

Bruksela, 19 grudnia 2025 r.  
(OR. en)

17050/25

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2025/0422 (COD)

---

SIMPL 218  
ANTICI 220  
MI 1084  
TRANS 664  
ENV 1432  
ENT 296  
SOC 860  
CODEC 2186

**WNIOSEK**

---

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine  
DEPREZ)

Data otrzymania: 17 grudnia 2025 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: COM(2025) 993 final

---

Dotyczy: Wniosek  
ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY  
zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE)  
nr 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 i (UE) 2024/1257  
w odniesieniu do uproszczenia wymogów technicznych i procedur  
badań pojazdów silnikowych oraz uchylające dyrektywę Rady  
70/157/EWG i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)  
nr 540/2014

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 993 final.

Załącznik: COM(2025) 993 final



Strasburg, dnia 16.12.2025 r.  
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 i (UE) 2024/1257 w odniesieniu do uproszczenia wymogów technicznych i procedur badań pojazdów silnikowych oraz uchylające dyrektywę Rady 70/157/EWG i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014**

{SWD(2025) 1056 final}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

Łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym jest filarem gospodarki UE i generuje 589,3 mld EUR i 3,7 % całkowitej wartości dodanej europejskiego PKB oraz zapewnia bezpośrednie zatrudnienie 10,6 mln Europejczyków<sup>1</sup>.

W coraz bardziej nieprzewidywalnym otoczeniu handlowym utrzymanie silnego i konkurencyjnego przemysłu motoryzacyjnego ma zasadnicze znaczenie dla ochrony strategicznej autonomii i globalnej pozycji gospodarczej UE.

W analizie zawartej w ostatnich raportach wysokiego szczebla opracowanych przez Enrica Lettę i Maria Draghiego<sup>2</sup> wśród najważniejszych priorytetów znalazły się zmniejszenie obciążeń regulacyjnych i uproszczenie prawodawstwa UE. Chociaż obowiązujące ramy regulacyjne zapewniają przewidywalność i pomagają osiągnąć wspólne cele polityki publicznej, nie powinny one jednak nakładać nadmiernych obciążeń i kosztów na przemysł. Przedstawiciele unijnego przemysłu motoryzacyjnego podkreślili niedawno, że europejscy producenci pojazdów muszą zapewnić zgodność z bardzo dużą liczbą przepisów<sup>3</sup> do 2030 r., co w niektórych przypadkach skutkuje kosztami badań i rozwoju sięgającymi nawet 25 %<sup>4</sup>.

W swoich wytycznych politycznych dla Komisji Europejskiej na lata 2024–2029<sup>5</sup> przewodnicząca Ursula von der Leyen przedstawiła wizję ukierunkowaną na pobudzenie trwałego dobrobytu w całej Europie i zwiększenie jej konkurencyjności oraz podkreśliła potrzebę przyspieszenia i ułatwienia prowadzenia działalności gospodarczej. Wizja ta została następnie uszczegółowiona przez przyjęcie Kompas konkurencyjności w styczniu 2025 r.<sup>6</sup>, a potem Paktu dla czystego przemysłu w lutym 2025 r.<sup>7</sup> i komunikatu „Prostsza i szybsza Europa” dotyczącego wdrażania i upraszczania<sup>8</sup>. Jako jeden z podstawowych filarów tego nowego planu działania na rzecz konkurencyjności wymieniono usprawnione ramy regulacyjne ze zmniejszonym obciążeniem administracyjnym.

---

<sup>1</sup> Dane liczbowe na podstawie danych Eurostat FIGARO: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data?etrans=pl#figaro>.

<sup>2</sup> Raport Draghiego na temat konkurencyjności UE [https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report\\_en?prefLang=pl&etrans=pl](https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=pl&etrans=pl).

<sup>3</sup> Wniosek ACEA dotyczący uproszczonych ram regulacyjnych <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

<sup>4</sup> Dokument programowy ACEA „Ramy regulacyjne UE dotyczące dekarbonizacji transportu drogowego” <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

<sup>5</sup> Wytyczne polityczne na lata 2024–2029, [https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029\\_pl](https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_pl).

<sup>6</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, „Kompas konkurencyjności dla UE”, COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0030>.

<sup>7</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, „Pakt dla czystego przemysłu: wspólny plan działania na rzecz konkurencyjności i dekarbonizacji”, COM(2025) 85 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0085>.

<sup>8</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, „Prostsza i szybsza Europa: komunikat dotyczący wdrażania i upraszczania”, COM(2025) 47 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0047>.

Zgodnie z tym programem upraszczania w Planie działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego<sup>9</sup> przyjętym w marcu 2025 r. stwierdzono, że Komisja, w porozumieniu z zainteresowanymi stronami, opracuje pakiet uproszczeń przepisów dla przemysłu motoryzacyjnego w drodze zwiększenia spójności i zgodności między różnymi wymogami regulacyjnymi. Ponadto zapowiedziano również zobowiązanie Komisji, że przy opracowywaniu nowych wniosków ustawodawczych zapewni sektorowi wystarczająco dużo czasu na uwzględnienie nowych wymogów regulacyjnych dotyczących pojazdów silnikowych w procesie opracowywania produktów. Ten program upraszczania jest szczególnie ważny w świetle rosnącej złożoności rozwoju i architektury pojazdów, w tym oprogramowania, modeli AI oraz zwiększania autonomii.

Zgodnie z wyżej wymienionymi zobowiązaniami pakiet zbiorczy dotyczący przemysłu motoryzacyjnego uprości i usprawni niektóre przepisy i procedury zawarte w następujących aktach prawnych, aby osiągnąć następujące cele szczegółowe:

- Usunięcie barier regulacyjnych utrudniających upowszechnienie lekkich pojazdów użytkowych z napędem elektrycznym

Lekkie pojazdy użytkowe z napędem elektrycznym są cięższe ze względu na masę ich akumulatorów. Chociaż mają taką samą ładowność i zastosowania jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, podlegają przepisom dotyczącym czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku, które wymagają instalacji i stosowania tachografu w pojazdach użytkowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, a także wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości. Wymogi te sprawiają, że takie lekkie pojazdy użytkowe z napędem elektrycznym o masie przekraczającej 3,5 tony są mniej atrakcyjne dla klientów – z których wielu to MŚP i mikroprzedsiębiorstwa – ze względu na koszty związane z instalacją i użytkowaniem tachografu<sup>10</sup> i urządzenia ograniczenia prędkości. To dodatkowe obciążenie utrudnia upowszechnienie elektrycznych samochodów dostawczych w porównaniu z podobnymi samochodami dostawczymi z silnikami spalinowymi, co także może skutkować większymi trudnościami dla producentów pojazdów w osiągnięciu docelowych parametrów emisji CO<sub>2</sub> dla lekkich pojazdów użytkowych.

Kwestię tę dostrzeżono i uwzględniono również przy niedawnej zmianie dyrektywy UE w sprawie praw jazdy<sup>11</sup>, zgodnie z którą po upływie dwóch lat od wydania po raz pierwszy prawa jazdy kategorii B uprawnia ono również do kierowania pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony.

**Rozporządzenie (WE) nr 561/2006<sup>12</sup>:** rozporządzenie to ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców pojazdów wykonujących

<sup>9</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, „Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego”, COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0095>.

<sup>10</sup> Tachograf jest urządzeniem rejestrującym czas prowadzenia pojazdu, przerwy i okresy odpoczynku, a także okresy innej pracy i dyspozycyjności kierowców wykonujących przewozy drogowe towarów lub osób.

<sup>11</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy, zmieniająca rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 oraz uchylająca dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 (Dz.U. L, 2025/2205, 5.11.2025, <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

<sup>12</sup> Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz

przewóz drogowy rzeczy, a także kierowców wykonujących przewóz drogowy osób, w celu zapewnienia uczciwej konkurencji między przewoźnikami drogowymi, poprawy warunków pracy kierowców oraz przyczynienia się do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Głównym urządzeniem wykorzystywanym do kontrolowania czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku jest tachograf. Instalację, budowę i użytkowanie tachografu reguluje rozporządzenie (UE) nr 165/2014<sup>13</sup>.

**Rozporządzenie (UE) 2019/2144<sup>14</sup>:** w tym rozporządzeniu, znanym również jako rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego, określono unijne wymogi dotyczące bezpieczeństwa pojazdów w odniesieniu do homologacji typu pojazdu, w tym wymogi uwzględniające szczególne potrzeby niechronionych użytkowników drogi, takich jak piesi i rowerzyści. Obejmuje ono również wymóg wyposażenia pojazdów kategorii N2<sup>15</sup> w urządzenia ograniczenia prędkości.

- Zmniejszenie kosztów dostosowania związanych z badaniami emisji zgodnie z normą Euro 7

W art. 14 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257<sup>16</sup> w sprawie Euro 7 określono, że metody pomiaru emisji zanieczyszczeń muszą odzwierciedlać metody określone w rozporządzeniu (UE) 2017/1151<sup>17</sup> (tj. Euro 6). Jednakże podczas gdy w normie Euro 6 określono szczegółowe

---

zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

<sup>13</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

<sup>14</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>15</sup> Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 1 lit. b) pkt (ii) rozporządzenia (UE) 2018/858: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 12 ton.

<sup>16</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>17</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady 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,

– znacznie wyższe – dopuszczalne wartości dla badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach, rozporządzenie Euro 7 nie zawiera odrębnych dopuszczalnych wartości emisji dla tej konkretnej procedury badania. Wymóg zgodności z ogólnymi dopuszczalnymi wartościami emisji w ramach takiego badania laboratoryjnego w niskich temperaturach jest sprzeczny z intencją art. 14 ust. 7 i zwiększyłby obciążenie regulacyjne producentów pojazdów, a także krajowych organów udzielających homologacji typu, nie przynosząc żadnych korzyści w zakresie efektywności środowiskowej.

Ponadto w załączniku V do rozporządzenia w sprawie Euro 7 wymaga się przeprowadzania badań na potrzeby homologacji typu silników pojazdów ciężkich dla każdego typu pojazdu. Wymóg ten wprowadzi niepotrzebne obciążenia administracyjne i regulacyjne przez mnożenie badań bez zapewnienia dodatkowych korzyści dla środowiska. Nie jest to zgodne z intencją współprawodawców, aby zaostrzyć dopuszczalne wartości emisji dla pojazdów ciężkich przy jednoczesnym utrzymaniu ustalonych metod badań przewidzianych w rozporządzeniu w sprawie Euro 6.

