

Bruksela, 28 maja 2024 r.
(OR. en)

10420/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2024/0122(NLE)

MI 548
ECO 18
ENT 102
UNECE 9

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	28 maja 2024 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2024) 219 final
Dotyczy:	Wniosek - DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na Światowym Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów w kwestii wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 i 155, w kwestii wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie przyczepności na śniegu i klasyfikacji opon trakcyjnych w odniesieniu do opon bieżnikowanych, w kwestii wniosków dotyczących modyfikacji ogólnoświatowych regulaminów technicznych ONZ nr 9, 13, 21, 22, i 24 oraz w kwestii wniosku dotyczącego poprawki do wzajemnej rezolucji ONZ nr 1

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2024) 219 final.

Załącznik: COM(2024) 219 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 28.5.2024 r.
COM(2024) 219 final

2024/0122 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na Światowym Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów w kwestii wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 i 155, w kwestii wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie przyczepności na śniegu i klasyfikacji opon trakcyjnych w odniesieniu do opon bieżnikowanych, w kwestii wniosków dotyczących modyfikacji ogólnoświatowych regulaminów technicznych ONZ nr 9, 13, 21, 22, i 24 oraz w kwestii wniosku dotyczącego poprawki do wzajemnej rezolucji ONZ nr 1

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu UE na Światowym Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29) w sprawie przyjęcia modyfikacji obecnych regulaminów ONZ.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Zrewidowane Porozumienie z 1958 r. i Porozumienie Równoległe

W celu opracowania zharmonizowanych wymogów służących usunięciu barier technicznych w handlu pojazdami silnikowymi pomiędzy umawiającymi się stronami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) oraz w celu sprawienia, aby pojazdy silnikowe zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska, zawarto dwa porozumienia. Są to:

- Porozumienie EKG ONZ dotyczące przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”); oraz
- Porozumienie dotyczące ustanowienia ogólnych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych („Porozumienie Równoległe”).

Porozumienia te weszły w życie w odniesieniu do UE odpowiednio 24 marca 1998 r. i 15 lutego 2000 r. Prace związane z tymi porozumieniami nadzoruje WP.29.

2.2. Światowe Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów

WP.29 zapewnia jedyne w swoim rodzaju ramy zharmonizowanych na poziomie światowym przepisów dotyczących pojazdów. WP.29 jest stałą grupą roboczą w instytucjonalnych ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych, która ma określony mandat i określony regulamin. Stanowi ona światowe forum umożliwiające otwarte dyskusje na temat przepisów dotyczących pojazdów silnikowych oraz na temat wdrażania Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. i Porozumienia Równoległego. Każdy członek ONZ i każda regionalna organizacja integracji gospodarczej utworzona przez członków ONZ może w pełni uczestniczyć w działaniach WP.29 i zostać umawiającą się stroną nadzorowanych przez WP.29 porozumień w sprawie pojazdów. UE jest stroną tych porozumień¹.

Posiedzenia WP.29 EKG ONZ odbywają się trzy razy w roku, w marcu, czerwcu i listopadzie. Aby odzwierciedlić postęp techniczny, WP.29 może na każdym posiedzeniu przyjąć:

nowe regulaminy ONZ;

nowe rezolucje ONZ;

¹ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).
Decyzja Rady 2000/125/WE z dnia 31 stycznia 2000 r. dotycząca zawarcia Porozumienia dotyczącego ustanowienia ogólnych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych („Porozumienie Równoległe”) (Dz.U. L 35 z 10.2.2000, s. 12).

nowe ogólnoświatowe regulaminy techniczne ONZ („GTR ONZ”);

modyfikacje regulaminów ONZ i rezolucji ONZ przyjętych na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.; oraz

modyfikacje GTR ONZ i rezolucji ONZ przyjętych na podstawie Porozumienia Równoległego.

Przed każdym posiedzeniem WP.29 specjalne organy pomocnicze WP.29 omawiają te modyfikacje na szczeblu technicznym.

