



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 23 października 2023 r.  
(OR. en)

14562/23

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2023/0372(NLE)

---

MI 885  
ECO 69  
ENT 220  
UNECE 13

### PISMO PRZEWODNIE

---

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	23 października 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 644 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 odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 i 162, w odniesieniu do wniosków dotyczących nowego regulaminu ONZ dotyczącego rejestratorów danych na temat zdarzeń dla pojazdów ciężkich i nowego regulaminu ONZ dotyczącego urządzeń przytrzymujących dla dzieci służących zwiększeniu bezpieczeństwa transportu dzieci w autobusach oraz w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawki do wzajemnej rezolucji ONZ nr 1

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 644 final.

Zał.: COM(2023) 644 final

Bruksela, dnia 23.10.2023 r.  
COM(2023) 644 final

2023/0372 (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 odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 i 162, w odniesieniu do wniosków dotyczących nowego regulaminu ONZ dotyczącego rejestratorów danych na temat zdarzeń dla pojazdów ciężkich i nowego regulaminu ONZ dotyczącego urządzeń przytrzymujących dla dzieci służących zwiększeniu bezpieczeństwa transportu dzieci w autobusach oraz w odniesieniu do 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 i wzajemnej rezolucji oraz w sprawie przyjęcia dwóch nowych 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 porozumień<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

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;

nowe ogólne przepisy 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 14–16 listopada 2023 r., podczas swojego 191. posiedzenia, WP.29 może przyjąć:

szereg wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161, i 162;

wnioski dotyczące nowego regulaminu ONZ dotyczącego rejestratorów danych na temat zdarzeń dla pojazdów ciężkich oraz nowego regulaminu ONZ dotyczącego urządzeń przytrzymujących dla dzieci służących zwiększeniu bezpieczeństwa transportu dzieci w autobusach; 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) 2018/858<sup>2</sup>. 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, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161, i 162 w celu aktualizacji przepisów dotyczących:
  - międzynarodowej homologacji typu całego pojazdu – aktualizacje przepisów przejściowych mających zastosowanie do nowych serii poprawek do regulaminów mających zastosowanie w ramach międzynarodowej homologacji typu całego pojazdu;
  - kotwiczenia pasów bezpieczeństwa – aktualizacja dotycząca pojazdów kategorii M2 i M3, z siedzeniem skierowanym przodem do kierunku jazdy i znajdującym się naprzeciwko wbudowanego urządzenia przytrzymującego dla dzieci, mającego zapobiec zderzeniu osoby dorosłej i dziecka;
  - pasów bezpieczeństwa – aktualizacje dotyczące pojazdów kategorii M2 i M3, z siedzeniem skierowanym przodem do kierunku jazdy i znajdującym się naprzeciwko wbudowanego urządzenia przytrzymującego dla dzieci, mającego zapobiec zderzeniu osoby dorosłej i dziecka;
  - wytrzymałości siedzeń – aktualizacja mająca zapewnić, że tylko bezpieczne zagłówki mogą być montowane do siedzeń na wszystkich miejscach siedzących i we wszystkich kategoriach pojazdów;
  - widocznych zanieczyszczeń, pomiaru mocy silników wysokoprężnych (dymienie z silników Diesla) – doprecyzowanie sformułowania dotyczącego stosowania paliwa wzorcowego wymaganego na potrzeby badania emisji spalin;
  - bezpiecznego oszklenia – aktualizacja wprowadzająca odstępstwo dla możliwego nieprzejrzyściego obszaru zaciemnionego na szybie przedniej pojazdów kategorii M2, ułatwiającego instalację wewnętrznych lusterek wstecznych oraz różne elementy służące bezpieczeństwu i wygodzie w pojazdach ciężarowych z platformami załadowniczymi typu otwartego;

