

Bruksela, 13 października 2026 r.
(OR. en)

14404/26

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2026/0312 (NLE)

MI 1018
ENT 266
UNECE 9

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	13 października 2026 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2026) 548 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 dotyczących regulaminów ONZ z listopada 2026 r.

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 548 final.

Załącznik: COM(2026) 548 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.10.2026 r.
COM(2026) 548 final

2026/0312 (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 dotyczących regulaminów ONZ z listopada 2026 r.

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:

nowe regulaminy ONZ, GTR ONZ i rezolucje ONZ; oraz

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

2.3. Planowany akt WP.29

W dniach 17–20 listopada 2026 r. podczas swojego 200. posiedzenia WP.29 może przyjąć:

wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 i 178;

wnioski dotyczące modyfikacji GTR ONZ nr 20, 21, 22 i 25; oraz

wnioski dotyczące modyfikacji rezolucji ONZ R.E.5 w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła i M.R.3 w sprawie jakości powietrza wewnątrz pojazdu (VIAQ).

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 uchylenie – rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych, które zostało następnie uchylone i zastąpione rozporządzeniem (UE) 2019/2144 – 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 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 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 i 178 w celu aktualizacji przepisów dotyczących:

- międzynarodowej homologacji typu całego pojazdu (IWVTA) – proponowane poprawki mają na celu aktualizację wykazu wymogów mających zastosowanie do uniwersalnej IWVTA;
- urządzeń widzenia pośredniego – proponowane poprawki mają na celu ujednolicenie wymogów zawartych w różnych seriach poprawek do regulaminu ONZ nr 46 oraz dostosowanie ich do wymogów regulaminów ONZ nr 26 i 61, dotyczących lusterek zewnętrznych i wewnętrznych;
- emisji z silników o zapłonie samoczynnym i silników o zapłonie iskrowym (LPG i CNG) – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie wymogów dotyczących pomiaru stosunku powietrza do paliwa;
- układu kierowniczego – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie warunków wstępnych pomiaru siły kierowania w przypadku wystąpienia usterki;
- zamiennych klocków hamulcowych – proponowane poprawki mają na celu usunięcie niespójności między informacjami wymaganymi w formularzu 1A i 1B;
- ochrony w przypadku zderzenia bocznego – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie procedury oceny otwierania drzwi;
- emisji z silników maszyn mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego (NRMM) – proponowane poprawki mają na celu umożliwienie udzielenia homologacji typu dwupaliwowych silników wodorowych (H₂) typu 1A, przeznaczonych do montażu w ciągnikach rolniczych i leśnych oraz w maszynach mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego, w zakresie emisji zanieczyszczeń przez silnik, a także skorygowanie błędów;

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).

- bezpieczeństwa pieszych – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie nowej procedury badania uruchamianych systemów ochrony pieszych (DPPS) oraz procedury symulacji czasu uderzenia głową (HIT);
- ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci – proponowane poprawki mają na celu zapewnienie spójności między wymogami a odtwarzalnością wyników badań między laboratoriami;
- urządzeń sygnalizacji świetlnej – proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie kwestii zgrupowanych oznakowań i etykiet;
- urządzeń oświetlenia drogowego – proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie kwestii zgrupowanych oznakowań i etykiet, rozszerzenie wymogów technicznych dotyczących adaptacyjnego światła drogowego na pojazdy kategorii L3, poprawę wymogów dotyczących wykrywania awarii i sygnalizacji oraz doprecyzowanie wymogów w zakresie zgodności produkcji w odniesieniu do światła drogowego;
- zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego (AEBS) dla pojazdów kategorii M1 i N1 – proponowane poprawki mają na celu usunięcie niejasności i błędów;
- integralności układu paliwowego i bezpieczeństwa elektrycznego układu napędowego w przypadku zderzenia tylnego – proponowane poprawki mają na celu aktualizację treści dokumentu informacyjnego o istotne informacje dotyczące układu magazynowania energii elektrycznej wielokrotnego ładowania (REESS), układu elektrycznego i układu wodorowego w pojeździe;
- automatycznych systemów utrzymania pasa ruchu – proponowane poprawki mają na celu zmianę przepisów załącznika 4 dotyczących obowiązków sprawozdawczych producentów oraz wprowadzenie nowego załącznika 7 dotyczącego wytycznych w zakresie wymiany danych za pośrednictwem bazy danych do wymiany dokumentacji homologacji typu (DETA);
- całkowitych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie zmian umożliwiających stosowanie wymogów do pojazdów zautomatyzowanych;
- rejestratora danych na temat zdarzeń (EDR) dla pojazdów ciężkich – proponowane zmiany mają na celu doprecyzowanie wymogów dotyczących homologacji typów pojazdów o masie maksymalnej od 8 do 12 ton;
- systemów wspomagających kierowcę w kontroli ruchu pojazdu (DCAS) – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie szeregu korekt redakcyjnych;
- urządzeń przypominających o zapięciu pasów – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie przepisów umożliwiających zaprzestanie stosowania ostrzeżeń drugiego stopnia;
- systemów asystenta pola widzenia – proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie definicji ustawionego ocznego punktu odniesienia; oraz
- systemów awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie istniejących wymogów i wprowadzenie odniesienia do oznaczeń pasa ruchu, o których mowa w serii poprawek 01 do regulaminu ONZ nr 130; oraz