Dodatkowo w rozporządzeniu w sprawie Euro 7 nie określono szczegółowo metod przetwarzania danych otrzymywanych z pokładowych układów monitorujących (OBM) i pokładowych przyrządów do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCEM) obecnych w pojazdach Euro 7, co mogłoby prowadzić do niezharmonizowanych, nieefektywnych podejść, które zwiększyłyby koszty ponoszone przez producentów pojazdów i organy.

**Rozporządzenie (UE) 2024/1257:** rozporządzenie to, znane również jako Euro 7, obejmuje homologację typu pojazdów, silników oraz powiązanych układów i komponentów w odniesieniu do ich emisji i trwałości akumulatora. Wprowadzono w nim również środki dotyczące pokładowego monitorowania emisji, wydajności akumulatora i wyników w zakresie emisji przez cały okres eksploatacji pojazdu.

- Poprawa spójności i unikanie fragmentacji rynku (hałas; interoperacyjność pojazdów z infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną)

W rozporządzeniu (UE) nr 540/2014<sup>18</sup> określono obowiązkowe wartości graniczne hałasu dla różnych kategorii pojazdów oraz wprowadzono obowiązek opracowania dźwiękowych systemów informujących o pojeździe (AVAS) dla pojazdów elektrycznych. Jednocześnie w rozporządzeniu w sprawie homologacji typu UE pojazdów silnikowych dopuszczono zgodność z regulaminami ONZ w sprawie emisji hałasu i AVAS jako rozwiązanie alternatywne. Ponieważ rozporządzenie (UE) nr 540/2014 nie zawiera mechanizmu aktualizacji wymogów zgodnie ze zmianami regulaminów ONZ, doprowadziło to do powstania równoległego zestawu przepisów dotyczących uzyskiwania homologacji typu pojazdów silnikowych, z potencjalnymi lukami i niespójnościami dla przemysłu motoryzacyjnego, krajowych organów udzielających homologacji typu i organów nadzoru rynku.

---

zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

<sup>18</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG (Dz.U. L 158 z 27.5.2014, s. 131, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

**Rozporządzenie (UE) nr 540/2014:** rozporządzenie (UE) nr 540/2014 ma na celu ograniczenie głównych źródeł hałasu powodowanego przez pojazdy silnikowe. Określono w nim dopuszczalne wartości graniczne hałasu dla różnych kategorii pojazdów, zasady dotyczące etykietowania i informowania konsumentów oraz obowiązek opracowania dźwiękowych systemów informujących o pojeździe (AVAS) dla pojazdów elektrycznych.

Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a udział pojazdów elektrycznych w rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności – na szczeblu UE – ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są obecnie opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdów, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (DDC 2.0 – rozporządzenie (UE) 2016/1388<sup>19</sup> i RfG 2.0 – rozporządzenie (UE) 2016/631<sup>20</sup>). W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane możliwości pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z technologią pojazd-sieć (V2G), pojazdy te będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Z tych względów w rozporządzeniu (UE) 2018/858<sup>21</sup> należy przyznać stosowne uprawnienie Komisji.

**Rozporządzenie (UE) 2018/858:** to ogólne ramy określające ogólnounijne przepisy dotyczące wymogów technicznych i procedur w celu zapewnienia zgodności nowych typów pojazdów silnikowych i ich przyczep z zatwierdzonymi przez UE wymogami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Celem tego rozporządzenia jest podniesienie poziomu jakości i niezależności homologacji typu pojazdu.

- Przyspieszenie upowszechnienia małych, przystępnych cenowo pojazdów elektrycznych

Obecnie na rynku europejskim brakuje małych, przystępnych cenowo pojazdów elektrycznych. Segmenty A i B odnotowały łącznie spadek wielkości sprzedaży o 1,6 mln w porównaniu z 2019 r., a w 2024 r. 70 % sprzedaży nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym (BEV) stanowiły duże samochody (segment E i F) oraz SUV-y<sup>22</sup>. Towarzyszy temu ogólna tendencja wzrostu cen pojazdów w całej UE, która sprawia, że

<sup>19</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

<sup>20</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016R0631>).

<sup>21</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, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:02018R0858-20240701>).

<sup>22</sup> „Segmenty” pojazdów odnoszą się do nieformalnych klas wielkości powszechnie stosowanych na rynku europejskim. Segment A: samochody klasy mini (np. bardzo małe samochody miejskie). Segment B: samochody małe. Segment C: samochody klasy niższej średniej/kompaktowe. Segment D: samochody klasy średniej/samochody rodzinne. Segment E: samochody klasy wyższej średniej/klasy

posiadanie własnego pojazdu staje się stopniowo poza zasięgiem wielu gospodarstw domowych należących do klasy średniej. W związku z tym we wrześniu 2025 r. przewodnicząca Komisji ogłosiła inicjatywę na rzecz małych, przystępnych cenowo samochodów, której celem jest zachęcenie do wprowadzania na rynek małych pojazdów elektrycznych. Będzie to wymagało ukierunkowanych środków regulacyjnych. Komisja postara się zamrozić nowe wymogi na 10 lat i zaproponować ukierunkowane zachęty w normach emisji CO<sub>2</sub> w odniesieniu do małych pojazdów elektrycznych. Inicjatywa może również prowadzić do bodźców podatkowych (takich jak programy subsydiowania) i innych niż podatkowe (takich jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodnych z zasadami pomocy państwa. W tym celu konieczne jest dodanie do przepisów dotyczących pojazdów silnikowych definicji małego samochodu elektrycznego, która mogłaby być wykorzystywana do celów ukierunkowanych środków w prawodawstwie UE, a także przez państwa członkowskie. Przyniosłoby to uproszczenie dla przedsiębiorstw, a także wzmocniłoby uzasadnienie biznesowe dla produkcji małych, przystępnych cenowo samochodów elektrycznych w Europie i obniżyłoby ceny dla konsumentów.

Niniejszy wniosek stanowi jedynie pierwszy krok w kierunku realizacji programu upraszczania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Obejmuje on jedynie ograniczoną liczbę ukierunkowanych, lecz skutecznych środków upraszczających. W kontekście upraszczania zainteresowane strony poruszyły inne kwestie dotyczące uproszczenia ram regulacyjnych dla przemysłu motoryzacyjnego, które nie zostały ujęte w niniejszym zbiorczym akcie prawnym, ale zostaną uwzględnione przy dalszym opracowywaniu i wdrażaniu przepisów dotyczących pojazdów silnikowych. W ramach konsultacji z zainteresowanymi stronami Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) przytoczyło około 130 aktów prawnych, które będą miały wpływ na przemysł motoryzacyjny<sup>23</sup>.

Wykaz ACEA obejmuje jednak prawie 70 aktualizacji regulaminów ONZ, z których nie wszystkie są obecnie obowiązkowe w prawodawstwie UE. Komisja Europejska zidentyfikowała około 40 spośród tych poprawek do obowiązujących regulaminów ONZ lub nowych regulaminów ONZ, których przyjęcie Komisja odroczy lub których nie przyjmie w UE.

Ponadto program upraszczania będzie opierał się na następujących zasadach ogólnych:

#### Grupowanie wymogów regulacyjnych w partie

Komisja mogłaby grupować nowe szczegółowe wymogi regulacyjne dotyczące pojazdów silnikowych przy ustalaniu obowiązkowych dat rozpoczęcia stosowania w prawie wtórnym –

---

premium. Segment F: samochody luksusowe/flagowe. Kategorie te stanowią konwencje opisowe, a nie prawnie zdefiniowane klasy.

<sup>23</sup> Rozporządzenie REACH; rozporządzenie w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin; rozporządzenie w sprawie trwałych zanieczyszczeń organicznych, rozporządzenie w sprawie baterii; dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii; akt w sprawie danych; rozporządzenie w sprawie fluorowanych gazów cieplarnianych; dyrektywa w sprawie ograniczenia stosowania niektórych niebezpiecznych substancji; akt w sprawie surowców krytycznych; rozporządzenie w sprawie europejskich zrównoważonych produktów; dyrektywa w sprawie urządzeń radiowych; dyrektywa o niskim napięciu; dyrektywa dotycząca kompatybilności elektromagnetycznej; dyrektywa dotycząca wyrobów pirotechnicznych; rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych; akt w sprawie sztucznej inteligencji; rozporządzenie w sprawie nadzoru rynku; dyrektywa w sprawie urządzeń ciśnieniowych; dyrektywa w sprawie zbiorników ciśnieniowych; dyrektywa w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych; dyrektywa w sprawie inteligentnych systemów transportowych; kodeks sieci dotyczący połączeń do sieci; akt dotyczący cyberodporności; rozporządzenie w sprawie maszyn; dyrektywa w sprawie zdatności do ruchu drogowego.

o ile prawodawca nie ustanowił innego terminu w danym akcie prawnym. Zostałyby wówczas wskazana jedna „data zapewnienia zgodności dla przemysłu motoryzacyjnego”, co ułatwiłoby przedsiębiorstwom spełnianie wymogów regulacyjnych.

Ponadto Komisja zapewni, w zakresie, w jakim jest to możliwe z prawnego punktu widzenia, aby w przypadku aktów prawnych niespecyficznych dla sektora motoryzacyjnego ustanowiono mechanizm gwarantujący, że wymogi dotyczące tego sektora wejdą w życie z „datą zapewnienia zgodności dla przemysłu motoryzacyjnego”.

#### Zapewnienie odpowiedniego okresu dostosowawczego dla przemysłu

W Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego UE Komisja zobowiązała się, że przy składaniu wniosków ustawodawczych zapewni przemysłowi wystarczająco dużo czasu na uwzględnienie takich nowych wymogów regulacyjnych w procesie opracowywania produktów. Jest to zasada ogólna, której Komisja jest gotowa przestrzegać, ale nie można jej przekształcić w wymóg prawny w zbiorczym akcie prawnym.

#### Zakres nowych wymogów regulacyjnych

W przepisach dotyczących poszczególnych pojazdów silnikowych zawsze przewiduje się różne daty rozpoczęcia stosowania w odniesieniu do nowych typów pojazdów i wszystkich nowych pojazdów (tj. w odniesieniu do istniejących typów pojazdów), aby uwzględnić potrzebę przebudowy. W niektórych przypadkach, takich jak rozporządzenie w sprawie systemu eCall, wymogi ustanowiono jedynie dla nowych typów pojazdów. Decyzję o nieregulowaniu istniejących typów pojazdów należy podejmować indywidualnie w każdym przypadku, biorąc pod uwagę koszty przebudowy istniejących typów pojazdów – mogące mieć duży wpływ na małe samochody o niższych marżach – oraz korzyści płynące z nowych wymogów regulacyjnych.