Następnie WP.29 może przyjąć wnioski:

większością kwalifikowaną obecnych umawiających się stron głosujących w sprawie wniosków na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.; lub

w drodze jednomyślnego głosowania obecnych umawiających się stron głosujących w sprawie wniosków na podstawie Porozumienia Równoległego.

Przed każdym posiedzeniem WP.29 decyzją Rady na podstawie art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa się stanowisko, które ma zostać zajęte w imieniu UE w odniesieniu do:

nowych regulaminów ONZ, GTR ONZ i rezolucji ONZ; oraz

poprawek, suplementów i sprostowań do regulaminów ONZ, GTR ONZ i rezolucji ONZ.

2.3. Planowany akt WP.29

W dniach 25–28 czerwca 2024 r., podczas swojego 193. posiedzenia, WP.29 może przyjąć:

wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 i 155;

wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie przyczepności na śniegu i klasyfikacji opon trakcyjnych w odniesieniu do opon bieżnikowanych;

wnioski dotyczące modyfikacji ogólnoświatowych regulaminów technicznych (GTR) ONZ nr 9, 13, 21, 22 i 24 oraz

wniosek dotyczący poprawki do wzajemnej rezolucji ONZ nr 1.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UE

System WP.29 wzmacnia międzynarodową harmonizację norm dotyczących pojazdów. Zrewidowane Porozumienie z 1958 r. odgrywa kluczową rolę w osiągnięciu tego celu. Producenci unijni mogą posługiwać się wspólnym zbiorem regulaminów dotyczących homologacji typu, wiedząc, że umawiające się strony uznają ich produkty za zgodne z danym prawodawstwem krajowym.

System ten umożliwił uchylene – rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych – ponad 50 dyrektyw unijnych i zastąpienie ich odpowiednimi regulaminami opracowanymi na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.

Podobne podejście zastosowano w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858². Ustanowiono w nim przepisy administracyjne i wymogi techniczne w zakresie homologacji typu i wprowadzania do obrotu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów

² 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).

i oddzielnych zespołów technicznych. Rozporządzeniem tym włączono regulaminy przyjęte na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. do unijnego systemu homologacji typu, jako wymagania dotyczące homologacji typu albo jako przepisy alternatywne wobec przepisów UE.

Po przyjęciu przez WP.29 wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ lub modyfikacji obowiązującego regulaminu ONZ Sekretarz Wykonawczy EKG ONZ powiadamia umawiające się strony o odpowiednim akcie. Jeżeli mniejszość blokująca umawiających się stron nie zgłosi sprzeciwu w terminie 6 miesięcy, dany akt wchodzi w życie. Następnie każda z umawiających się stron może dokonać transpozycji aktu do obowiązujących przepisów krajowych. W UE publikacja aktu w *Dzienniku Urzędowym UE* kończy proces transpozycji.

Należy ustalić stanowisko UE w odniesieniu do następujących aktów:

- wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 i 155 w celu aktualizacji przepisów dotyczących następujących kwestii:
 - hamowanie pojazdów o dużej masie – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie regulaminu w celu umożliwienia homologacji pojazdów wyposażonych zarówno w system zautomatyzowanej jazdy, jak i w tryb kierowania ręcznego;
 - hamowanie samochodów osobowych – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie regulaminu w celu umożliwienia homologacji pojazdów wyposażonych zarówno w system zautomatyzowanej jazdy, jak i w tryb kierowania ręcznego;
 - kaski ochronne – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie metody alternatywnej (tj. symulatora o sztywnej konstrukcji) względem dotychczasowej metody badania (tj. symulatora odkształcalnego), co ułatwi budowę symulatora oraz obniży koszty weryfikacji w stosunku do ogólnych kosztów badań;
 - opony do pojazdów osobowych i ich przyczep – proponowane poprawki dopuszczają inne rozwiązania techniczne w zakresie pomiaru całkowitej szerokości opony, ułatwiając w ten sposób innowacje techniczne;
 - emisje hałasu z motocykli – proponowane poprawki aktualizują odniesienie do toru badawczego ISO 10844 w celu odzwierciedlenia najnowszego stanu wiedzy technicznej;
 - emisje z silników o zapłonie samoczynnym i silników o zapłonie iskrowym (LPG i CNG) – proponowane poprawki mają na celu umożliwienie wykorzystania wodoru jako paliwa do homologacji typu w odniesieniu do emisji z pojazdów ciężkich. Zmiana ta ma na celu włączenie wyłącznie jednopaliwowych silników wodorowych;
 - hałas z pojazdów kategorii M i N – proponowane poprawki wprowadzają korekty i wyjaśnienia dotyczące definicji mocy, kalibracji, korekty temperatury i referencyjnej oceny dźwięku w oparciu o doświadczenia wynikające z ostatnich zmian tego regulaminu;
 - opony do pojazdów użytkowych i ich przyczep – proponowane poprawki precyzują, że maksymalna szerokość całkowita opon oznaczonych symbolem „A” w odniesieniu do „konfiguracji opony do obręczy” obejmuje 4-procentową tolerancję. Ponadto dostosowują one załącznik 9 do załącznika 1, umożliwiając organom udzielającym homologacji typu dokonanie powiązania z odpowiednimi sprawozdaniami;