---

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

- montażu urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej dla:
  - pojazdów silnikowych – korekty wymagań dotyczących widoczności światła barwy czerwonej od przodu i/lub widoczności światła białego od tyłu pojazdu oraz aktualizacje wymagań dotyczących projekcji wspierających kierowcę;
  - pojazdów kategorii L3 – aktualizacja umożliwiająca stopniowe wycofywanie instalacji starszych lamp/urządzeń;
  - motorowerów – aktualizacja umożliwiająca stopniowe wycofywanie instalacji starszych lamp/urządzeń; oraz
  - pojazdów rolniczych – aktualizacja umożliwiająca stopniowe wycofywanie instalacji starszych lamp/urządzeń;
- części zamiennych do układów hamulcowych – doprecyzowanie wymagań dotyczących pakowania i etykietowania w odniesieniu do niektórych rodzajów zespołów okładzin hamulcowych;
- zderzenia czołowego – aktualizacja wprowadzająca powypadkowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do pojazdów napędzanych wodorem;
- zderzenia bocznego – aktualizacja wprowadzająca powypadkowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do pojazdów napędzanych wodorem oraz różne doprecyzowania;
- pojazdów o napędzie elektrycznym z zasilaniem akumulatorowym – różne doprecyzowania, w tym doprecyzowania dotyczące kierunku uderzenia w badaniu integralności mechanicznej;
- układów ogrzewania – aktualizacja ułatwiająca przyjęcie nowej technologii „ogrzewacza radiacyjnego”, która może być stosowana w pojazdach elektrycznych;
- ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci – doprecyzowania dotyczące zasady pojedynczego ułożenia pasa bezpieczeństwa oraz aktualizacje wprowadzające wymagania i procedurę badania dla kotwiczeń dolnego paska mocującego;
- pojazdów napędzanych wodorem i ogniwami paliwowymi – transpozycja GTR ONZ nr 13, tekst etapu 2;
- uderzenia bocznego w słup – aktualizacje wprowadzające powypadkowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do pojazdów napędzanych wodorem;
- czołowego uderzenia z naciskiem na urządzenia przytrzymujące – aktualizacja wprowadzająca powypadkowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do pojazdów napędzanych wodorem;
- układów kotwiczeń ISOFIX, kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX i miejsc siedzących i-Size – aktualizacja wprowadzająca wymagania i procedurę badań dla kotwiczeń dolnego paska mocującego oraz doprecyzowanie dotyczące liczby pozycji ISOFIX;
- urządzeń oświetlenia drogi – aktualizacja wymagań dotyczących projekcji wspierających kierowcę;

- integralności układu paliwowego i bezpieczeństwa elektrycznego układu napędowego w przypadku zderzenia tylnego – aktualizacja wprowadzająca powypadkowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do pojazdów napędzanych wodorem;
- WLTP – aktualizacje wprowadzające nową koncepcję współczynnika użyteczności w odniesieniu do pojazdów hybrydowych typu plug-in, zgodną z przepisami, które wprowadzono niedawno do normy Euro 6e;
- automatycznych systemów utrzymania pasa ruchu – aktualizacje związane z wymaganiami dotyczącymi kompatybilności elektromagnetycznej;
- rejestratora danych na temat zdarzeń – doprecyzowania w odniesieniu do dokładności danych dotyczących przyspieszenia w przypadku elementu danych obejmującego przyspieszenie poprzeczne i wzdłużne;
- urządzeń zabezpieczających przed nieuprawnionym użyciem – aktualizacja wymagań dotyczących kompatybilności elektromagnetycznej; oraz
- immobilizerów – aktualizacja wymagań dotyczących kompatybilności elektromagnetycznej;
- wniosków dotyczących nowego regulaminu ONZ dotyczącego rejestratorów danych na temat zdarzeń dla pojazdów ciężkich oraz nowego regulaminu ONZ dotyczącego urządzeń przytrzymujących dla dzieci służących zwiększeniu bezpieczeństwa transportu dzieci w autobusach; oraz
- wniosku dotyczącego poprawki do wzajemnej rezolucji ONZ nr 1 – aktualizacja zawierająca specyfikacje dla urządzenia wykorzystywanego w badaniu „WorldSID 50th percentile adult male anthropomorphic test”, które ma być stosowane na potrzeby badania pojazdów drogowych pod kątem ochrony osób znajdujących się w pojeździe przed uderzeniem bocznym.