#### Upraszczenie ram homologacji typu

W związku z coraz szybszym tempem innowacji w przemyśle, w szczególności tendencjami w zakresie zautomatyzowanej jazdy i aktualizacji oprogramowania, należy ocenić możliwości upraszczania unijnych ram homologacji typu pojazdów silnikowych. Złożoność regulacyjna może stanowić ograniczenie dla producentów z UE w globalnej konkurencji z producentami z innych jurysdykcji.

W 2026 r. Komisja przeprowadzi ocenę rozporządzenia ramowego w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych, tj. rozporządzenia (UE) 2018/858. Pomoże to ocenić potencjał zmniejszenia kosztów badań i sprawozdawczości dla przemysłu motoryzacyjnego. Wstępna analiza przeprowadzona przez służby Komisji wykazała potencjał ograniczenia liczby badań laboratoryjnych podczas homologacji typu dzięki wykorzystaniu większej liczby wirtualnych metod badania i stosowaniu praktyk dotyczących oceny ryzyka w celu określenia, w jaki sposób badania *ex ante* można najlepiej łączyć z monitorowaniem w trakcie eksploatacji (jak już zastosowano w rozporządzeniu w sprawie Euro 7, w którym mniej obciążające badania *ex ante* uzupełnia się monitorowaniem pokładowym wyników w zakresie emisji).

#### • **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek stanowi część pakietu środków dotyczących konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Jego celem jest zmniejszenie kosztów administracyjnych i dostosowawczych ponoszonych przez przemysł w celu zapewnienia dobrze funkcjonującego jednolitego rynku pojazdów silnikowych, przy jednoczesnym

utrzymaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej ustanowionego w ramach regulacyjnych.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Inicjatywa ta przyczynia się do upraszczania ram regulacyjnych dla przemysłu motoryzacyjnego, jak zapowiedziano w **Planie działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego**. Jest ona częścią pakietu motoryzacyjnego – wraz z przeglądem wyników emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych, dekarbonizacją flot korporacyjnych i „Boosterem branży baterii” – mającego zwiększyć konkurencyjność unijnego przemysłu motoryzacyjnego w procesie przechodzenia na mobilność bezemisyjną.

Zgodnie z planem działania obecna inicjatywa zwiększa spójność i zgodność między różnymi wymogami regulacyjnymi. Realizuje ona cele programu upraszczania i strategii jednolitego rynku dla przemysłu motoryzacyjnego. Środki upraszczające nie mają wpływu na cele polityki leżące u podstaw odpowiednich rozporządzeń. Przyczyniają się do dekarbonizacji przemysłu motoryzacyjnego przez usunięcie barier regulacyjnych dla upowszechnienia lekkich pojazdów użytkowych z napędem elektrycznym, zgodnie z normami emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych. Środki upraszczające nie mają negatywnego wpływu na efektywność środowiskową pojazdów i są w pełni zgodne z celami środowiskowymi dotyczącymi zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i hałasu otoczenia powodowanego przez pojazdy silnikowe. Środki upraszczające nie obniżają poziomu bezpieczeństwa pojazdów i są w pełni zgodne z polityką UE w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto w akcie zbiorczym prawa cyfrowego<sup>24</sup> przewidziano zmiany techniczne w przepisach cyfrowych związanych z sektorem motoryzacyjnym, w tym m.in. wprowadzenie przepisów dotyczących AI wysokiego ryzyka, rezydualnego przetwarzania danych osobowych szczególnej kategorii na potrzeby trenowania, testowania i eksploatacji AI oraz konsolidację przepisów UE dotyczących danych.

## 2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Wniosek opiera się na art. 91 i 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z pierwotnymi podstawami prawnymi przyjęcia ram sektorowych, których zmiana jest celem niniejszego wniosku.

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

Rozporządzenia, które mają zostać zmienione, są aktami prawnymi UE. W związku z tym zmiany do wskazanych rozporządzeń należy wprowadzić na szczeblu UE.

- **Proporcjonalność**

Inicjatywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia celów dotyczących upraszczania i zmniejszenia obciążeń bez obniżenia poziomu ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska.

---

<sup>24</sup> Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie zmiany rozporządzeń (UE) 2016/679, (UE) 2018/1724, (UE) 2018/1725, (UE) 2023/2854 oraz dyrektyw 2002/58/WE, (UE) 2022/2555 i (UE) 2022/2557 w odniesieniu do uproszczenia cyfrowych ram prawnych oraz uchylecia rozporządzeń (UE) 2018/1807, (UE) 2019/1150, (UE) 2022/868 i dyrektywy (UE) 2019/1024 (akt zbiorczy prawa cyfrowego) (COM(2025) 837 final, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/pl/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

- **Wybór instrumentu**

Niniejszy wniosek zmienia rozporządzenia przyjęte w zwykłej procedurze ustawodawczej, w związku z czym zmiany tych rozporządzeń należy przyjąć w drodze rozporządzenia przyjmowanego zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą.

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

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W kontekście strategicznego dialogu na temat przyszłości europejskiego przemysłu motoryzacyjnego w styczniu 2025 r. oraz konsultacji publicznych w sprawie przyszłości europejskiego przemysłu motoryzacyjnego<sup>25</sup> liderzy przemysłu zwrócili uwagę na potrzebę upraszczania ram regulacyjnych. Następnie Komisja zasięgnęła opinii przedstawicieli przemysłu i innych zainteresowanych stron w ramach różnych wymian dwustronnych, za pośrednictwem pisemnych uwag zainteresowanych stron zawierających propozycje upraszczania przepisów oraz podczas spotkania z grupą roboczą ds. pojazdów silnikowych<sup>26</sup>. W wyniku tych uwag zainteresowanych stron pojawiły się różne sugestie dotyczące uproszczenia lub doprecyzowania niektórych przepisów dotyczących przemysłu motoryzacyjnego oraz usunięcia zbędnych obciążeń administracyjnych wynikających z tych przepisów.

14 października 2025 r. Komisja Europejska rozpoczęła ukierunkowane konsultacje z zainteresowanymi stronami w formie ankiety internetowej w celu zebrania informacji zwrotnych na temat wstępnego wykazu zmian obowiązujących przepisów dotyczących przemysłu motoryzacyjnego. Ankietę rozesłano do ponad 130 zainteresowanych stron (68 odpowiedzi) z przemysłu motoryzacyjnego, w tym producentów pojazdów, producentów części samochodowych, stowarzyszeń branżowych, organizacji pozarządowych, operatorów flot pojazdów, krajowych organów udzielających homologacji typu, organów nadzoru rynku i innych odpowiednich organów krajowych. Zainteresowane strony zostały poproszone o przedstawienie opinii na temat wstępnego wykazu zmian, w szczególności o wskazanie, czy spodziewają się, że środki będą miały pozytywne, neutralne czy negatywne skutki gospodarcze, społeczne lub środowiskowe, oraz na temat wpływu na obciążenie regulacyjne. Ponadto Komisja otrzymała od zainteresowanych stron szereg stanowisk zawierających dodatkowe sugestie, dane i szacunki kosztów, które uwzględniono przy przygotowywaniu niniejszego wniosku.

Wszystkie grupy zainteresowanych stron wyraziły zdecydowane poparcie dla proponowanych środków.

---

<sup>25</sup> Konsultacje publiczne w sprawie przyszłości europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry\\_pl](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry_pl).

<sup>26</sup> Grupa ekspertów Komisji z udziałem przedstawicieli państw członkowskich i szerokiego grona zainteresowanych stron z przemysłu motoryzacyjnego i społeczeństwa obywatelskiego.

- **Ocena skutków**

Ze względu na pilną potrzebę przedstawienia wniosku w celu rozwiązania stwierdzonych problemów, aby zmniejszyć obciążenia administracyjne dla przedsiębiorstw i organów, przygotowanie oceny skutków nie było możliwe.

Niemniej jednak zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa niniejszemu wnioskowi towarzyszy dokument roboczy służb Komisji, który zawiera analizę skutków proponowanych środków w oparciu o istniejące dane i informacje zgromadzone podczas ukierunkowanych konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz pisemne uwagi otrzymane od zainteresowanych stron.

Na podstawie dostępnych informacji oczekuje się, że zmiany przyniosą znaczne roczne oszczędności kosztów w wysokości 706 mln EUR dla przemysłu – w tym MŚP, obywateli i administracji publicznej.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Niniejszy wniosek jest częścią zobowiązania Komisji Europejskiej do zmniejszenia obciążeń regulacyjnych dla obywateli, przedsiębiorstw i administracji publicznej w UE w celu zwiększenia dobrobytu i odporności UE. Wniosek ma zatem na celu uproszczenie przepisów dotyczących przemysłu motoryzacyjnego oraz zmniejszenie zbędnych obciążeń i kosztów dla przedsiębiorstw i organów, bez uszczerbku dla ochrony środowiska i bezpieczeństwa pojazdów.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie narusza praw podstawowych zapisanych w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej<sup>27</sup> i jest zgodny z uznanymi w niej zasadami. Zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw powinno prowadzić do korzyści społecznych w zakresie tworzenia dobrobytu, zatrudnienia i innowacji. Jednocześnie wniosek ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska i bezpieczeństwa pojazdów.

#### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Inicjatywa ta nie oznacza żadnych dodatkowych kosztów dla Komisji.

#### **5. ELEMENTY FAKULTATYWNE**

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

Komisja będzie monitorować wdrażanie i stosowanie nowych przepisów oraz ich przestrzeganie. Ponadto rozporządzenia, które mają zostać zmienione niniejszym wnioskiem, podlegają regularnej ocenie pod kątem efektywności, skuteczności w osiąganiu celów, odpowiedniości, spójności i wartości dodanej zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa. Niniejszy wniosek nie wymaga planu wdrożenia.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Proponowane zmiany w **rozporządzeniu (WE) nr 561/2006**: pierwsza proponowana zmiana ma na celu umożliwienie państwom członkowskim zwolnienia elektrycznych samochodów dostawczych kategorii N2<sup>28</sup> – o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, ale

---

<sup>27</sup> Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391, ELI: [http://data.europa.eu/eli/treaty/char\\_2012/oj](http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj).

<sup>28</sup> Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. b) pkt (ii) rozporządzenia (UE) 2018/858 pojazdami kategorii N2 są: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 12 ton.

nieprzekraczającej 4,25 tony – wykorzystywanych wyłącznie w transporcie krajowym, z obowiązku instalowania inteligentnych tachografów, aby zapewnić im takie same warunki jak ich odpowiednikom napędzanym paliwami kopalnymi, tj. samochodom dostawczym napędzanym olejem napędowym, które należą do kategorii N1<sup>29</sup>.