wnioski dotyczące modyfikacji GTR ONZ nr 20 – wprowadzenie nowych wymogów i procedur badań w zakresie propagacji termicznej, 21 – wprowadzenie dodatkowej metodyki badań (tj. stanowiska systemowego) w celu określenia mocy systemu, 22 – przegląd badania

weryfikacyjnego odległości wirtualnej poprzez określenie warunków brzegowych badania pod względem temperatury otoczenia do celów badania, początkowego stanu naładowania akumulatora, mocy rozładowania, czasu trwania i kryteriów zatrzymania do celów badania oraz 25 – wprowadzenie ogólnych ulepszeń w opisie metod badania w celu zwiększenia możliwości zastosowania i dokładności wyników badania.

WP.29 planuje głosowanie nad tymi wnioskami na posiedzeniu w dniach 17–20 listopada 2026 r.

Ponadto należy ustalić stanowisko Unii, jeśli chodzi o:

wnioski dotyczące modyfikacji rezolucji ONZ R.E.5 w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła i M.R.3 w sprawie jakości powietrza wewnątrz pojazdu (VIAQ).

wniosek dotyczący poprawek do wytycznych przejściowych istotnych dla opracowywania regulaminów ONZ; oraz

wniosek o upoważnienie do opracowania poprawek do GTR ONZ nr 1 i 14 w sprawie zamków do drzwi i uderzenia bocznego w słup.

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”³.

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.

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

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.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają 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 w trybie 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. Wniosek

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

Publikacja planowanego aktu

Ponieważ w drodze aktu WP.29 zmienionych zostanie kilka regulaminów ONZ, GTR ONZ i rezolucji ONZ, po przyjęciu należy go opublikować w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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 dotyczących regulaminów ONZ z listopada 2026 r.

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: <http://data.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: <http://data.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: <http://data.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 17–20 listopada 2026 r. podczas 200. posiedzenia Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów WP.29 może przyjąć: wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 i 178; wnioski dotyczące modyfikacji GTR ONZ nr 20, 21, 22 i 25; oraz wnioski dotyczące modyfikacji rezolucji ONZ R.E.5 w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła i M.R.3 w sprawie jakości powietrza wewnątrz pojazdu (VIAQ).
- (6) Aby uwzględnić praktyczne doświadczenie i rozwój techniczny w trakcie procesu homologacji, należy poprawić lub uzupełnić wymogi odnoszące się do niektórych aspektów lub cech objętych regulaminami ONZ nr 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 i 178; GTR ONZ nr 20, 21, 22 i 25; ujednoliconą rezolucję (R.E.5) w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła; Oraz wzajemną rezolucją (M.R.3) w sprawie jakości powietrza wewnątrz pojazdu.
- (7) 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

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 200. posiedzeniu Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29), które odbędzie się w dniach 17–20 listopada 2026 r., polega na głosowaniu za przyjęciem dokumentów roboczych ONZ wymienionych w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Przedstawiciele Unii na WP.29 mogą, bez konieczności przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji, uzgodnić niewielkie zmiany techniczne w projekcie decyzji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*