

Bruksela, 8 października 2025 r.
(OR. en)

13719/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0317 (NLE)

MI 759
ENT 210
UNECE 12

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2025) 627 final
Dotyczy:	Wniosek DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na Światowym Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów w odniesieniu do wniosków z listopada 2025 r. dotyczących regulaminów ONZ

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 627 final.

Zał.: COM(2025) 627 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.10.2025 r.
COM(2025) 627 final

2025/0317 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na Światowym Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów w odniesieniu do wniosków z listopada 2025 r. dotyczących regulaminów ONZ

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 dnia 24 marca 1998 r. i dnia 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 odbywają się trzy razy w roku, w marcu, czerwcu i listopadzie. Aby odzwierciedlić postęp techniczny, WP.29 może na każdym posiedzeniu przyjąć:

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 regulaminy ONZ;

nowe rezolucje ONZ;

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

modyfikacje regulaminów 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 11–14 listopada, podczas swojego 197. posiedzenia, WP.29 może przyjąć:

wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 i 176; oraz

wniosek dotyczący nowego GTR ONZ w sprawie trwałości akumulatorów instalowanych w elektrycznych pojazdach ciężkich.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UE

Ponieważ jest to dziedzina, w której Unia Europejska w szerokim zakresie stanowi prawo, wchodzi ona w zakres wyłącznych kompetencji Unii zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE.

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 silnikowych² – ponad 50 dyrektyw unijnych i zastąpienie ich odpowiednimi regulaminami opracowanymi na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.

² Uchylone i zastąpione rozporządzeniem (UE) 2019/2144.

Podobne podejście zastosowano w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858³. Ustanowiono w nim przepisy administracyjne i wymogi techniczne w zakresie homologacji typu i wprowadzania do obrotu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów 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:

wniosek dotyczący modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 i 176 w celu aktualizacji przepisów dotyczących:

- międzynarodowej homologacji typu całego pojazdu – proponowane poprawki mają na celu aktualizację wykazu wymogów w zakresie homologacji typu mających zastosowanie do części i układów objętych homologacją typu całego pojazdu;
- kompatybilności elektromagnetycznej – proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie i uproszczenie istniejących wymogów, w tym dostosowanie ich do najnowszych przepisów norm przemysłowych;
- pasów bezpieczeństwa – proponowane poprawki mają na celu usunięcie odniesień do niepowtarzalnego identyfikatora;
- sterowania nożnego – proponowane poprawki mają na celu aktualizację odniesień do wyznaczania punktu H za pomocą maszyny trójwymiarowej (3 DH) oraz kalibracji tego urządzenia;
- urządzeń widzenia pośredniego – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie wymogów dotyczących instalowania lusterek kontrolnych i kontrolnych urządzeń nagrywających typu kamera-monitor oraz wyjaśnienie istniejących wymogów;
- instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej – proponowane poprawki mają na celu usunięcie wymogu szerokości 2 m dla świateł postojowych, umożliwienie montażu świateł obrysowych bocznych w połączeniu ze światłami odbłaskowymi na najbardziej wysuniętych bocznych miejscach na naczepach, zezwolenie na montaż opcjonalnego światła manewrowego zamontowanego z tyłu oraz wyjaśnienie czasu trwania optycznego wskazania sygnału zwrotnego;

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).