Głównym oczekiwanym skutkiem proponowanego środka jest zmniejszenie kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa – w szczególności MŚP będące głównymi użytkownikami lub nabywcami takich samochodów dostawczych – które nie będą już musiały instalować inteligentnych tachografów w elektrycznych samochodach dostawczych danego rodzaju. Ponadto usunięcie tachografu spowoduje również zmniejszenie obciążeń i kosztów administracyjnych dla przedsiębiorstw i kierowców, którzy nie będą już musieli pobierać danych z tachografu (od dwóch do czterech godzin w miesiącu). Dodatkowo wyrównanie warunków działania w odniesieniu do samochodów dostawczych kategorii N1 napędzanych olejem napędowym i elektrycznych samochodów dostawczych kategorii N2 przez obniżenie cen tych ostatnich pomoże stymulować upowszechnianie takich elektrycznych samochodów dostawczych.

Samochody kempingowe lub zestawy samochodów kempingowych o masie całkowitej przekraczającej 7,5 tony również podlegają przepisom dotyczącym czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz obowiązku instalacji i użytkowania tachografu.

W sprawie C-666/21 przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE)<sup>30</sup> obywatel argumentował, że rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 nie są adresowane do użytkowników niekomercyjnych i że takich pojazdów nie należy traktować jako transportu zarobkowego. Trybunał orzekł jednak, że przepisy te mogą mieć zastosowanie do użytkowników niekomercyjnych posiadających pojazdy o masie całkowitej przekraczającej 7,5 tony. W szczególności Trybunał orzekł, że „pojęcie »przewozu drogowego rzeczy« [...] obejmuje przewóz drogowy pojazdem, którego dopuszczalna masa całkowita w rozumieniu art. 4 lit. m) rozporządzenia nr 561/2006, ze zmianami, przekracza 7,5 tony, w tym gdy jest on przystosowany, by służyć nie tylko jako tymczasowa przestrzeń mieszkalna do użytku prywatnego, ale również przestrzeń na załadunek rzeczy przewożonych w celach niehandlowych, natomiast dopuszczalne obciążenie tego pojazdu i kategoria, pod jaką został wpisany do krajowego rejestru ruchu drogowego, nie mają znaczenia w tym względzie”.

W celu doprecyzowania ram prawnych dotyczących szczególnego przypadku samochodów kempingowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 7,5 tony wykorzystywanych do celów prywatnych oraz w celu zapewnienia jasności prawa producentom i klientom takich pojazdów druga proponowana zmiana polega na dodaniu nowej lit. s) do art. 13 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, która umożliwi państwom członkowskim zwolnienie samochodów kempingowych z przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz stosowania tachografu. Jednocześnie planowane zwolnienie z obowiązku stosowania tachografu w tych pojazdach przyczyni się do obniżenia kosztów i zwiększenia zaufania kierowców, którzy korzystają z samochodów kempingowych w celach turystycznych.

Proponowane zmiany w **rozporządzeniu (UE) 2019/2144**: proponowana zmiana ma na celu zwolnienie elektrycznych samochodów dostawczych kategorii N2 o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony i nieprzekraczającej 4,25 tony z obowiązku wyposażenia

<sup>29</sup> Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. b) pkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858 pojazdami kategorii N1 są: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3,5 tony.

<sup>30</sup> Wyrok – 2.03.2023 – Åklagarmyndigheten – Sprawa C-666/21, EU:C:2023:149.

w urządzenia ograniczenia prędkości, a tym samym zapewnienie im takich samych warunków jak ich odpowiednikom napędzanym paliwami kopalnymi, tj. samochodom dostawczym kategorii N1 napędzanym olejem napędowym.

Głównym oczekiwanym skutkiem proponowanego środka jest zmniejszenie kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa, w szczególności MŚP, które są głównymi użytkownikami lub nabywcami takich samochodów dostawczych. Oszczędności będą wynikać nie tylko z nieponiesionych kosztów związanych z montażem urządzenia ograniczenia prędkości, ale również z elastyczności operacyjnej zwiększonej dzięki możliwości prowadzenia tych pojazdów z nieco większą prędkością na autostradach. Dodatkowo wyrównanie warunków działania w odniesieniu do samochodów dostawczych kategorii N1 napędzanych olejem napędowym i elektrycznych samochodów dostawczych kategorii N2 przez obniżenie cen tych ostatnich pomoże stymulować upowszechnianie takich elektrycznych samochodów dostawczych. Należy również podkreślić, że nie przewiduje się, aby zwolnienie to miało jakiegokolwiek negatywny wpływ na efektywność środowiskową lub bezpieczeństwo pojazdów, których to dotyczy. Proponowane zmiany w **rozporządzeniu (UE) 2024/1257**: warunki temperaturowe „badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach”, o którym mowa w tabelach 1 i 2 w załączniku V, są objęte badaniem „zanieczyszczeń gazowych i PN w badaniach drogowych (RDE)” w tych samych tabelach. Wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) (od -7 °C do 38 °C), w związku z czym uznaje się za uzasadnione wyeliminowanie odrębnego badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach (typu 6).

Oczekiwane skutki proponowanego środka koncentrują się przede wszystkim na zachowaniu intencji współprawodawców, aby stosować przepisy Euro 6 zgodnie z art. 14 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1257, na zmniejszeniu obciążeń regulacyjnych bez tworzenia wyzwań związanych z przestrzeganiem przepisów oraz na zagwarantowaniu pewności prawa.

Kolejny proponowany środek polega na odniesieniu się do „kategorii pojazdów”, a nie „typów pojazdów” w przypadku homologacji typu silnika Euro 7 (oddzielnego zespołu technicznego), tj. „Wymagane badania demonstracyjne wszystkich paliw, w odniesieniu do których udzielono homologacji ~~typu~~ kategorii pojazdu, oraz wymagana deklaracja zgodności dla wszystkich paliw, wszystkich obciążeń użytkowych i wszystkich mających zastosowanie kategorii pojazdów”, odpowiednio w tabelach 3, 4, 7 i 8 w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257.

Oczekuje się, że proponowany środek doprowadzi do znacznego zmniejszenia obciążeń regulacyjnych, zarówno administracyjnych, jak i związanych z badaniami, bez uszczerbku dla norm środowiskowych. Pozwala on uniknąć powtarzania badań silników w różnych typach pojazdów, które wykorzystują tę samą technologię, i obniża koszty związane z wieloma homologacjami typu i procesami badań. Wspiera stabilność rynku i może potencjalnie prowadzić do niższych cen pojazdów, z korzyścią dla operatorów i konsumentów.

W ramach innego proponowanego środka zostanie doprecyzowane, że Komisja jest uprawniona do opracowania środków mających na celu zapewnienie, aby dane z pokładowych układów monitorujących (OBM) i pokładowych przyrządów do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCM) były skutecznie odbierane, zestawiane, przetwarzane i przechowywane w zharmonizowany sposób w celu monitorowania rzeczywistych wyników typów pojazdów spełniających normę Euro 7.

Infrastruktura danych z OBM i OBFCM zharmonizowana na szczeblu UE mogłaby przynieść znaczne oszczędności kosztów w porównaniu z opracowywaniem i utrzymywaniem własnych systemów przez każde państwo członkowskie. Oszczędności te wynikają z korzyści skali, z ograniczenia powielania działań i ze zharmonizowanych procesów zapewniania zgodności. Zamiast wchodzić w interakcję z wieloma systemami krajowymi, producenci pojazdów będą mogli jednokrotnie przekazywać znormalizowane dane, co ograniczy koszty integracji oprogramowania oraz certyfikacji.

Ponieważ **rozporządzenie (UE) nr 540/2014**<sup>[OBS]</sup> stało się nieaktualne, proponuje się jego uchylenie ze skutkiem od 1 lipca 2027 r. Ponadto zgodnie z art. 14 rozporządzenia (UE) nr 540/2014 dyrektywa Rady 70/157/EWG<sup>31</sup> traci moc z dniem 1 lipca 2027 r. Aby uniknąć potencjalnego braku pewności prawa, w niniejszym wniosku potwierdza się uchylenie z tą samą datą wejścia w życie.

Aby zastąpić odesłanie do uchylonego rozporządzenia, proponuje się zmianę załącznika II do **rozporządzenia (UE) 2018/858** przez odesłanie do regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) dotyczących hałasu: regulaminu nr 51<sup>32</sup> dotyczącego emisji hałasu z pojazdów kategorii M i N, regulaminu nr 59<sup>33</sup> dotyczącego zamiennych układów tłumiących oraz regulaminu nr 138<sup>34</sup> dotyczącego cichych pojazdów transportu drogowego lub dźwiękowych systemów informujących o pojeździe (AVAS).

Proponowane zmiany polegające na odesłaniu do regulaminów ONZ stworzyłyby równe warunki działania dla unijnych producentów samochodów sprzedających swoje samochody na całym świecie i zapobiegłyby konieczności stosowania przez nich dwóch różnych zestawów przepisów dotyczących hałasu. Proponowane zmiany usunęłyby również wszelkie potencjalne luki prawne i skutkowałyby prostszymi, bardziej spójnymi ramami zarówno dla przemysłu motoryzacyjnego i organów udzielających homologacji typu, jak i organów nadzoru rynku. Ponadto społeczeństwo i środowisko odniosłyby korzyści z rozszerzonego zakresu przepisów, które ograniczają hałas wybuchów w układzie wydechowym, hałas powodowany przez modulatory dźwięku i systemy wzmacniania dźwięku. W celu zapewnienia płynnego przejścia przemysłu na zmienione ramy prawne proponuje się przepisy przejściowe.

Proponowane zmiany w **rozporządzeniu (UE) 2018/858**: pierwszy proponowany środek zmieniający to rozporządzenie polega na wprowadzeniu w części A pkt 2 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858 nowego pkt 2.4 definiującego podkategorię małych pojazdów elektrycznych.

---

<sup>31</sup> Dyrektywa Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, s. 16, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

<sup>32</sup> Regulamin nr 51 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych mających co najmniej cztery koła w odniesieniu do emisji dźwięku (Dz.U. L 138 z 4.6.2018, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

<sup>33</sup> Regulamin nr 59 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji zamiennych układów tłumiących (Dz.U. L, 2025/844, 30.4.2025, <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

<sup>34</sup> Regulamin nr 138 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji cichych pojazdów transportu drogowego w odniesieniu do ich zmniejszonej słyszalności (Dz.U. L 9 z 13.1.2017, s. 33, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj>).