- emisje hałasu z motorowerów – proponowane poprawki aktualizują odniesienie do toru badawczego ISO 10844 w celu odzwierciedlenia najnowszego stanu wiedzy technicznej;
- hamulce motocykli – proponowane poprawki mają na celu skorygowanie niezamierzonej rozbieżności między przepisami przejściowymi nowej serii poprawek 06 do regulaminu ONZ nr 78 a ogólnymi wytycznymi dotyczącymi przepisów przejściowych w regulaminach ONZ;
- układ kierowniczy – proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie przepisów dotyczących funkcji automatycznie kontrolowanego kierowania w odniesieniu do zdalnego sterowania parkowania kategorii A dla zespołów pojazdów. W obecnej definicji określono maksymalną odległość 6 m od pojazdu silnikowego, co jest niewystarczające w sytuacjach, gdy operacja jest nadzorowana przez kierowcę znajdującego się za zespołem pojazdów. Dodatkowo proponowane poprawki mają na celu dostosowanie regulaminu w celu umożliwienia homologacji pojazdów wyposażonych zarówno w system zautomatyzowanej jazdy, jak i w tryb kierowania ręcznego;
- emisje z pojazdów kategorii M1 i N1 – proponowane poprawki umożliwiają obliczanie wartości obciążenia drogowego na podstawie wartości określonych zgodnie z GTR ONZ nr 15 (WLTP) i dostosowują regulamin ONZ nr 83 do regulaminu ONZ nr 154. Ponadto proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie korekt i wyjaśnień, tak aby pojazdy należące do jednego „typu pojazdu pod względem emisji zanieczyszczeń” zgodnie z regulaminem ONZ nr 154 nadal spełniały wymogi tego regulaminu. Wniosek zapewnia wreszcie większą jasność, jeśli chodzi o wymogi związane z poszczególnymi znakami emisji EA, EB i EC;
- pomiar mocy netto i mocy 30-minutowej – proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie i aktualizację wymogów dotyczących montażu urządzeń pomocniczych podczas badania mocy netto lub mocy 30-minutowej elektrycznych układów napędowych. Proponuje się usunięcie wymogu, zgodnie z którym pompę i termostat umieszcza się na stanowisku badawczym w tej samej pozycji względnej co w pojeździe;
- jednolite przepisy dotyczące homologacji silników montowanych w ciągnikach rolniczych i leśnych oraz w maszynach mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń przez silnik – proponowane poprawki mają na celu skorygowanie błędów typograficznych, a także dopuszczenie stosowania wodoru jako paliwa do celów homologacji silników spalinowych wewnętrznego spalania montowanych w ciągnikach rolniczych i leśnych oraz w maszynach mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego;
- pojazdy z elektrycznym układem napędowym – proponowane poprawki wprowadzają oznakowanie, które pomoże służbom ratunkowym w określeniu sposobu zbliżania się do autobusów i pojazdów ciężarowych wyposażonych w elektryczny układ napędowy w przypadku pożaru, w szczególności do układu REESS pojazdu, lub w przypadku uszkodzenia układu REESS w wyniku wypadku;
- emisja CO₂/zużycie paliwa – proponowane poprawki umożliwiają alternatywny proces weryfikacji zużycia energii elektrycznej w odniesieniu do zgodności produkcji oraz zmieniają wymóg dotyczący ładowarki i metodę pomiaru prądu w układzie REESS dla hybrydowego elektrycznego układu napędowego. Obie

zmiany są zgodne ze sposobem postępowania i procedurami już zawartymi w serii poprawek 02 do regulaminu ONZ nr 154;