- emisji z silników o zapłonie samoczynnym i o zapłonie iskrowym (LPG i CNG) – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie nowych przepisów w celu uwzględnienia homologacji typu silników i pojazdów dwupaliwowych typu 1A napędzanych wodorem, włączenie nowych przyrządów pomiarowych i nowych przepisów w celu uwzględnienia monitorowania zużycia paliwa lub energii w pojeździe podczas badań PEMS oraz zmianę zakresu regulaminu;
- zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem pojazdów kategorii L1–L7 wyposażonych w kierownice typu rowerowego – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie stosowania wirtualnego klucza w pojazdach kategorii L;
- specjalnych świateł ostrzegawczych – proponowane poprawki mają na celu korektę i wyjaśnienie obowiązujących przepisów dotyczących ich stosowania, w szczególności w odniesieniu do możliwości instalowania kolorów;
- bocznych urządzeń zabezpieczających – proponowane poprawki mają na celu zapewnienie, aby przyczepy z możliwością regulowania były zgodne ze wszystkimi wymogami dotyczącymi zabezpieczeń bocznych przyczep, niezależnie od długości, w celu usunięcia zagrożenia dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, gdy przyczepa jest w pełni wydłużona;
- układu kierowniczego – proponowane poprawki mają na celu zagwarantowanie, by w przypadku pojazdów, które wykazują funkcje zdefiniowane jako funkcje automatycznie kontrolowanego kierowania (ACSF), obowiązywały odpowiednie wymogi regulaminu ONZ nr 171;
- emisji z pojazdów kategorii M1 i N1 – proponowane poprawki mają na celu aktualizację wymogów dotyczących przygotowania hamowni przed badaniem typu 6, dopuszczenie homologacji typu pojazdów, które wcześniej wchodziły w zakres stosowania tylko jako przedłużenie na podstawie ich masy odniesienia, oraz wprowadzenie pojemności silnika do dokumentu informacyjnego;
- części zamiennych do układów hamulcowych – proponowane poprawki mają na celu usunięcie niespójności między informacjami wymaganymi przy formularzu zawiadomienia na podstawie regulaminu ONZ nr 90 a wymaganymi na podstawie innych regulaminów ONZ oraz usunięcie odniesień do niepowtarzalnego identyfikatora;
- pojazdów o napędzie elektrycznym – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie tłumaczenia na język francuski do oryginału w języku angielskim;
- pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych – proponowane poprawki mają na celu skorygowanie niespójności w wymogach;
- pojazdów kategorii M2 i M3 – proponowane poprawki mają na celu poprawę dostępności pojazdów klasy I kategorii M2 i M3;

- oznaczenia urządzeń sterujących, kontrolek i wskaźników – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie wymogów do zaktualizowanej wersji normy ISO 2575;
- bezpieczeństwa pieszych – proponowane poprawki mają na celu korektę niespójności między momentami bezwładności kości udowej i piszczeli impaktora dolnej części nogi;
- ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci – proponowane poprawki mają na celu rozszerzenie definicji modułu;
- zaawansowanego systemu hamowania awaryjnego (AEBS) dla pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie przepisów dotyczących stosowania badań wirtualnych jako alternatywy dla badań fizycznych;
- pojazdów napędzanych wodorem i ogniwami paliwowymi – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie wymogów dotyczących uruchamianych termicznie urządzeń nadmiarowych ciśnieniowych (TPRD) i ich przewodów zasilających oraz uwzględnienie aktualizacji normy ISO jako alternatywy;
- systemów kotwiczenia ISOFIX, kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX oraz miejsc siedzących i-size – proponowane poprawki mają na celu korektę błędów typograficznych;
- urządzeń sygnalizacji świetlnej – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie wymogów dotyczących rzutów światła cofania;
- urządzeń oświetlenia drogi – proponowana poprawka ma na celu skorygowanie numeracji jednego z akapitów oraz wyjaśnienie przepisów dotyczących zgodności produkcji w załączniku 8;
- światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) – proponowane poprawki mają na celu uwzględnienie szeregu korekt i wyjaśnień, uproszczenie tekstu i zmianę dokumentu informacyjnego w celu zachowania spójności między dokumentem informacyjnym producenta a świadectwem homologacji typu;
- aktualizacji oprogramowania i systemu zarządzania aktualizacjami oprogramowania – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie wymogów dotyczących stosowania numeru identyfikacyjnego oprogramowania RX;
- systemów wspomagających kierowcę w kontroli ruchu pojazdu (DCAS) – proponowane poprawki mają na celu usunięcie zbędnych odniesień do manewrów inicjowanych przez system oraz wprowadzenie nowego załącznika zawierającego wytyczne dotyczące korzystania z bezpiecznej internetowej bazy danych ONZ do wymiany informacji na temat incydentów związanych z działaniem DCAS między organami udzielającymi homologacji typu;
- instalacji systemów urządzeń przytrzymujących – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie pewnych wyjaśnień i korektę niespójności;
- urządzeń przypominających o zapięciu pasów – proponowane poprawki mają na celu korektę błędów redakcyjnych;

