



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 12 lutego 2024 r.
(OR. en)

6506/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2024/0036 (NLE)

MI 158
ECO 6
ENT 33
UNECE 3

PISMO PRZEWODNIE

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

Data otrzymania: 12 lutego 2024 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2024) 61 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 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 i 167

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2024) 61 final.

Zał.: COM(2024) 61 final



Bruksela, dnia 12.2.2024 r.
COM(2024) 61 final

2024/0036 (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 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 i 167

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 24 marca 1998 r. i 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.

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).

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 ogólnoświatowe regulaminy techniczne ONZ („GTR ONZ”);

modyfikacje regulaminów ONZ 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 5–8 marca 2024 r., podczas swojego 192. posiedzenia, WP.29 może przyjąć szereg:

wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 i 167.

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

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).

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 – 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 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 i 167 w celu aktualizacji przepisów dotyczących:
 - kompatybilności elektromagnetycznej – korekty odniesień i inne zmiany redakcyjne;
 - hamowania pojazdów o dużej masie – doprecyzowanie wymagań dotyczących badania typu IIA;
 - żarowych źródeł światła – aktualizacja odniesienia normatywnego do publikacji 60809 Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej (IEC);
 - urządzeń czyszczących szybę reflektora – aktualizacja obejmująca wszystkie światła mijania określone w regulaminie ONZ nr 149 serie 00 i 01 oraz inne zmiany redakcyjne;
 - urządzeń widzenia pośredniego – doprecyzowanie wymagań dotyczących lusterek wstecznych oraz różnych urządzeń wewnętrznych i zewnętrznych, w tym zmiany przepisów przejściowych;
 - instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w:
 - pojazdach silnikowych – korekty odniesienia do serii poprawek 01 do regulaminu ONZ nr 148, doprecyzowanie używania świateł do

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).

- jazdy dziennej z innymi światłami, udoskonalenie definicji stabilności fotometrycznej oraz inne aktualizacje wymagań dotyczących osiągow (w przypadku nowej serii poprawek), w tym zmiany w przepisach przejściowych,
- pojazdach kategorii L3 – aktualizacje wprowadzające wymagania dotyczące systemów adaptacyjnego oświetlenia głównego (AFS) w motocyklach;
 - opon do pojazdów użytkowych i ich przyczep – aktualizacja określająca, że maksymalna szerokość całkowita opon oznaczonych symbolem „A” w odniesieniu do „konfiguracji opony do obręczy” obejmuje 4-procentową tolerancję;
 - sprzęgów mechanicznych – aktualizacja doprecyzowująca potrzebę posiadania podpory do przyczepy z osią centralną, niezależnie od typu urządzenia sprzęgającego;
 - układu kierowniczego – aktualizacje dotyczące kwestii wzajemnych odniesień w regulaminie ONZ nr 79 względem regulaminu ONZ nr 130 (system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu);
 - opon do pojazdów rolniczych i ich przyczep – aktualizacja rozszerzająca zakres regulaminu ONZ na oponę o indeksie prędkości E, odzwierciedlająca postęp technologiczny, w tym inne doprecyzowania wymagań i zmiany redakcyjne;
 - autobusów i autokarów – pojazdy kategorii M2 i M3 – korekty redakcyjne we francuskiej wersji językowej regulaminu ONZ;
 - diod elektroluminescencyjnych jako źródeł światła – korekta redakcyjna wymagań dotyczących diod elektroluminescencyjnych (LED) jako źródeł światła;
 - systemu ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu (LDWS) – wprowadzenie awaryjnego systemu utrzymywania pasa ruchu dla pojazdów silnikowych kategorii M1 i N1, zgodnie z homologacją typu UE, oraz dostosowanie wymagań umożliwiających eksploatację pojazdów na rynku australijskim, w tym zmiany przepisów przejściowych;
 - systemów elektronicznej kontroli stateczności (ESC) – doprecyzowanie wymagań dotyczących kwestii saturacji opon;
 - urządzeń sygnalizacji świetlnej – doprecyzowanie wymagań, zmiany redakcyjne i udoskonalenie definicji stabilności fotometrycznej;
 - urządzeń oświetlenia drogi – doprecyzowania i zmiany wymagań, w tym wymagań dotyczących wykrywania awarii świateł zakrętowych, zmiany redakcyjne, wprowadzenie systemów adaptacyjnego oświetlenia głównego (AFS) w motocyklach oraz modyfikacja punktu badania stabilności fotometrycznej światła mijania i systemu adaptacyjnego oświetlenia głównego (AFS) klasy C;
 - urządzeń odbłaskowych – aktualizacje doprecyzowujące i korygujące tekst serii poprawek 00 i 01 do regulaminu ONZ nr 150 oraz dostosowanie

- procedury, którą należy stosować w przypadku odbicia od powierzchni zarówno dla pomiaru współczynnika światłości (CIL), jak i pomiaru barwy;
- wspomaganie cofania – aktualizacja zwiększająca przejrzystość niektórych przepisów oraz zmiany wymagań dotyczących pola widzenia wstecznego w pobliżu pojazdu, w tym tymczasowej zmiany widoku podczas manewrowania i dezaktywacji obrazu wstecznego w przypadku sprzężenia pojazdu; oraz
 - bezpośredniego widzenia niechronionych użytkowników drogi – aktualizacja wprowadzająca wymagania dotyczące zakresu widzenia do przodu mające zastosowanie do pojazdów z węższymi kabinami lub słupkami A umieszczonymi wewnątrz obrysu kabiny.

WP.29 planuje głosowanie nad tymi wnioskami na posiedzeniu w dniach 5–8 marca 2024 r.

Ponadto należy ustalić stanowisko Unii w sprawie:

- wniosku dotyczącego poprawek w załączniku do dokumentu ramowego w sprawie pojazdów zautomatyzowanych, w którym przedstawiono zarys przyszłych działań i spodziewanych rezultatów do połowy 2026 r.; oraz
- wniosku dotyczącego upoważnienia do zmiany GTR ONZ nr 6, 7 i 14 w celu usunięcia odniesienia do urządzenia (maszyny) 3 DH.

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.

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.

Regulaminy ONZ określone w planowanym akcie będą wiążące dla Unii i będą 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. 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.

³ 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, 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 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 i 167

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 (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/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 (zwanego dalej „Porozumieniem Równoległym”). 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

¹ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

² Decyzja Rady 2000/125/WE z dnia 31 stycznia 2000 r. dotycząca zawarcia Porozumienia dotyczącego ustanowienia ogólnych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych („Porozumienie Równoległe”) (Dz.U. L 35 z 10.2.2000, s. 12).

³ 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 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, ogólnosiwiatowych 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 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 5–8 marca 2024 r. podczas 192. posiedzenia Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów WP.29 może przyjąć: wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 i 167.
- (6) Regulaminy ONZ będą wiążące dla Unii i będą 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 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 i 167.
- (8) Wspomniane wnioski 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.
- (9) W świetle wspomnianych korzyści proponuje się głosowanie za tymi wnioskami,

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).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 192. posiedzeniu Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, które odbędzie się w dniach 5–8 marca 2024 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*