- opony bieżnikowane do samochodów osobowych i ich przyczep – proponowane poprawki przenoszą wymagania dotyczące przyczepności opon bieżnikowanych na śniegu z regulaminu ONZ nr 108 do nowego specjalnego regulaminu ONZ w sprawie homologacji typu opon bieżnikowanych klas C1, C2 i C3 w odniesieniu do ich przyczepności na śniegu lub klasyfikacji jako opon trakcyjne. Niweluje to trudności napotymane w praktyce przez podmioty zajmujące się bieżnikowaniem i organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do zatwierdzania zakładów zajmujących się bieżnikowaniem produkujących „opony do jazdy po śniegu w trudnych warunkach” oraz w odniesieniu do weryfikacji zgodności produkcji tych opon bieżnikowanych;
- opony bieżnikowane do pojazdów użytkowych i ich przyczep – proponowane poprawki przenoszą wymagania dotyczące przyczepności opon bieżnikowanych na śniegu i ich klasyfikacji jako opon trakcyjne z regulaminu ONZ nr 109 do nowego specjalnego regulaminu ONZ w sprawie homologacji typu opon bieżnikowanych klas C1, C2 i C3 w odniesieniu do ich przyczepności na śniegu lub klasyfikacji jako opon trakcyjne. Niweluje to trudności napotymane w praktyce przez podmioty zajmujące się bieżnikowaniem i organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do zatwierdzania zakładów zajmujących się bieżnikowaniem produkujących „opony do jazdy po śniegu w trudnych warunkach” oraz w odniesieniu do weryfikacji zgodności produkcji tych opon bieżnikowanych;
- opór toczenia opon, hałas toczenia i przyczepność na mokrej nawierzchni – proponowane poprawki poprawiają odtwarzalność metody badania przyczepności na śniegu poprzez zastąpienie obecnych opon wzorcowych C3 SRTT 19,5 i 22,5 nowymi oponami wzorcowymi C3 SRTT 19,5 i 22,5 z lamelami. Oprócz szeregu zmian redakcyjnych w wielu punktach zaktualizowano odniesienie do norm ISO i wprowadzono nowy wzór korekty temperatury dla emisji hałasu toczenia opon klasy C1 i C2. We wniosku wprowadzono również nową metodykę pomiaru ścieralności opon C1;
- jednolite przepisy dotyczące homologacji silników spalinowych wewnętrznego spalania montowanych w ciągnikach rolniczych i leśnych oraz w maszynach mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego w odniesieniu do pomiaru mocy netto, momentu obrotowego netto i jednostkowego zużycia paliwa – proponowane poprawki mają na celu skorygowanie błędów typograficznych, a także dopuszczenie stosowania wodoru jako paliwa do homologacji silników spalinowych wewnętrznego spalania montowanych w ciągnikach rolniczych i leśnych oraz w maszynach mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, w odniesieniu do pomiaru mocy netto, momentu obrotowego netto i jednostkowego zużycia paliwa;
- ulepszone urządzenia przytrzymujące dla dzieci – proponowane poprawki mają na celu umożliwienie zamontowania w dynamicznym badaniu uderzenia czołowego na stanowisku badawczym urządzenia zabezpieczającego manekina z uniwersalną poduszką podwyższającą, bez uszkodzenia szyi manekina;
- pojazdy napędzane wodorem i ogniwami paliwowymi – proponowane poprawki korygują odniesienia, które zostały uwzględnione podczas transpozycji etapu 1 GTR nr 13 do pierwotnej serii poprawek do regulaminu ONZ nr 134 i skopiowane w serii poprawek 01 do regulaminu ONZ nr 134;