WP.29 planuje głosowanie nad tymi wnioskami na posiedzeniu w dniach 14–16 listopada 2023 r.

Ponadto należy ustalić stanowisko Unii w sprawie:

- wniosku dotyczącego zmienionego upoważnienia do opracowania ogólnego przepisu technicznego (GTR) ONZ w sprawie całkowitych emisji w rzeczywistych warunkach jazdy, które upoważnia do prowadzenia dalszych prac w ramach GTR ONZ w oparciu o metodykę określania emisji pojazdów lekkich w rzeczywistych warunkach jazdy, odpowiednio dostosowaną do szerszych zakresów eksploatacji pojazdów i dodatkowych substancji zanieczyszczających;
- wniosku dotyczącego wystąpienia o upoważnienie do opracowania nowego GTR ONZ w sprawie trwałości akumulatorów instalowanych w elektrycznych pojazdach ciężkich;
- wniosku dotyczącego poprawki do wytycznych w sprawie elementów charakterystyki działania rejestratora danych na temat zdarzeń, odpowiednich do włączenia do rezolucji lub regulaminów Porozumienia z 1958 r. i 1998 r., która wprowadza doprecyzowania dotyczące dokładności danych dotyczących przyspieszenia w przypadku elementu danych obejmującego przyspieszenie poprzeczne i wzdłużne; oraz

- wniosku dotyczącego aktualizacji zaleceń w sprawie cyberbezpieczeństwa motoryzacyjnego oraz aktualizacji oprogramowania przez uwzględnienie wszystkich odpowiednich i aktualnych norm, w tym norm ISO.

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.

Z kolei wniosek dotyczący suplementu 1 do serii poprawek 10 do regulaminu ONZ nr 17<sup>3</sup> nie jest gotowy do poddania pod głosowanie na posiedzeniu WP.29 w listopadzie 2023 r. i musi być przedmiotem dalszych dyskusji w specjalnym organie pomocniczym WP.29.

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”<sup>4</sup>.

#### *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 rezolucją 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.

---

<sup>3</sup> ECE/TRANS/WP.29/2023/115.

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

## **4.2. 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. Wniosek**

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 odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 i 162, w odniesieniu do wniosków dotyczących nowego regulaminu ONZ dotyczącego rejestratorów danych na temat zdarzeń dla pojazdów ciężkich i nowego regulaminu ONZ dotyczącego urządzeń przytrzymujących dla dzieci służących zwiększeniu bezpieczeństwa transportu dzieci w autobusach oraz w odniesieniu do 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/WE<sup>1</sup> Unia przystąpiła do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (zwanej 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/WE<sup>2</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858<sup>3</sup> 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 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, ogólnych przepisów 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 14–16 listopada 2023 r. podczas 191. posiedzenia Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów WP.29 może przyjąć:
- wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161, i 162;
- wnioski dotyczące nowego regulaminu ONZ dotyczącego rejestratorów danych na temat zdarzeń dla pojazdów ciężkich oraz nowego regulaminu ONZ dotyczącego urządzeń przytrzymujących dla dzieci służących zwiększeniu bezpieczeństwa transportu dzieci w autobusach; oraz
- wniosek dotyczący poprawki do wzajemnej rezolucji ONZ nr 1.
- (6) Regulaminy ONZ będą wiążące dla Unii. Wraz z rezolucją ONZ będą one mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii 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 i rozwój techniczny, należy poprawić lub uzupełnić wymogi odnoszące się do niektórych aspektów lub cech objętych regulaminami ONZ nr 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 i 162 oraz wzajemną rezolucją ONZ nr 1.
- (8) Aby umożliwić postęp techniczny oraz poprawić bezpieczeństwo, należy przyjąć nowy regulamin ONZ dotyczący rejestratorów danych na temat zdarzeń dla pojazdów ciężkich oraz nowy regulamin ONZ dotyczący urządzeń przytrzymujących dla dzieci służących zwiększeniu bezpieczeństwa transportu dzieci w autobusach;

---

<sup>3</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

- (9) Wnioski te 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 191. posiedzeniu Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, które odbędzie się w dniach 14–16 listopada 2023 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*