Proponowana zmiana umożliwi prawodawstwu UE ukierunkowanie środków regulacyjnych na tę konkretną podkategorię w celu zachęcania do produkcji i upowszechniania małych pojazdów elektrycznych. Na przykład przy ustalaniu dat rozpoczęcia stosowania przyszłych rozporządzeń dotyczących pojazdów silnikowych Komisja będzie brała pod uwagę proporcjonalnie większy wpływ nowych wymogów na koszty rozwoju małych pojazdów elektrycznych w porównaniu z pojazdami cięższymi i droższymi. Ponadto w kontekście norm emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów wprowadza się ukierunkowany mechanizm zachęt [proszę dodać odniesienie do wniosku dotyczącego przeglądu norm emisji CO<sub>2</sub>] w formie superjednostek. Pozwoli to producentom pojazdów uwzględniać wkład małych pojazdów elektrycznych w osiągnięciu ogólnego docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla całego parku pojazdów, co będzie stanowić silną zachętę dla producentów pojazdów do produkowania i komercjalizacji większej liczby małych pojazdów elektrycznych. Dodatkowo, jak zapowiedziano w Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego UE, Komisja ma wydać zalecenie zawierające warianty systemów zachęt, które – w stosownych przypadkach zgodnie z zasadami pomocy państwa – okazały się skuteczne w promowaniu upowszechniania pojazdów bezemisyjnych. Zalecenie Komisji będzie prawdopodobnie korzystne dla wszystkich pojazdów elektrycznych, w tym małych pojazdów elektrycznych zdefiniowanych w nowej podkategorii.

Oczekiwane korzyści wynikające z tej zmiany powinny być odczuwalne przez obywateli UE w postaci większych zalet zakupu lub posiadania małego samochodu elektrycznego, jednak zależy to od wdrożenia tych polityk na poziomie krajowym.

Kolejna proponowana zmiana rozporządzenia (UE) 2018/858 polega na wprowadzeniu nowego ust. 4 do art. 5.

W ramach tego środka Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych mających na celu określenie wymogów technicznych dla pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnątrz (OVC-HEV) w odniesieniu do kompatybilności interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego tych pojazdów z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania inteligentnego i dwukierunkowego.

Chociaż technologia pojazdów elektrycznych szybko się rozwija, a interakcje między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną są w coraz większym stopniu regulowane przez przepisy niesektorowe (DDC 2.0 – rozporządzenie (UE) 2016/1388 i RfG 2.0 – rozporządzenie (UE) 2016/631), zharmonizowane podejście do wymogów technicznych dotyczących pojazdów w tej dziedzinie staje się kluczowe dla uniknięcia fragmentacji oraz niepotrzebnych obciążeń i kosztów administracyjnych.

W przyszłości jednolite podejście do interoperacyjności będzie miało zasadnicze znaczenie dla przyspieszenia rozwoju nowych usług, takich jak zdolności związane z technologią pojazd-sieć (V2G). Usługi te mogą wspierać stabilność sieci, łagodzić zapotrzebowanie szczytowe, obniżać koszty energii dla właścicieli pojazdów elektrycznych i umożliwiać szersze wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych.

## Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 i (UE) 2024/1257 w odniesieniu do uproszczenia wymogów technicznych i procedur badań pojazdów silnikowych oraz uchylające dyrektywę Rady 70/157/EWG i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 i 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>35</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>36</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W raporcie Draghiego na temat przyszłości europejskiej konkurencyjności z 2024 r.<sup>37</sup> podkreślono, że liczba i złożoność przepisów może ograniczyć pole manewru dla przedsiębiorstw Unii i uniemożliwić im utrzymanie konkurencyjności. Szczegółowa analiza rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006<sup>38</sup>, (UE) 2018/858<sup>39</sup>, (UE) 2019/2144<sup>40</sup> i (UE) 2024/1257<sup>41</sup> wykazała również nadmierne

<sup>35</sup> Dz.U. C [...], [...], s. [...].

<sup>36</sup> Dz.U. C [...], [...], s. [...].

<sup>37</sup> [https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report\\_en?prefLang=pl](https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=pl).

<sup>38</sup> Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

<sup>39</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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

<sup>40</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE)

obciążenie administracyjne i koszty związane z wymogami określonymi w tych rozporządzeniach. Na podstawie tych ustaleń należy uprościć niektóre obowiązki producentów i właściwych organów określone w przepisach dotyczących przemysłu motoryzacyjnego oraz zmniejszyć niepotrzebne obciążenia i koszty dla przedsiębiorstw i organów, bez uszczerbku dla ochrony środowiska i bezpieczeństwa pojazdów.

- (2) W Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego UE<sup>42</sup> wezwano do przyjęcia pakietu uproszczeń regulacyjnych dla przemysłu motoryzacyjnego poprzez poprawę spójności i zgodności między różnymi wymogami regulacyjnymi.
- (3) Właściwą podstawą prawną przyjęcia środków niezbędnych do ustanowienia i funkcjonowania rynku wewnętrznego jest art. 114 TFUE. Oprócz art. 114 TFUE niniejsze rozporządzenie powinno mieć dodatkową szczegółową podstawę w odniesieniu do zmian rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w oparciu o art. 91 TFUE.
- (4) Chociaż niniejsze rozporządzenie przyjmuje się w celu ustanowienia i umożliwienia funkcjonowania rynku wewnętrznego, upraszczanie i usprawnianie wymogów technicznych, procedur badań i zasad homologacji typu pojazdów silnikowych wspiera również szerszy cel Unii polegający na sprzyjaniu stopniowej integracji krajów kandydujących z rynkiem unijnym. Przez promowanie zbieżności przepisów, dostosowanie do regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) oraz spójne wdrażanie dorobku prawnego Unii niniejsze rozporządzenie przyczynia się do zmniejszenia barier technicznych w handlu, wzmocnienia zintegrowanych europejskich łańcuchów wartości w przemyśle motoryzacyjnym oraz zwiększenia odporności i konkurencyjności europejskiego ekosystemu motoryzacyjnego, bez wpływu na autonomię prawa Unii lub podejmowania decyzji.
- (5) Aby poprawić warunki pracy kierowców, bezpieczeństwo ruchu drogowego i uczciwą konkurencję, w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014<sup>43</sup> wymaga się zainstalowania tachografu w pojazdach ciężarowych o masie powyżej 3,5 tony. Art. 3 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 zezwala

---

nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>41</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>42</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, „Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego” (COM(2025) 95 final).

<sup>43</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

jednak państwom członkowskim na zwolnienie z tego wymogu pojazdów, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

- (6) Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę 3,5 tony i w związku z tym podlegają wymogom określonym w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem tych rozporządzeń. Zapewnienie zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 stanowi znaczny wysiłek dla operatorów pojazdów i kierowców oraz spowalnia wzrost liczby lekkich elektrycznych pojazdów użytkowych o napędzie akumulatorowym.
- (7) Aby ograniczyć niepotrzebne koszty dla producentów i operatorów pojazdów, z których wielu to małe i średnie przedsiębiorstwa, należy znieść wymóg instalacji tachografów w lekkich elektrycznych pojazdach użytkowych o napędzie akumulatorowym o masie poniżej 4,25 tony.
- (8) Ponieważ decyzja o skorzystaniu z tego zwolnienia należy do państw członkowskich, zwolnienie powinno mieć zastosowanie jedynie do lekkich elektrycznych pojazdów użytkowych wykorzystywanych wyłącznie w transporcie krajowym.
- (9) Aby zmniejszyć obciążenie kierowców niezawodowych prowadzących duże samochody kempingowe w celach niehandlowych, które wynika z obowiązku instalacji i używania tachografu, oraz wpływ, jaki może to mieć na popyt na takie pojazdy, organy krajowe powinny mieć możliwość zwolnienia takich pojazdów i operacji z obowiązku stosowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz używania tachografu, pod warunkiem że nie zagraża to realizacji celów, o których mowa w art. 1 wspomnianego rozporządzenia.
- (10) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 zezwala na homologację typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do poziomu hałasu i dźwiękowych systemów informujących o pojeździe albo na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014<sup>44</sup>, albo na podstawie regulaminów ONZ, w tym regulaminów EKG ONZ nr 138<sup>45</sup>, 51<sup>46</sup> i 59<sup>47</sup>. Ten równoległy system może spowodować fragmentację rynku. Ponadto rozporządzenie (UE) nr 540/2014 stało się nieaktualne ze względu na brak aktualizacji dostosowującej do trzech wyżej wymienionych regulaminów EKG ONZ. Aby zapewnić spójne ramy i pełne dostosowanie do regulaminów ONZ, należy uchylć

---

<sup>44</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG (Dz.U. L 158 z 27.5.2014, s. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

<sup>45</sup> Regulamin nr 138 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji cichych pojazdów transportu drogowego w odniesieniu do ich zmniejszonej słyszalności [2017/71] (Dz.U. L 9 z 13.1.2017, s. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

<sup>46</sup> Regulamin nr 51 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych mających co najmniej cztery koła w odniesieniu do emisji dźwięku [2018/798] (Dz.U. L 138 z 4.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

<sup>47</sup> Regulamin nr 59 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji zamiennych układów tłumiących [2025/844] (Dz.U. L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

rozporządzenie (UE) nr 540/2014 oraz zmienić załącznik II do rozporządzenia (UE) 2018/858 w taki sposób, aby dopuszczalne było spełnienie wyłącznie wymogów mających zastosowanie regulaminów ONZ.

- (11) Ponieważ technologia pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym rozwija się w szybkim tempie, a liczba pojazdów elektrycznych na rynku rośnie, interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną staje się coraz istotniejsza. Zharmonizowane podejście do interoperacyjności na poziomie Unii ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia fragmentacji niektórych wymogów technicznych, które są opracowywane poza ramami homologacji typu pojazdu, w szczególności w odniesieniu do wdrożenia zmienionych kodeksów sieci (kodeksu sieci dotyczącego przyłączenia odbioru ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1388<sup>48</sup> oraz kodeksu sieci dotyczącego wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/631<sup>49</sup>). W związku z tym aby zapewnić zharmonizowane zdolności pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i umożliwić świadczenie interoperacyjnych usług związanych z technologią pojazd-sieć, pojazdy będą musiały spełniać określone wymogi techniczne. Aby zapewnić interoperacyjność między pojazdami, infrastrukturą ładowania i siecią elektroenergetyczną, w rozporządzeniu (UE) 2018/858 należy zatem przyznać Komisji uprawnienia do określenia wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania.
- (12) Przejście na bardziej zrównoważony transport drogowy jest stymulowane głównie wzrostem sprzedaży modeli pojazdów elektrycznych w segmencie premium. Aby jednak zapewnić kontynuację tej transformacji, konieczne jest zwiększenie przystępności cenowej pojazdów elektrycznych. Ukierunkowane środki regulacyjne (dłuższy okres przejściowy dla nowych wymogów, ukierunkowane zachęty w normach emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów), bodźce podatkowe (takie jak programy subsydiowania) oraz inne niż podatkowe (takie jak zarezerwowane miejsca parkingowe), w stosownych przypadkach zgodne z zasadami pomocy państwa, mogą przyczynić się do większej przystępności cenowej małych pojazdów elektrycznych. Obecnie w ramach homologacji typu brakuje jednak definicji prawnej małego pojazdu elektrycznego. W związku z tym należy wprowadzić podkategorię w ramach istniejącej kategorii pojazdów M1.
- (13) Przy ustalaniu dat rozpoczęcia stosowania przyszłych wymogów dotyczących pojazdów silnikowych mających wpływ na tę nową podkategorię małych pojazdów elektrycznych należy wziąć pod uwagę proporcjonalnie większy wpływ nowych wymogów na koszty rozwoju małych pojazdów elektrycznych w porównaniu z pojazdami cięższymi i droższymi.

