



Bruksela, 12 lutego 2026 r.  
(OR. en)

6314/26

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2026/0053 (NLE)

---

---

MI 122  
ENT 24  
UNECE 1

## WNIOSEK

---

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 12 lutego 2026 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: COM(2026) 87 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 marca 2026 r.

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 87 final.

---

Zał.: COM(2026) 87 final



Bruksela, dnia 12.2.2026 r.  
COM(2026) 87 final

2026/0053 (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 marca 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 porozumień<sup>1</sup>.

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:

<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).

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 10–13 marca 2026 r., podczas swojego 198. posiedzenia, WP.29 może przyjąć:

wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 i 177;

wnioski dotyczące nowych regulaminów ONZ:

w sprawie laboratoryjnych pomiarów emisji z hamulców dla pojazdów lekkich,

w sprawie pokładowych układów monitorujących (OBM), środowiskowego paszportu pojazdu (EVP) i wyświetlania w pojeździe danych środowiskowych,

w sprawie systemów tłumienia ognia w silniku,

w sprawie systemu ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy; oraz

w sprawie zaawansowanego systemu ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy; oraz

wniosek dotyczący poprawki do ujednocnionej rezolucji w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła.

## **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 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) 2018/858<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:

wniosek dotyczący modyfikacji regulaminów ONZ nr 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 i 177 w celu aktualizacji przepisów w zakresie:

- kompatybilności elektromagnetycznej – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie różnych odniesień do najnowszych obowiązujących norm branżowych;
- hamowania pojazdów ciężkich – proponowane poprawki mają na celu umożliwienie stosowania istniejących przepisów do pojazdów zautomatyzowanych, w tym pojazdów bez ręcznych urządzeń sterujących, umożliwienie odczytu w czasie rzeczywistym wartości zapotrzebowania na hamowanie podczas okresowych badań technicznych, doprecyzowanie, że dozwolone jest stosowanie dowolnego sterowania układem hamulcowym do celów badania skuteczności awaryjnego układu hamulcowego w warunkach awarii oraz wprowadzenie przepisów dotyczących homologacji typu blokującego urządzenia postojowego jako alternatywy dla układu hamulcowego postojowego typu ciernego w celu utrzymania pojazdu lub w połączeniu z tym układem;
- hamulców pojazdów kategorii M1 i N1 – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie istniejących przepisów dotyczących warunków uruchomienia awaryjnego sygnału stopu (ESS) poprzez uruchomienie układu hamulcowego roboczego za pomocą sterowania hamulcem postojowym uruchamianym elektrycznie (EPB), umożliwienie stosowania

<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).

istniejących przepisów do pojazdów zautomatyzowanych, w tym pojazdów bez ręcznych urządzeń sterujących, wprowadzenie przepisów dotyczących homologacji typu blokującego urządzenia postojowego jako alternatywy dla hamowania postojowego ciernego w celu utrzymania pojazdu lub w połączeniu z tym układem oraz umożliwienie odczytu w czasie rzeczywistym podczas okresowych badań technicznych wartości zapotrzebowania na hamowanie;

- prędkościomierza i hodometru – proponowane poprawki mają na celu usunięcie niespójności między wymogami przewidzianymi w regulaminach ONZ nr 125 i 176 w odniesieniu do asystenta pola widzenia (FVA) a wymogami mającymi zastosowanie na podstawie regulaminu ONZ nr 39;
- emisji zanieczyszczeń gazowych przez motocykle – proponowane poprawki do regulaminu ONZ nr 40 mają na celu dostosowanie wymogów do przepisów normy emisji Euro 3;
- emisji hałasu przez motocykle – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie interpretacji przełożenia, które ma być stosowane podczas badania zgodności produkcji, w przypadku różnych warunków atmosferycznych i środowiskowych;
- montażu urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie wymogów dotyczących napięcia diod elektroluminescencyjnych (LED) oraz wymogów dotyczących włączania świateł kierunkowskazów, aby zapewnić kompatybilność z systemami wspomagającymi kierowcę w kontroli ruchu pojazdu;
- silników zasilanych LPG i CNG – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie wymogów dotyczących pokładowego zużycia paliwa (OBFCM);
- układu kierowniczego – proponowane poprawki mają na celu aktualizację przepisów przejściowych i umożliwienie stosowania istniejących przepisów do pojazdów zautomatyzowanych, w tym pojazdów bez ręcznych urządzeń sterujących;
- emisji z pojazdów kategorii M1 i N1 – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie nowych wymogów w oparciu o normę Euro 7, w tym wymogów dotyczących urządzeń manipulacyjnych i strategii manipulacyjnych oraz zabezpieczenia przed ingerencją, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa. Proponowane poprawki mają ponadto na celu usunięcie badania typu 2 oraz wprowadzenie przepisów dotyczących przedłużonego okresu eksploatacji, a także wymogów dotyczących zgodności eksploatacyjnej w odniesieniu do trwałości akumulatora w pojeździe;
- pojazdów kategorii M2 i M3 – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie obowiązków producentów w odniesieniu do dostarczania informacji dotyczących lokalizacji wyjść awaryjnych i gaśnic oraz bezpiecznego z nich korzystania;
- systemów ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie tekstu regulaminu do warunków automatycznego przywracania systemu w momencie „rozpoczęcia każdego rozruchu/cyklu pracy silnika”;