- ciche pojazdy transportu drogowego – proponowane poprawki zmniejszają niepewność pomiaru podczas pomiaru poziomu dźwięku w paśmie tercjowym i zmniejszają istniejące szare strefy w kontekście wydawania homologacji. Ponadto uwzględniono zachowanie dźwiękowego systemu informującego o pojeździe (AVAS) powyżej prędkości pojazdu wynoszącej 20 km/h oraz przy cofaniu, zapewniając tym samym funkcjonalną interakcję między niniejszym regulaminem a wymogami określonymi w innych regulaminach w odniesieniu do maksymalnego dopuszczalnego poziomu hałasu w ramach zakresu prędkości systemu AVAS oraz dodatkowymi przepisami dotyczącymi emisji dźwięku (ASEP) lub dodatkowymi przepisami dotyczącymi emisji dźwięku w rzeczywistych warunkach jazdy;
- urządzenia odblaskowe – proponowane poprawki ujednolicają procedurę, którą należy stosować w przypadku odbicia od powierzchni na urządzeniu odblaskowym zarówno w odniesieniu do pomiaru współczynnika światłości, jak i pomiaru barwy. Obecnie procedura pomiarowa jest zróżnicowana, co może prowadzić do różnych zmierzonych współrzędnych barw w różnych laboratoriach; oraz
- cyberbezpieczeństwo i system zarządzania cyberbezpieczeństwem – wniosek ma na celu rozszerzenie zakresu regulaminu ONZ nr 155 na wszystkie pojazdy kategorii L;
- wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie przyczepności na śniegu i klasyfikacji opon trakcyjnych w odniesieniu do opon bieżnikowanych – ten nowy regulamin ONZ proponuje się w celu zaradzenia trudnościom, z jakimi borykają się w praktyce podmioty zajmujące się bieżnikowaniem i organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do obowiązujących wymogów dotyczących zatwierdzania zakładów zajmujących się bieżnikowaniem produkujących „opony do jazdy po śniegu w trudnych warunkach” oraz w odniesieniu do weryfikacji zgodności produkcji tych opon bieżnikowanych. Wniosek ten idzie w parze z wnioskami usuwającymi wymagania dotyczące przyczepności na śniegu opon bieżnikowanych z regulaminów ONZ nr 108 i 109; oraz
- wnioski dotyczące modyfikacji GTR ONZ nr 9, 13, 21, 22 i 24 w celu aktualizacji przepisów dotyczących następujących kwestii:
 - bezpieczeństwo pieszych – proponowane poprawki odnoszą się do opracowania przepisów dotyczących badań pojazdów wyposażonych w uruchamiane systemy ochrony pieszych, w tym warunków wstępnych, bez zmiany modelu głowy i odpowiadających im parametrów do testu pokrywy maski;
 - pojazdy napędzane wodorem i ogniwami paliwowymi – proponowane poprawki korygują błędy redakcyjne w tekście poprawki 1 do GTR ONZ nr 13;
 - określanie mocy pojazdu elektrycznego (DEVP) – proponowane poprawki ulepszają definicje i specyfikacje oraz wprowadzają koncepcję rodziny, a w celu uwzględnienia wysoce zintegrowanych mechanizmów napędowych zapewniają dodatkową metodę badania ISO (TP1), która wykorzystuje współczynnik podziału mocy między dwoma odgałęzieniami mechanizmu napędowego zgodnie z danymi sygnału pokładowego;
 - trwałość akumulatora w pojeździe w odniesieniu do elektrycznych pojazdów lekkich – proponowane poprawki wprowadzają wymogi dotyczące weryfikacji zgłoszonej odległości wirtualnej przez producenta; oraz

- pomiar laboratoryjny emisji z hamulców dla pojazdów lekkich – proponowane poprawki wprowadzają procedurę określania współczynników udziału hamowania ciernego w danym pojeździe do stosowania z GTR w sprawie pomiaru cząstek stałych ze zużycia hamulców i emisji liczby cząstek stałych z hamulców stosowanych w pojazdach lekkich do 3,5 tony.

