

Bruksela, 11 października 2018 r.
(OR. en)

13057/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0345 (NLE)

ECO 81
ENT 185
MI 704
UNECE 10

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	10 października 2018 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2018) 674 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odpowiednich komitetach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 129, 132 i 137 oraz ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 9, a także w odniesieniu do wniosków dotyczących trzech nowych regulaminów ONZ

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 674 final.

Załącznik: COM(2018) 674 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 10.10.2018 r.
COM(2018) 674 final

2018/0345 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej
w odpowiednich komitetach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów
Zjednoczonych w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ
nr 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69,
70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123,
128, 129, 132 i 137 oraz ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 9, a także
w odniesieniu do wniosków dotyczących trzech nowych regulaminów ONZ**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych („EKG ONZ”) opracowuje na szczeblu międzynarodowym zharmonizowane wymagania, które mają na celu usunięcie barier technicznych w handlu pojazdami silnikowymi pomiędzy umawiającymi się stronami Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r., a także zagwarantowanie, że pojazdy takie zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Zgodnie z decyzją Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. Unia przystąpiła 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.”), a zgodnie z decyzją Rady 2000/125/WE z dnia 31 stycznia 2000 r. dotyczącą zawarcia Porozumienia dotyczącego ustanowienia ogólnych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych („Porozumienie Równoległe”) Unia przystąpiła do Porozumienia Równoległego.

Posiedzenia EKG ONZ WP.29, Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, mają miejsce trzy razy w każdym roku kalendarzowym: w marcu, czerwcu i listopadzie. Na każdym posiedzeniu przyjmuje się nowe regulaminy ONZ, nowe ogólne przepisy techniczne ONZ lub modyfikacje obowiązujących regulaminów ONZ lub ogólnych przepisów technicznych ONZ w celu uwzględnienia postępu technicznego. Przed każdym posiedzeniem WP.29 modyfikacje te są przyjmowane przez jedną z sześciu grup roboczych działających w ramach WP.29.

Następnie podczas posiedzeń WP.29 ma miejsce ostateczne głosowanie w sprawie przyjęcia poprawek, suplementów i sprostowań, pod warunkiem że osiągnięto kworum, a wśród umawiających się stron uzyskana została większość kwalifikowana. UE jest umawiającą się stroną dwóch porozumień (z 1958 r. i z 1998 r.) w ramach WP.29. Każdorazowo przygotowywana jest decyzja Rady (zwana „megadecyzją”), zawierająca wykaz regulaminów, poprawek, suplementów oraz sprostowań i upoważniająca Komisję do głosowania w imieniu Unii na poszczególnych posiedzeniach WP.29.

Niniejsza decyzja Rady określa stanowisko Unii odnośnie do głosowania nad regulaminami, poprawkami, suplementami i sprostowaniami, które mają zostać poddane pod głosowanie na listopadowym posiedzeniu WP.29 w roku 2018, które odbędzie się w dniach 12–16 listopada 2018 r.

• Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

Niniejszy wniosek uzupełnia unijną politykę dotyczącą rynku wewnętrznego w odniesieniu do przemysłu motoryzacyjnego i jest z nią w pełni zgodny.

System WP.29 wzmacnia międzynarodową harmonizację norm dotyczących pojazdów. Porozumienie z 1958 r. odgrywa kluczową rolę w realizacji tego celu, ponieważ producenci unijni mogą posługiwać się wspólnym zbiorem regulaminów dotyczących homologacji typu, wiedząc, że ich produkty będą uznawane przez umawiające się strony za zgodne z ich prawodawstwem krajowym. System ten umożliwił na przykład uchylene – rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych – ponad 50

unijnych dyrektyw i zastąpienie ich odpowiednimi regulaminami opracowanymi na podstawie porozumienia z 1958 r.

Podobne podejście zostało przyjęte w dyrektywie 2007/46/WE, która zastąpiła systemy homologacji państw członkowskich unijną procedurą homologacji oraz ustanowiła zharmonizowane ramy obejmujące przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne odnoszące się do wszystkich nowych pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych. Dyrektywą tą włączono regulaminy ONZ do unijnego systemu homologacji typu, bądź jako wymagania dotyczące homologacji typu, bądź jako przepisy alternatywne wobec przepisów Unii. Od czasu przyjęcia tej dyrektywy regulaminy ONZ są w coraz większym stopniu włączane do przepisów Unii w ramach unijnego systemu homologacji typu.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

System WP.29 jest powiązany z unijną polityką konkurencyjności, na którą niniejsza inicjatywa ma pozytywny wpływ. Niniejszy wniosek jest również spójny z polityką transportową i polityką energetyczną Unii, które są należycie uwzględnione w procesie opracowywania i przyjmowania regulaminów ONZ podlegających porozumieniu z 1958 r.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 114 w związku z art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

- **Pomocniczość**

Głosowania za instrumentami międzynarodowymi, takimi jak wnioski dotyczące regulaminów ONZ oraz modyfikacji regulaminów ONZ i projektów ogólnych przepisów technicznych, a także ich włączenia do unijnego systemu homologacji typu pojazdów silnikowych może dokonać wyłącznie Unia. Takie rozwiązanie nie tylko zapobiega rozdrobnieniu rynku wewnętrznego, lecz także zapewnia jednolite normy w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa w całej Unii. Zapewnia ono również korzyści skali: produkty mogą być wytwarzane z przeznaczeniem na cały rynek unijny czy nawet międzynarodowy, a nie muszą być dostosowywane w celu uzyskania krajowej homologacji typu w każdym państwie członkowskim oddzielnie.