- systemu kontroli przyspieszenia przy nieprawidłowym naciśnięciu pedału – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie przepisów dotyczących uruchamiania systemu; oraz
- systemów asystenta pola widzenia – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie ulepszonych wymogów w przypadku zresetowania systemu; oraz
- wniosków dotyczących:
 - nowego GTR ONZ w sprawie trwałości akumulatorów instalowanych w elektrycznych pojazdach ciężkich – niniejszy wniosek ma na celu zapewnienie ogólnowiatowych zharmonizowanych metod określania trwałości akumulatorów instalowanych w elektrycznych pojazdach ciężkich;
 - przeglądu skonsolidowanej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) – proponowane poprawki mają na celu uwzględnienie dodatkowych definicji systemów zautomatyzowanej jazdy i wprowadzenie nowych kategorii pojazdów zgodnie z przyszłym regulaminem ONZ dotyczącym systemów zautomatyzowanej jazdy;
 - poprawki do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie wymogów związanych ze stosowaniem numeru identyfikacyjnego oprogramowania RX;
 - sprostowania do wzajemnej rezolucji nr 1 (M.R.1) – proponowana poprawka ma na celu korektę błędu redakcyjnego dotyczącego jednostki momentu bezwładności; oraz
 - poprawki do rezolucji specjalnej nr 1 (S.R.1) – proponowana poprawka ma na celu uwzględnienie dodatkowych definicji systemów zautomatyzowanej jazdy i wprowadzenie nowych kategorii pojazdów.

WP.29 planuje głosowanie nad tymi wnioskami na posiedzeniu w dniach 11–14 listopada 2025 r.

Ponadto należy ustalić stanowisko Unii w sprawie:

- wniosku dotyczącego wytycznych w zakresie wykorzystania bazy danych do wymiany dokumentacji homologacji typu (DETA) do celów regulaminu ONZ nr 171 (DCAS); oraz
- wniosku o upoważnienie do opracowania poprawki do GTR ONZ nr 13.

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 z jej geopolityką oraz 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 jednolite 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”⁴.

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 na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 1 i 12 Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. Wraz z GTR ONZ i rezolucjami ONZ będą one mogły mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE w dziedzinie homologacji typu pojazdów.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych Porozumienia.

W związku 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. W związku z tym materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 114 TFUE.

4.3. Wniosek

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

⁴ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy/Rada, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na Światowym Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów w odniesieniu do wniosków z listopada 2025 r. dotyczących 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) Na mocy decyzji 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.”). 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 („Porozumienie Równoległe”). 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 obrotu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych. Rozporządzeniem tym włączono regulaminy

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, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

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, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

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, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

przyjęte na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. („regulaminy 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 na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (zwane dalej „WP.29”) może przyjmować wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ, ogólnościowych 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 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 11–14 listopada 2025 r. podczas 197. posiedzenia Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów WP.29 może przyjąć: wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 i 176; wniosek dotyczący nowego GTR ONZ w sprawie trwałości akumulatorów instalowanych w elektrycznych pojazdach ciężkich; dwa wnioski dotyczące poprawek do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3); wniosek dotyczący sprostowania do wzajemnej rezolucji nr 1 (M.R.1); oraz wniosek dotyczący poprawki do rezolucji specjalnej nr 1 (S.R.1).
- (6) Aby odzwierciedlić doświadczenie w rzeczywistych warunkach użytkowania i rozwój techniczny w trakcie procesu homologacji, należy poprawić lub uzupełnić wymogi odnoszące się do niektórych aspektów lub funkcji objętych regulaminami ONZ nr 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 i 176.
- (7) Aby umożliwić postęp technologiczny i dekarbonizację, konieczne jest przyjęcie nowego GTR ONZ w sprawie trwałości akumulatorów instalowanych w elektrycznych pojazdach ciężkich.
- (8) Regulaminy ONZ będą wiążące dla Unii. Wraz z GTR ONZ i rezolucjami ONZ będą one mieć wpływ na treść przepisów Unii w dziedzinie homologacji typu pojazdów. Należy zatem ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach WP.29 w odniesieniu do przyjęcia tych wniosków,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii na 197. posiedzeniu Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, które odbędzie się w dniach 11–14 listopada 2025 r., jest głosowanie za przyjęciem dokumentów roboczych ONZ wymienionych w załączniku do niniejszej decyzji.

Przedstawiciele Unii na WP29 mogą, bez konieczności przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji, uzgodnić niewielkie zmiany w projekcie decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.
Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*