WP.29 planuje głosowanie nad tymi wnioskami na posiedzeniu w dniach 25–28 czerwca 2024 r.

Ponadto należy ustalić stanowisko Unii w sprawie:

- wniosku dotyczącego poprawki 4 do wzajemnej rezolucji nr 1 – proponowane poprawki wprowadzają specyfikacje dotyczące kwalifikacji modeli ciała ludzkiego do celów określania czasu uderzenia głową pieszego jako warunek wstępny dla uruchamianych systemów ochrony pieszych zgodnie z wymogami GTR ONZ nr 9;
- wniosku dotyczącego poprawki do dokumentu interpretacyjnego do regulaminu ONZ nr 155 – wniosek ma na celu dostosowanie dokumentu interpretacyjnego do równoległego wniosku dotyczącego zmiany regulaminu ONZ nr 155, rozszerzając zakres tego regulaminu na wszystkie pojazdy kategorii L;
- wniosku dotyczącego wytycznych i zaleceń w odniesieniu do wymogów bezpieczeństwa, ocen i metod badań systemów zautomatyzowanej jazdy (ADS) na potrzeby opracowania przepisów; oraz
- wniosku dotyczącego poprawki do ogólnych wytycznych w zakresie procedur regulacyjnych Organizacji Narodów Zjednoczonych i przepisów przejściowych w regulaminach ONZ – wniosek doprecyzowuje stosowanie przepisów przejściowych zawartych w regulaminach ONZ.

Unia powinna poprzeć powyższe akty, ponieważ są one zgodne z jej polityką rynku wewnętrznego w odniesieniu do przemysłu motoryzacyjnego pod względem bezpieczeństwa, automatyzacji i emisji, a także jej polityką transportową, klimatyczną i energetyczną.

Wszystkie te akty mają bardzo pozytywny wpływ na konkurencyjność unijnego przemysłu motoryzacyjnego i na handel międzynarodowy. Głosowanie za tymi aktami przyczyniłoby się do postępu technologicznego, przyniosło korzyści skali, zapobiegło rozdrobnieniu rynku wewnętrznego i zapewniło jednakowe stosowanie norm w dziedzinie motoryzacji w całej Unii.

Wiedza fachowa zewnętrznych ekspertów nie jest istotna dla niniejszego wniosku. Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych dokonał jednak przeglądu tego wniosku.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 TFUE stanowi, że Rada przyjmuje decyzje ustalające „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Pojęcie „aktów mających skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne ze względu na przepisy prawa międzynarodowego dotyczące danego organu. Pojęcie to obejmuje ponadto instrumenty, które na mocy prawa międzynarodowego nie są wiążące, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”³.

³ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy/Rada, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

WP.29 jest organem, w ramach którego umawiające się strony EKG ONZ omawiają wdrażanie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. i Porozumienia Równoległego.

Akty, które mają zostać przyjęte przez WP.29, to akty mające skutki prawne.

Regulaminy ONZ określone w planowanym akcie będą wiążące dla UE. Wraz z rezolucjami ONZ i GTR ONZ będą one mogły mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE w dziedzinie homologacji typu pojazdów.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych Porozumienia.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu UE.

Planowany akt może mieć dwa cele lub elementy składowe, z których jeden można określić jako główny, a drugi jako jedynie pomocniczy. W takim przypadku decyzja przyjęta na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE musi opierać się na jednej materialnej podstawie prawnej, a mianowicie na tej, która dotyczy głównego lub dominującego celu lub elementu składowego.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Głównym celem i główną treścią planowanego aktu jest zbliżenie przepisów. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 114 TFUE.