Niniejszy wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Proporcjonalność**

Niniejsza decyzja Rady upoważnia Komisję do głosowania w imieniu Unii i zgodnie z art. 5 ust. 1 decyzji Rady 97/836/WE jest instrumentem proporcjonalnym do celów określenia jednolitego stanowiska UE w EKG ONZ w odniesieniu do głosowania nad dokumentami roboczymi zaproponowanymi w porządku obrad posiedzenia WP.29. Niniejszy wniosek jest zatem zgodny z zasadą proporcjonalności, gdyż nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa publicznego i ochrony.

- **Wybór instrumentu**

Zastosowanie decyzji Rady jest wymagane na mocy art. 218 ust. 9 TFUE w celu ustalenia stanowisk, które mają zostać przyjęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego umową międzynarodową.

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

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

Nie dotyczy.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Nie dotyczy.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Wiedza fachowa zewnętrznych ekspertów nie jest istotna dla niniejszego wniosku. Został on jednak zweryfikowany przez Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych.

- **Ocena skutków**

Niniejszy wniosek nie może być przedmiotem oceny skutków, ponieważ nie ma on charakteru legislacyjnego oraz nie istnieją alternatywne warianty polityki, które byłyby dostępne lub możliwe.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Jeśli chodzi o obciążenia administracyjne, niniejsza inicjatywa nie ma na nie wpływu, ponieważ odniesienia do modyfikacji załączone do megadecyzji nie spowodują wprowadzenia nowych obowiązków sprawozdawczych ani innych wymogów administracyjnych dla przedsiębiorstw, w tym dla MŚP. Przeciwnie, ma ona na celu ograniczenie obciążeń administracyjnych, ponieważ zastosowanie zharmonizowanych na poziomie światowym wymagań umożliwia producentom przedstawianie dokumentacji homologacji układów i części nie tylko w UE, ale również na rynkach eksportowych umawiających się stron porozumienia z 1958 r. poza UE.

Niniejszy wniosek ma bardzo pozytywny wpływ na konkurencyjność unijnego przemysłu motoryzacyjnego i na handel międzynarodowy. Przyjęcie przez partnerów handlowych UE zharmonizowanych na poziomie międzynarodowym przepisów dotyczących pojazdów uznawane jest za najlepszy sposób usunięcia pozataryfowych barier handlowych oraz otwarcia lub rozszerzenia dostępu do rynku dla unijnych przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Niniejsza inicjatywa nie ma wpływu na budżet.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Nie dotyczy.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Nie dotyczy.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Wniosek określa stanowisko Unii w głosowaniu nad:

- wnioskami dotyczącymi modyfikacji regulaminów ONZ nr 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 129, 132 i 137;
- wnioskiem dotyczącym poprawek do ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 9; oraz
- wnioskami dotyczącymi trzech nowych regulaminów ONZ.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odpowiednich komitetach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 129, 132 i 137 oraz ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 9, a także w odniesieniu do wniosków dotyczących trzech nowych regulaminów ONZ

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) Zgodnie z decyzją Rady 97/836/WE¹ Unia przystąpiła do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych („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 („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”).
- (2) Decyzją 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 („Porozumienie Równoległe”).
- (3) Dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³ zastąpiono systemy homologacji państw członkowskich unijną procedurą homologacji oraz ustanowiono zharmonizowane ramy obejmujące przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne odnoszące się do wszystkich nowych pojazdów, układów, części

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 Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

i oddzielnych zespołów technicznych. Dyrektywą tą włączono regulaminy przyjęte na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. („regulaminy ONZ”) do unijnego systemu homologacji typu, albo jako wymagania dotyczące homologacji typu, albo jako przepisy alternatywne wobec przepisów Unii. Od czasu przyjęcia dyrektywy 2007/46/WE regulaminy ONZ w coraz większym stopniu są włączane do przepisów Unii w ramach unijnego systemu homologacji typu.

- (4) W świetle doświadczenia i rozwoju technicznego należy zmodyfikować wymagania odnoszące się do niektórych elementów lub aspektów objętych regulaminami ONZ nr 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 129, 132 i 137 oraz ogólnymi przepisami technicznym ONZ nr 9.
- (5) W celu wyjaśnienia i konsolidacji odnoszących się do części wymagań zawartych obecnie w kilku regulaminach ONZ należy przyjąć trzy nowe regulaminy ONZ w sprawie urządzeń sygnalizacji świetlnej (LSD), urządzeń oświetlenia dróg (RID) oraz urządzeń odbłaskowych (RRD), które zastąpią i uchylą dwadzieścia regulaminów ONZ (nr 3, 4, 6, 7, 19, 23, 27, 38, 50, 69, 70, 77, 87, 91, 98, 104, 112, 113, 119 i 123) bez zmiany żadnych obecnie obowiązujących szczegółowych wymogów technicznych.
- (6) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu Administracyjnego Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. oraz w ramach Komitetu Wykonawczego Porozumienia Równoległego w odniesieniu do przyjęcia przedmiotowych modyfikacji oraz nowych regulaminów ONZ, ponieważ regulaminy te będą wiążące dla Unii oraz mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów prawa Unii w dziedzinie homologacji typu pojazdów.
- (7) W komitetach tych Unia jest reprezentowana przez Komisję zgodnie z art. 17 ust. 1 Traktatu o Unii Europejskiej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu Administracyjnego Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. oraz Komitetu Wykonawczego Porozumienia Równoległego w dniach 12–16 listopada 2018 r., to 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*