- elektronicznej kontroli stateczności – proponowane poprawki zakładają dostosowanie tekstu regulaminu do warunków automatycznego przywracania systemu w momencie „rozpoczęcia każdego rozruchu/cyklu pracy silnika”;
- urządzeń sygnalizacji świetlnej – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie korekt redakcyjnych w oznakowaniu źródeł światła oraz zapewnienie doprecyzowania w przypadku obliczania granic tolerancji;
- urządzeń oświetlenia drogi – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie wymogów dotyczących oznakowania funkcji reflektorów i zwiększenie dokładności metody regulacji za pomocą przyrządów;
- światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie nowych wymogów opartych na normie Euro 7, które obejmują nowe przepisy dotyczące liczby cząstek stałych (PN10), nowej wartości granicznej emisji par dla szczelnej komory do określenia ilości oparów, zaktualizowanych przepisów dotyczących monitorowania zużycia paliwa na pokładzie, a także inne dostosowania do postępu technicznego. Proponowane poprawki mają ponadto na celu wprowadzenie nowych załączników zawierających wymogi dotyczące trwałości akumulatora w pojeździe oraz nowego badania zasięgu pojazdów wyłącznie elektrycznych w niskich temperaturach;
- całkowitych emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) – proponowane poprawki mają na celu modyfikację zakresu regulaminu ONZ nr 168, aby odzwierciedlić zakres pojazdów lekkich wprowadzony rozporządzeniem (UE) 2024/1257 i dodać koncepcję poziomów podobną do koncepcji poziomów określonej w regulaminie ONZ nr 154; oraz
- określenie mocy systemu (DEVP) – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie zakresu regulaminu ONZ nr 177 do rozporządzenia (UE) 2024/1257 (Euro 7);

wnioski dotyczące nowych regulaminów ONZ:

- w sprawie laboratoryjnych pomiarów emisji z hamulców dla pojazdów lekkich;
- w sprawie pokładowych układów monitorujących (OBM), środowiskowego paszportu pojazdu (EVP) i wyświetlania w pojeździe danych środowiskowych;
- w sprawie systemów tłumienia ognia w silniku;
- systemu ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy; oraz
- w sprawie zaawansowanego systemu ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy; oraz

wniosek dotyczący poprawki do ujednoliconej rezolucji w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła, wprowadzający nowe kategorie wymiennych źródeł światła LED.

WP.29 planuje głosowanie nad tymi wnioskami na posiedzeniu w dniach 10–13 marca 2026 r.

Ponadto należy ustalić stanowisko Unii, jeśli chodzi o:

wniosek dotyczący poprawki do załącznika 2 do Porozumienia z 1958 r., który ma na celu doprecyzowanie kryteriów wyznaczania upoważnionych placówek technicznych w odniesieniu do regulaminów ONZ zawierających przepisy dotyczące audytu poprzez odniesienie do wymogów normy ISO/IEC 17021; oraz

wniosek dotyczący zezwolenia na rozpoczęcie prac nad 3. etapem dla nieformalnej grupy roboczej ds. bezpieczeństwa pojazdów elektrycznych.

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”<sup>3</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 na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 1 i 12 Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. 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 z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

---

<sup>3</sup> 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.

## **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. Konkluzja**

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

## **5. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU**

Ponieważ w drodze aktu WP.29 zmienionych zostanie kilka regulaminów ONZ i jedna rezolucja ONZ oraz przyjęte zostaną nowe regulaminy 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 marca 2026 r.**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114 w związku z jego 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 („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/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 („Porozumienie Równoległe”). Porozumienie Równoległe weszło w życie w dniu 15 lutego 2000 r.
- (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

---

<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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

<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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

<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, 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 („WP.29”) może przyjmować wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ, ogólnościowych regulaminów technicznych ONZ („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 10–13 marca 2026 r. podczas 198. posiedzenia Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów WP.29 może przyjąć: wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 i 177; wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie laboratoryjnych pomiarów emisji z hamulców dla pojazdów lekkich. wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie pokładowych układów monitorujących (OBM), środowiskowego paszportu pojazdu (EVP) i wyświetlania w pojeździe danych środowiskowych; wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie systemów tłumienia ognia w silniku; wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie systemu ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy; wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie zaawansowanego systemu ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy; oraz wniosek dotyczący poprawki do ujednoliconej rezolucji w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła.
- (6) Aby uwzględnić praktyczne doświadczenie i rozwój techniczny w trakcie procesu homologacji, należy zmienić lub uzupełnić wymogi odnoszące się do niektórych aspektów lub cech objętych regulaminem ONZ w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła oraz regulaminami ONZ nr 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 i 177.
- (7) Aby umożliwić postęp technologiczny i promować dekarbonizację, należy przyjąć nowe regulaminy ONZ w sprawie laboratoryjnych pomiarów emisji z hamulców dla pojazdów lekkich, w sprawie układów OBM, środowiskowego paszportu pojazdu i wyświetlania w pojeździe danych środowiskowych, w sprawie systemów tłumienia ognia w silniku, w sprawie systemu ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy oraz w sprawie zaawansowanego systemu ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy.
- (8) Regulaminy ONZ będą wiążące dla Unii. Wraz z rezolucją 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, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 198. posiedzeniu Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29), które odbędzie się w

dniach 10–13 marca 2026 r., jest głosowanie 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*