4.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 114 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na Światowym Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów w kwestii wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 i 155, w kwestii wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie przyczepności na śniegu i klasyfikacji opon trakcyjnych w odniesieniu do opon bieżnikowanych, w kwestii wniosków dotyczących modyfikacji ogólnoswiatowych regulaminów technicznych ONZ nr 9, 13, 21, 22, i 24 oraz w kwestii wniosku dotyczącego poprawki do wzajemnej rezolucji ONZ nr 1

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na mocy decyzji Rady 97/836/WE¹ Unia przystąpiła do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (zwanego dalej „EKG ONZ”) dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań (zwanego dalej „Zrewidowanym Porozumieniem z 1958 r.”). Zrewidowane Porozumienie z 1958 r. weszło w życie w dniu 24 marca 1998 r.
- (2) Na mocy decyzji Rady 2000/125/WE² Unia przystąpiła do Porozumienia dotyczącego ustanowienia ogólnych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych (zwanego dalej „Porozumieniem Równoległym”). Porozumienie Równoległe weszło w życie w dniu 15 lutego 2000 r.
- (3) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858³ ustanowiono przepisy administracyjne i wymogi techniczne dotyczące homologacji typu i wprowadzania do

¹ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

² Decyzja Rady 2000/125/WE z dnia 31 stycznia 2000 r. dotycząca zawarcia Porozumienia dotyczącego ustanowienia ogólnych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych („Porozumienie Równoległe”) (Dz.U. L 35 z 10.2.2000, s. 12).

³ 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).

obrotu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych. Rozporządzeniem tym włączono regulaminy przyjęte na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. (zwane dalej „regulaminami ONZ”) do unijnego systemu homologacji typu, jako wymagania dotyczące homologacji typu albo jako przepisy alternatywne wobec przepisów Unii.

- (4) Na podstawie art. 1 Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. i art. 6 Porozumienia Równoległego Światowe Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (zwane dalej „WP.29”) może przyjmować wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ, ogólnoświatowych regulaminów technicznych ONZ (zwanym dalej „GTR ONZ”) i rezolucji ONZ, a także wnioski dotyczące nowych regulaminów ONZ, GTR ONZ i rezolucji ONZ w sprawie homologacji pojazdów. Zgodnie z tymi postanowieniami WP.29 EKG ONZ może również przyjmować wnioski dotyczące upoważnień do opracowania poprawek do GTR ONZ lub do opracowania nowych GTR ONZ, a także może przyjmować wnioski dotyczące przedłużenia mandatów dotyczących GTR ONZ.
- (5) W dniach 25–28 czerwca 2024 r. podczas 193. posiedzenia Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów WP.29 może przyjąć: wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 i 155; wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie przyczepności na śniegu i klasyfikacji opon trakcyjnych w odniesieniu do opon bieżnikowanych; wnioski dotyczące modyfikacji GTR ONZ nr 9, 13, 21, 22 i 24; oraz wniosek dotyczący poprawki do wzajemnej rezolucji ONZ nr 1.
- (6) Regulaminy ONZ będą wiążące dla Unii. Wraz z rezolucjami ONZ i GTR ONZ będą one mogły mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE w dziedzinie homologacji typu pojazdów. Należy zatem ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach WP.29 w odniesieniu do przyjęcia tych wniosków.
- (7) Aby odzwierciedlić doświadczenie w terenie i rozwój techniczny, należy poprawić lub uzupełnić wymogi odnoszące się do niektórych aspektów lub cech objętych regulaminami ONZ nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150, i 155, wzajemną rezolucją ONZ nr 1 oraz GTR ONZ nr 9, 13, 21, 22 i 24.
- (8) Aby umożliwić postęp techniczny oraz poprawić bezpieczeństwo i zmniejszyć ślad środowiskowy, należy przyjąć nowy regulamin ONZ w sprawie przyczepności na śniegu i klasyfikacji opon trakcyjnych w odniesieniu do opon bieżnikowanych.
- (9) Przedmiotowe wnioski są zgodne z unijną polityką rynku wewnętrznego w odniesieniu do przemysłu motoryzacyjnego pod względem bezpieczeństwa, automatyzacji i emisji, a także jej polityką transportową, klimatyczną i energetyczną, oraz mają bardzo pozytywny wpływ na konkurencyjność unijnej branży motoryzacyjnej i na handel międzynarodowy.
- (10) W świetle wspomnianych korzyści proponuje się głosowanie za tymi wnioskami,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 193. posiedzeniu Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, które odbędzie się w dniach 25–28 czerwca 2024 r., jest głosowanie za wnioskami wymienionymi w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*