	<b>Niewymagane</b>	
Badania silnika w celu weryfikacji danych niezbędnych do określenia poziomu emisji CO <sub>2</sub>	Wymagane	Wymagane	
Regeneracja ciągła/okresowa	Deklaracja	Niewymagane	
Emisje ze skrzyni korbowej	Sprawdzenie, czy zainstalowano układ z zamkniętą skrzynią korbową lub wąż do odprowadzania spalin z rury wydechowej	Niewymagane	
Trwałość emisji	Deklaracja	Niewymagane	
<b>Określanie mocy</b>	<b>Wymagane</b>	<b>Niewymagane</b>	
Diagnostyka pokładowa (poziom rodziny OBD)	Deklaracja	Niewymagane	
Monitorowanie pokładowe (poziom rodziny OBM)	Przeprowadzane tylko z udziałem pojazdu kompletnego, jak określono w tabelach 3 i 4	Niewymagane	

\*\* Zgodnie z danymi dotyczącymi badań silników o dowolnej mocy znamionowej.