---

<sup>48</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1388 z dnia 17 sierpnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący przyłączenia odbioru (Dz.U. L 223 z 18.8.2016, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

<sup>49</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/631 z dnia 14 kwietnia 2016 r. ustanawiające kodeks sieci dotyczący wymogów w zakresie przyłączenia jednostek wytwórczych do sieci (Dz.U. L 112 z 27.4.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

- (14) Jak zapowiedziano w Planie działania dla przemysłu motoryzacyjnego UE, Komisja ma wydać zalecenie zawierające warianty systemów zachęt, które okazały się skuteczne w promowaniu upowszechniania pojazdów bezemisyjnych i są zgodne z regułami konkurencji. Zalecenia dla państw członkowskich dotyczące środków podatkowych (tj. subsydiów na zakup, zwolnień podatkowych, zwolnienia z opłat drogowych) i niepodatkowych (tj. przydziału praw do parkowania w zależności od wielkości pojazdu, specjalnej infrastruktury ładowania itp.) mogłyby również opierać się na nowej podkategorii pojazdów obejmującej małe samochody elektryczne.
- (15) Art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 92/6/EWG<sup>50</sup> w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów przewiduje wymóg montowania i stosowania urządzeń ograniczenia prędkości w pojazdach kategorii N2 i N3. Zgodnie z tym artykułem pojazdy takie mogą być używane na drogach tylko wtedy, gdy są wyposażone w urządzenie ograniczenia prędkości. Wymóg montażu został włączony do przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144.
- (16) Ze względu na masę akumulatora lekkie elektryczne pojazdy użytkowe o napędzie akumulatorowym mogą przekraczać masę 3,5 tony i podlegają wymogowi wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości, mimo że mają taką samą ładowność i takie samo zastosowanie jak lekkie pojazdy użytkowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2019/2144. Wymóg ten nakłada niepotrzebne koszty na producentów pojazdów i przedsiębiorstwa nabywające takie pojazdy oraz spowalnia wzrost liczby bezemisyjnych lekkich pojazdów użytkowych. Należy zatem objąć pojazdy bezemisyjne kategorii N2 o dopuszczalnej masie całkowitej między 3,5 tony a 4,25 tony zwolnieniem z wymogu wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości.
- (17) Zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 producenci pojazdów kategorii M1 i N1 są zobowiązani do przeprowadzania badań laboratoryjnych silników w niskich temperaturach. Ponieważ warunki temperaturowe badania laboratoryjnego emisji w niskich temperaturach są objęte badaniem zanieczyszczeń gazowych i liczby cząstek stałych w badaniach drogowych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, wykazanie spełnienia wymagań w zakresie emisji w warunkach niskiej temperatury (-7 °C) jest objęte obowiązkiem spełnienia wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (od -7 °C do 38 °C). Aby zatem zmniejszyć koszty ponoszone przez producentów w związku ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257, należy znieść ten specjalny wymóg dotyczący badania laboratoryjnego w niskich temperaturach, ponieważ jego zniesienie nie spowoduje naruszenia norm środowiskowych, których spełnianie zapewnia badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.
- (18) W załączniku V do rozporządzenia (UE) 2024/1257 wymaga się, aby do celów badania silników pojazdów ciężkich przeprowadzono badania demonstracyjne wszystkich mających zastosowanie paliw w ramach każdego typu pojazdu. W dążeniu do znacznego zmniejszenia kosztów administracyjnych związanych z tymi badaniami

---

<sup>50</sup> Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

bez uszczerbku dla norm środowiskowych należy wprowadzić wymogi dotyczące badań na poziomie kategorii pojazdów w tabelach 1, 2, 3, 4, 7 i 8 w tym załączniku V.

- (19) Rozporządzeniem (UE) 2024/1257 wprowadzono pokładowe układy monitorujące (OBM) oraz pokładowe przyrządy do pomiaru zużycia paliwa lub energii (OBFCM), które mają na celu ułatwienie kontroli zgodności w czasie rzeczywistym, działań na rzecz harmonizacji i nadzoru nad cyklem życia oraz zmniejszenie wydatków na badania oraz uproszczenie środków egzekwowania przepisów. Aby skutecznie odbierać, przetwarzać i przechowywać dane OBM i OBFCM, konieczne jest doprecyzowanie, że uprawnienie Komisji do przyjmowania środków wykonawczych obejmuje również określanie metod i wymogów niezbędnych do monitorowania zgodności typów pojazdów.
- (20) Aby zapewnić jasność prawa po uchyleniu rozporządzenia (UE) nr 540/2014, które zawierało przepis uchylający rozporządzenie Rady 70/157/EWG<sup>51</sup>, w niniejszym rozporządzeniu należy przewidzieć uchylenie dyrektywy Rady 70/157/EWG. Aby zapewnić producentom pojazdów wystarczająco dużo czasu na dostosowanie ich procesów produkcji, należy przewidzieć okres przejściowy, w którym pojazdy nadal mogłyby być homologowane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 540/2014,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### *Artykuł 1*

##### Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006

W art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) dodaje się lit. fa) w brzmieniu:  
„fa) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy i z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 4,25 tony;”;
- 2) dodaje się lit. s) w brzmieniu:  
„s) samochodami kempingowymi zdefiniowanymi w części A pkt 5.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858, używanymi wyłącznie do niehandlowego przewozu.”.

#### *Artykuł 2*

##### Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/858

W rozporządzeniu (UE) 2018/858 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 5 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:  
„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 82 aktów delegowanych uzupełniających niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie wymogów technicznych dotyczących interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych

---

<sup>51</sup> Dyrektywa Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, s. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania inteligentnego i dwukierunkowego.”;

- 2) w załącznikach I i II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

### *Artykuł 3*

#### Zmiana w rozporządzeniu (UE) 2019/2144

W art. 9 rozporządzenia (UE) 2019/2144 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

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

### *Artykuł 4*

#### Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2024/1257

W rozporządzeniu (UE) 2024/1257 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 14 ust. 4 lit. j) otrzymuje brzmienie:  
„j) metod, wymogów i badań, w tym progów zgodności, zapewniających działanie przyrządów OBFCM i układów OBD i OBM oraz czujników w takich przyrządach i układach, do celów przekazywania danych zarejestrowanych przez te przyrządy i układy poza pojazd, w tym na potrzeby monitorowania zgodności typów pojazdów;”;
- 2) w załączniku V wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

### *Artykuł 5*

#### Uchylenia

1. Rozporządzenie (UE) nr 540/2014 traci moc.
2. Dyrektywa 70/157/EWG traci moc ze skutkiem od dnia 1 lipca 2027 r.

### *Artykuł 6*

#### Przepis przejściowy

Świadectwa zgodności dla nowych pojazdów wyprodukowanych po dniu [UP: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. i homologowanych przed dniem 1 lipca 2028 r. zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 540/2014 zachowują ważność do celów art. 48 i 49 rozporządzenia (UE) 2018/858.

### *Artykuł 7*

#### Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

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

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od [dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*]. Art. 3 stosuje się jednak od dnia [...] r. [data transpozycji we wniosku zmieniającym dyrektywę 92/6/EWG].

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

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodnicząca*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*

## **OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH I CYFROWYCH REGULACJI**

1.	STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY .....	3
1.1.	Tytuł wniosku/inicjatywy .....	3
1.2.	Obszary polityki, których dotyczy wnioski/inicjatywa .....	3
1.3.	Cel(e).....	3
1.3.1.	Cel(e) ogólny(-e).....	3
1.3.2.	Cel(e) szczegółowy(-e) .....	3
1.3.3.	Oczekiwane wyniki i wpływ .....	3
1.3.4.	Wskaźniki dotyczące realizacji celów .....	3
1.4.	Wniosek/inicjatywa dotyczy: .....	4
1.5.	Uzasadnienie wniosku/inicjatywy.....	4
1.5.1.	Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy .....	4
1.5.2.	Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie. ....	4
1.5.3.	Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań .....	4
1.5.4.	Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami .....	5
1.5.5.	Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków .....	5
1.6.	Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego .....	6
1.7.	Planowane metody wykonania budżetu .....	6
2.	ŚRODKI ZARZĄDZANIA .....	8
2.1.	Zasady nadzoru i sprawozdawczości .....	8
2.2.	System zarządzania i kontroli .....	8
2.2.1.	Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmów finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli .....	8
2.2.2.	Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia.....	8
2.2.3.	Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu) .....	8
2.3.	Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom .....	9
3.	SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY.....	10

3.1.	Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wnioski/inicjatywa ma wpływ.....	10
3.2.	Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki .....	12
3.2.1.	Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne.....	12
3.2.1.1.	Środki z uchwalonego budżetu .....	12
3.2.1.2.	Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel .....	17
3.2.2.	Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych.....	22
3.2.3.	Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne.....	24
3.2.3.1.	Środki z uchwalonego budżetu .....	24
3.2.3.2.	Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel .....	24
3.2.3.3.	Ogółem środki .....	24
3.2.4.	Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie .....	25
3.2.4.1.	Finansowane z uchwalonego budżetu .....	25
3.2.4.2.	Finansowane z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel .....	26
3.2.4.3.	Zapotrzebowanie na zasoby ludzkie ogółem .....	26
3.2.5.	Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi	28
3.2.6.	Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi .....	28
3.2.7.	Udział osób trzecich w finansowaniu .....	28
3.3.	Szacunkowy wpływ na dochody .....	29
4.	WYMIAR CYFROWY.....	29
4.1.	Wymogi cyfrowe.....	30
4.2.	Dane .....	30
4.3.	Rozwiązania cyfrowe .....	31
4.4.	Ocena interoperacyjności .....	31
4.5.	Środki wspierające cyfrowe wdrażanie.....	32

**1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY**

**1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy**

**1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa**

**1.3. Cel(e)**

*1.3.1. Cel(e) ogólny(-e)*

*1.3.2. Cel(e) szczegółowy(-e)*

Cel szczegółowy nr:

*1.3.3. Oczekiwane wyniki i wpływ*

*Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.*

*1.3.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

*Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.*

**1.4. Wniosek/inicjatywa dotyczy:**

- nowego działania
- nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego<sup>52</sup>
- przedłużenia bieżącego działania
- połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

**1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy**

*1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

<sup>52</sup> O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

- 1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.*

Przyczyny działania na poziomie unijnym(*ex ante*)

Oczekiwana wygenerowana unijna wartość dodana (*ex post*)

- 1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

--

- 1.5.4. *Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami*

--

- 1.5.5. *Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków*

--

## 1.6. Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego

### Ograniczony czas trwania

- Czas trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- Czas trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

### Nieograniczony czas trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,
- po którym następuje faza operacyjna.

## 1.7. Planowane metody wykonania budżetu

### Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

- w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii
- przez agencje wykonawcze

### Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

### Zarządzanie pośrednie przez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym
- organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (wyszczególnić)
- Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu i Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu
- organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego
- organom prawa publicznego
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, w zakresie, w jakim są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe
- podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym
- podmiotom mającym siedzibę w państwie członkowskim, podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego lub prawu Unii i kwalifikującym się, zgodnie z przepisami sektorowymi, do powierzenia im wykonywania środków finansowych Unii lub gwarancji budżetowych, w zakresie, w jakim podmioty te są kontrolowane przez podmioty prawa publicznego lub podmioty podlegające prawu prywatnemu świadczące usługi użyteczności publicznej, a także posiadają odpowiednie gwarancje finansowe w formie odpowiedzialności solidarnej

organów kontrolnych lub równoważne gwarancje finansowe, które mogą być ograniczone, w odniesieniu do każdego działania, do maksymalnej kwoty wsparcia Unii.

Uwagi

--

## **2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA**

### **2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości**

--

### **2.2. System zarządzania i kontroli**

#### *2.2.1. Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmów finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli*

--

#### *2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia*

--

#### *2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

--

### **2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom**

--

### 3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

#### 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wnioski/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

*Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych*

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zrózn. / niezrózn. <sup>53</sup>	państw EFTA <sup>54</sup>	krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów <sup>55</sup>	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
	[XX.YY.YY.YY]	Zrózn. / niezrózn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE
	[XX.YY.YY.YY]	Zrózn. / niezrózn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE
	[XX.YY.YY.YY]	Zrózn. / niezrózn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE

- Proponowane nowe linie budżetowe

*Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych*

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zrózn. / niezrózn.	państw EFTA	krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
	[XX.YY.YY.YY]	Zrózn. / niezrózn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE
	[XX.YY.YY.YY]	Zrózn. / niezrózn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE
	[XX.YY.YY.YY]	Zrózn. / niezrózn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE

<sup>53</sup> Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

<sup>54</sup> EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

<sup>55</sup> Kraje kandydujące oraz, w stosownych przypadkach, potencjalni kandydaci z Bałkanów Zachodnich.

### 3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

#### 3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej

##### 3.2.1.1. Środki z uchwalonego budżetu

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych		Numer					
Dyrekcja Generalna: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	<b>OGÓŁEM WRF 2021–2027</b>
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					<b>0,000</b>
	Środki płatności	(2a)					<b>0,000</b>
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					<b>0,000</b>
	Środki płatności	(2b)					<b>0,000</b>
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					<b>0,000</b>
<b>OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej &lt;.....&gt;</b>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Środki płatności	=2a+2b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
Dyrekcja Generalna: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	<b>OGÓŁEM WRF 2021–2027</b>
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					<b>0,000</b>

	Środki płatności na	(2a)						0,000
Linia budżetowa	Środki zobowiązania na	(1b)						0,000
	Środki płatności na	(2b)						0,000
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy								
Linia budżetowa		(3)						0,000
<b>OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej &lt;.....&gt;</b>	Środki zobowiązania na	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki płatności na	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Rok	Rok	Rok	Rok	<b>OGÓŁEM WRF 2021–2027</b>	
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>		
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki zobowiązania na	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki płatności na	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁ &lt;...&gt; wieloletnich ram finansowych</b>	Środki zobowiązania na	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki płatności na	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

<b>Dział wieloletnich ram finansowych</b>	Numer	
---	-------	--

Dyrekcja Generalna: <.....>	Rok <b>2024</b>	Rok <b>2025</b>	Rok <b>2026</b>	Rok <b>2027</b>	<b>OGÓŁEM WRF 2021–2027</b>
-----------------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	-----------------------------

Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					0,000
	Środki na płatności	(2a)					0,000
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					0,000
	Środki na płatności	(2b)					0,000
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					0,000
<b>OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej &lt;.....&gt;</b>	Środki na zobowiązania	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki na płatności	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Dyrekcja Generalna: <.....>			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM WRF 2021–2027
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					0,000
	Środki na płatności	(2a)					0,000
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					0,000
	Środki na płatności	(2b)					0,000
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					0,000
<b>OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej &lt;.....&gt;</b>	Środki na zobowiązania	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki na płatności	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM WRF 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓŁEM środki na DZIAŁ <....> wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki na płatności	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM WRF 2021– 2027
			2024	2025	2026	2027	
• OGÓŁEM środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne)	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy (wszystkie działy operacyjne)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 6 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki na płatności	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Dział wieloletnich ram finansowych	7	„Wydatki administracyjne”	Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM WRF 2021– 2027
			2024	2025	2026	2027	
Dyrekcja Generalna: <.....>							

• Zasoby ludzkie		0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>OGÓŁEM Dyrekcja Generalna &lt;....&gt;</b>	Środki	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

Dyrekcja Generalna: <.....>		Rok <b>2024</b>	Rok <b>2025</b>	Rok <b>2026</b>	Rok <b>2027</b>	<b>OGÓŁEM WRF 2021– 2027</b>
• Zasoby ludzkie		0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>OGÓŁEM Dyrekcja Generalna &lt;....&gt;</b>	Środki	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych</b>	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok <b>2024</b>	Rok <b>2025</b>	Rok <b>2026</b>	Rok <b>2027</b>	<b>OGÓŁEM WRF 2021– 2027</b>
<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7</b>	Środki na zobowiązania	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
wieloletnich ram finansowych	Środki na płatności	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

### 3.2.1.2. Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

<b>Dział wieloletnich ram finansowych</b>	Numer	
---	-------	--

Dyrekcja Generalna: <.....>	Rok	Rok	Rok	Rok	<b>OGÓŁEM WRF</b>
-----------------------------	-----	-----	-----	-----	-------------------

			2024	2025	2026	2027	2021–2027
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					0,000
	Środki na płatności	(2a)					0,000
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					0,000
	Środki na płatności	(2b)					0,000
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					0,000
<b>OGÓLEM środki dla Dyrekcji Generalnej &lt;.....&gt;</b>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Środki na płatności	=2a+2b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
Dyrekcja Generalna: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	<b>OGÓLEM WRF 2021–2027</b>
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					0,000
	Środki na płatności	(2a)					0,000
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					0,000
	Środki na płatności	(2b)					0,000
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					0,000
<b>OGÓLEM środki dla Dyrekcji Generalnej &lt;.....&gt;</b>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Środki na płatności	=2a+2b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
			Rok	Rok	Rok	Rok	<b>OGÓLEM WRF 2021–2027</b>
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	

OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy			(6)	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁ &lt;...&gt;</b> wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Środki na płatności	=5+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Dział wieloletnich ram finansowych</b>		Numer					

Dyrekcja Generalna: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM WRF 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					0,000
	Środki na płatności	(2a)					0,000
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					0,000
	Środki na płatności	(2b)					0,000
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					0,000
<b>OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej &lt;.....&gt;</b>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Środki na płatności	=2a+2b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
Dyrekcja Generalna: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM WRF 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	

Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					0,000
	Środki na płatności	(2a)					0,000
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					0,000
	Środki na płatności	(2b)					0,000
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					0,000
<b>OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej &lt;.....&gt;</b>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki na płatności	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Rok	Rok	Rok	Rok	<b>OGÓŁEM WRF 2021–2027</b>
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁ &lt;....&gt; wieloletnich ram finansowych</b>	Środki na zobowiązania	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki na płatności	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Rok	Rok	Rok	Rok	<b>OGÓŁEM WRF 2021–2027</b>
			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	
• OGÓŁEM środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne)	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy (wszystkie działy operacyjne)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 6</b> wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
	Środki na płatności	=5+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

<b>Dział wieloletnich ram finansowych</b>	<b>7</b>	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dyrekcja Generalna: <.....>	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM WRF 2021–2027
• Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
• Pozostałe wydatki administracyjne	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>OGÓŁEM Dyrekcja Generalna &lt;...&gt;</b> Środki	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

Dyrekcja Generalna: <.....>	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM WRF 2021–2027
• Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
• Pozostałe wydatki administracyjne	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>OGÓŁEM Dyrekcja Generalna &lt;...&gt;</b> Środki	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych</b>	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	<b>OGÓŁEM WRF 2021– 2027</b>
<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7</b>	Środki na zobowiązania	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
wieloletnich ram finansowych	Środki na płatności	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

3.2.2. Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych (nie wypełniać w przypadku agencji zdecentralizowanych)

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ↓			Rok 2024		Rok 2025		Rok 2026		Rok 2027		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. sekcja 1.6)						OGÓŁEM		
	PRODUKT																		
	Rodzaj <sup>56</sup>	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 <sup>57</sup>																			
- Produkt																			
- Produkt																			
- Produkt																			
Cel szczegółowy nr 1 – suma częściowa																			

<sup>56</sup> Produkty odnoszą się do produktów i usług, które mają zostać zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

<sup>57</sup> Zgodnie z opisem w sekcji 1.3.2. „Cel(e) szczegółowy(-e)”.

CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 2 – suma częstkowa																		
<b>OGÓLEM</b>																		

### 3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej

#### 3.2.3.1. Środki z uchwalonego budżetu

ZATWIERDZONE ŚRODKI	Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>DZIAŁ 7</b>					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pozostałe wydatki administracyjne	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Suma częściowa DZIAŁ 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Poza DZIAŁEM 7</b>					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Suma częściowa poza DZIAŁEM 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>OGÓŁEM</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

#### 3.2.3.2. Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel

ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL	Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>DZIAŁ 7</b>					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pozostałe wydatki administracyjne	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Suma częściowa DZIAŁ 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Poza DZIAŁEM 7</b>					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Suma częściowa poza DZIAŁEM 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>OGÓŁEM</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

#### 3.2.3.3. Ogółem środki

OGÓŁEM ZATWIERDZONE ŚRODKI + ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL	Rok	Rok	Rok	Rok	OGÓŁEM 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>DZIAŁ 7</b>					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pozostałe wydatki administracyjne	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Suma częściowa DZIAŁ 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Poza DZIAŁEM 7</b>					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>OGÓLEM</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte ze środków dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

### 3.2.4. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej

#### 3.2.4.1. Finansowane z uchwalonego budżetu

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy (EPC)

ZATWIERDZONE ŚRODKI		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
<b>• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)</b>					
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)		0	0	0	0
20 01 02 03 (w delegaturach UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić)		0	0	0	0
<b>• Personel zewnętrzny (w EPC)</b>					
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)		0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)		0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm. [XX.01.YY.YY]	- w centrali	0	0	0	0
	- w delegaturach UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 7		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 7		0	0	0	0
<b>OGÓLEM</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 3.2.4.2. Finansowane z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel

ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
<b>• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)</b>					
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)		0	0	0	0
20 01 02 03 (w delegaturach UE)		0	0	0	0

01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić)	0	0	0	0
<b>• Personel zewnętrzny (w EPC)</b>				
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)	0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)	0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm. [XX.01.YY.YY]	- w centrali	0	0	0
	- w delegaturach UE	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 7	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 7	0	0	0	0
<b>OGÓLEM</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 3.2.4.3. Zapotrzebowanie na zasoby ludzkie ogółem

<b>OGÓLEM ZATWIERDZONE ŚRODKI + ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL</b>	Rok <b>2024</b>	Rok <b>2025</b>	Rok <b>2026</b>	Rok <b>2027</b>
<b>• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)</b>				
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	0	0	0	0
20 01 02 03 (w delegaturach UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić)	0	0	0	0
<b>• Personel zewnętrzny (w EPC)</b>				
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)	0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)	0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm. [XX.01.YY.YY]	- w centrali	0	0	0
	- w delegaturach UE	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 7	0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 7	0	0	0	0
<b>OGÓLEM</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Personel niezbędny do wdrożenia wniosku (w EPC):

	Personel już pracujący w służbach Komisji	Personel dodatkowy*		
		Finansowany z działu 7 lub ze środków „Badania	Finansowany z linii BA	Finansowany z opłat

		<b>naukowe”</b>		
Stanowiska w planie zatrudnienia			Nie dotyczy	
Personel zewnętrzny (CA, SNE, INT)				

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas okreslony	
Personel zewnetrzny	

### 3.2.5. Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi

Obowiązkowo w tabeli poniżej: szacowany wpływ wniosku/inicjatywy na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi.

W wyjątkowych przypadkach, jeżeli wymaga tego realizacja wniosku/inicjatywy, we wskazanym wierszu należy podać środki z działu 7.

Środki z działów 1–6 należy podać w wierszu „Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych”. Wydatki te odnoszą się do budżetu operacyjnego na ponowne wykorzystanie / zakup / rozwój platform / narzędzi informatycznych bezpośrednio związanych z realizacją inicjatywy oraz powiązanych z nimi inwestycji (np. licencje, badania, przechowywanie danych). Informacje podane w tej tabeli powinny zgadzać się z informacjami przedstawionymi w sekcji 4 „Wymiar cyfrowy”.

OGÓLEM środki na IT i technologie cyfrowe	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓLE M WRF 2021– 2027
<b>DZIAŁ 7</b>					
Wydatki na IT (ponoszone przez organizację)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Suma cząstkowa DZIAŁ 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Poza DZIAŁEM 7</b>					
Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>OGÓLEM</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

### 3.2.6. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

- może zostać w pełni sfinansowany(-a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF)

- wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF
- wymaga rewizji WRF

### 3.2.7. *Udział osób trzecich w finansowaniu*

Wniosek/inicjatywa:

- nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Ogółem
Określić organ współfinansujący					
OGÓLEM środki objęte współfinansowaniem					

### 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody
- Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
  - wpływ na zasoby własne
  - wpływ na dochody inne
  - Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy <sup>58</sup>			
		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
Artykuł ...					

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

<sup>58</sup> W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.

#### 4. WYMIAR CYFROWY

##### 4.1. Wymogi cyfrowe

Odniesienie do wymogu	Opis wymogu	Podmioty, których dotyczy wymóg lub na które wymóg ten ma wpływ	Procesy ogólne	Kategorie
Art. 2 pkt 1	Zgodnie z art. 82 Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zmieniających i uzupełniających niniejsze rozporządzenie w celu określenia wymogów technicznych dla pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnątrz (OVC-HEV) w odniesieniu do interfejsu komunikacyjnego i sprzętowego tych pojazdów z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania inteligentnego i dwukierunkowego.	Komisja Europejska Organy krajowe Podmioty gospodarcze	Wymiana danych	Dane
Art. 4 pkt 1	Komisja, w razie potrzeby we współpracy z państwami członkowskimi, wprowadza środki w celu zapewnienia, aby dane OBM i OBFCM były otrzymywane, przetwarzane i przechowywane skutecznie	Komisja Europejska Organy krajowe Podmioty gospodarcze	Wymiana danych	Dane

	i w zharmonizowany sposób.			
Art. 4 pkt 2	Metody, środki, wymogi i badania, w tym progi zgodności, zapewniające działanie przyrządów OBFCM i układów OBD i OBM oraz czujników w takich przyrządach i układach, a także przekazywanie danych zarejestrowanych przez te przyrządy i układy poza pojazd.	Komisja Europejska Organy krajowe Podmioty gospodarcze		Dane

#### 4.2. Dane

Rodzaj danych	Odniesienie do wymogu/wymogów	Normy lub specyfikacje (stosownie do przypadku)
Dane dotyczące komunikacji pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnątrz (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania inteligentnego i dwukierunkowego.	Artykuł 2	Komisja wprowadza środki ustanawiające specyfikacje techniczne.
Dane OBM i OBFCM	Artykuł 4	Komisja wprowadza środki ustanawiające specyfikacje techniczne.

#### Powiązanie z europejską strategią w zakresie danych

*Wyjaśnienie, w jaki sposób wymogi te są zgodne z europejską strategią w zakresie danych.*

Komisja wprowadza środki zapewniające zgodność z europejską strategią w zakresie danych.

#### Powiązanie z zasadą jednorazowości

*Wyjaśnienie, w jaki sposób uwzględniono zasadę jednorazowości i w jaki sposób zbadano możliwość ponownego wykorzystania istniejących danych.*

Zasada jednorazowości zostanie uwzględniona w aktach delegowanych.

Wyjaśnienie, w jaki sposób nowo utworzone dane są możliwe do znalezienia, dostępne, interoperacyjne i nadające się do ponownego wykorzystania oraz spełniają normy wysokiej jakości.

Wszystkie szczegóły zostaną opisane w przyszłych aktach delegowanych.

## Przepływ danych

### Ogólny opis przepływu danych

Rodzaj danych	Odniesienia do wymogów	Podmioty dostarczające dane	Podmioty otrzymujące dane	Czynnik uruchamiający wymianę danych	Częstotliwość (jeżeli dotyczy)
Dane dotyczące komunikacji pojazdów wyłącznie elektrycznych (PEV) i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnątrz (OVC-HEV) z infrastrukturą ładowania, siecią elektroenergetyczną i stacjonarnymi systemami zasilania zdolnymi do obsługi funkcji ładowania inteligentnego i dwukierunkowego.	Artykuł 2	Producenci pojazdów Operatorzy sieci Inne podmioty gospodarcze	Producenci pojazdów Operatorzy sieci Inne podmioty gospodarcze	//	//
Dane OBM i OBFCM	Artykuł 4	Producenci pojazdów	Komisja Europejska  Państwa członkowskie	//	//

### 4.3. Rozwiązania cyfrowe

Rozwiązania cyfrowe	Odniesienia do	Podstawowa wymagana	Organ odpowiedzi	W jaki sposób zapewnia	W jaki sposób uwzględnić	Wykorzystanie technologii
---------------------	----------------	---------------------	------------------	------------------------	--------------------------	---------------------------

	wymóg w	funkcjonalność	alny	nia jest dostępność?	no wymóg ponownego wykorzystania?	sztucznej inteligencji (stosownie do przypadku)
Zharmonizowana infrastruktura danych OBM/OBF CM na szczeblu UE	Artykuł 4	Komisja wprowadza środki ustanawiające te funkcjonalności.	Komisja Europejska	W środkach tych uwzględnione zostaną wymogi dostępności.	W środkach tych zostaną uwzględnione wymogi ponownego wykorzystania.	//

### Rozwiązanie cyfrowe #1

Polityka cyfrowa lub sektorowa (jeżeli mają zastosowanie)	Wyjaśnienie, w jaki sposób te polityki są zgodne
<i>Akt w sprawie sztucznej inteligencji</i>	//
<i>Ramy UE dotyczące cyberbezpieczeństwa</i>	Uwzględnia się w środkach.
<i>eIDAS</i>	Uwzględnia się w środkach.
<i>Jednolity portal cyfrowy oraz IMI</i>	Uwzględnia się w środkach.
<i>Inne</i>	//

#### 4.4. Ocena interoperacyjności

Cyfrowa usługa publiczna lub kategoria cyfrowych usług publicznych	Opis	Odniesienia do wymogów	Rozwiązania Interoperacyjnej Europy (NIE DOTYCZY)	Inne rozwiązania w zakresie interoperacyjności
Usprawnione monitorowanie osiągnięć pojazdu w rzeczywistych warunkach jazdy zgodnie z normą Euro 7	Usprawnione monitorowanie osiągnięć pojazdu w rzeczywistych warunkach jazdy zgodnie z normą Euro 7	Artykuł 4	//	

### Cyfrowa usługa publiczna #1

Ocena	Środki	Potencjalne utrzymujące się bariery (jeśli dotyczy)
Dostosowanie do istniejących polityk cyfrowych i sektorowych.		•
Środki organizacyjne na rzecz sprawnego transgranicznego świadczenia cyfrowych usług publicznych	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ustanawia się w środkach.</li></ul>	•
Środki podjęte w celu zapewnienia wspólnego zrozumienia danych	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ustanawia się w środkach.</li></ul>	•
Stosowanie wspólnie uzgodnionych otwartych specyfikacji i norm technicznych	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ustanawia się w środkach.</li></ul>	•

#### 4.5. Środki wspierające cyfrowe wdrażanie

Opis środka	Odniesienia do wymogów	Rola Komisji (jeżeli dotyczy)	Podmioty, które mają być zaangażowane (jeżeli dotyczy)	Przewidywany harmonogram (jeżeli dotyczy)
Komisja wprowadza środki ustanawiające wspólne specyfikacje techniczne.	Artykuł 2 Artykuł 4	Komisja przyjmuje odnośne akty prawne	Państwa członkowskie Podmioty gospodarcze	//