

Bruksela, 26 maja 2025 r.
(OR. en)

9418/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0124 (NLE)

MI 330
ENT 79
UNECE 7

WNIOSEK

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

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 251 final.

Zał.: COM(2025) 251 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.5.2025 r.
COM(2025) 251 final

2025/0124 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

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

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, które ma być 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 w dniach 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.

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 być 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 24–27 czerwca 2025 r., podczas swojego 196. posiedzenia, WP.29 może przyjąć:

wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 9, 13, 16, 17, 30, 35, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 i 175,

wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie systemu awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu (ELKS) oraz

wniosek dotyczący poprawki do GTR ONZ nr 24.

3. STANOWISKO, KTÓRE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

System WP.29 wzmacnia międzynarodową harmonizację norm dotyczących pojazdów. Zrewidowane Porozumienie z 1958 r. odgrywa kluczową rolę w osiągnięciu tego celu. Producenci unijni mogą posługiwać się wspólnym zbiorem regulaminów dotyczących homologacji typu, wiedząc, że umawiające się strony uznają ich produkty za zgodne z danym prawodawstwem krajowym.

System ten umożliwił uchylene – rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych² – ponad 50 dyrektyw unijnych i zastąpienie ich odpowiednimi regulaminami opracowanymi na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.

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

Podobne podejście zastosowano w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858³. Ustanowiono w nim przepisy administracyjne i wymogi techniczne w zakresie homologacji typu i wprowadzania do obrotu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych. Rozporządzeniem tym włączono regulaminy przyjęte na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. do unijnego systemu homologacji typu, jako wymagania dotyczące homologacji typu albo jako przepisy alternatywne wobec przepisów UE.

Po przyjęciu przez WP.29 wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ lub modyfikacji obowiązującego regulaminu ONZ Sekretarz Wykonawczy EKG ONZ powiadamia umawiające się strony o odpowiednim akcie. Jeżeli mniejszość blokująca umawiających się stron nie zgłosi sprzeciwu w terminie 6 miesięcy, dany akt wchodzi w życie. Następnie każda z umawiających się stron może dokonać transpozycji aktu do obowiązujących przepisów krajowych. W UE publikacja aktu w *Dzienniku Urzędowym UE* kończy proces transpozycji.

Należy ustalić stanowisko UE w odniesieniu do następujących aktów:

- wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 9, 13, 16, 17, 30, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 i 175 w celu aktualizacji przepisów dotyczących:
 - hałasu powodowanego przez pojazdy trójkołowe – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie najnowszych przepisów normy międzynarodowej (ISO) 10844:2024 odzwierciedlających aktualny stan wiedzy, które ograniczają zmienność pomiarów na poszczególnych torach wynikającą z różnych interpretacji i odmiennego wdrażania wymogów technicznych;
 - hamowania pojazdów ciężkich – proponowane poprawki mają na celu umożliwienie stosowania blokującego urządzenia postojowego jako alternatywy dla układu hamulcowego postojowego typu ciernego w celu spełnienia wymogów statycznych regulaminu ONZ nr 13 w odniesieniu do układów hamulcowych postojowych;
 - pasów bezpieczeństwa – proponowane zmiany mają na celu wyjaśnienie sposobu przeprowadzania testu odpinania pasów z symulacją obciążenia spowodowanego przez ciało o masie 60 kg;
 - wytrzymałości siedzeń – proponowane poprawki mają na celu poprawę reakcji użytkowników o mniejszym wzroście, a w szczególności kierowców płci żeńskiej, na szarpnięcie mogące spowodować uraz kręgosłupa szyjnego;
 - opon do samochodów osobowych i ich przyczep – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie niektórych definicji i wymogów do najnowszych przepisów normy ISO 4000-1:2024;
 - emisji hałasu z motocykli – proponowane poprawki mają na celu zaostrezenie przepisów zapobiegających wypaczaniu wyników badań i ułatwienie badań zgodności produkcji. Proponowane poprawki mają

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).

również na celu wprowadzenie dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku;

- urządzeń przytrzymujących dla dzieci – proponowane poprawki mają na celu uściślenie przepisów przejściowych dotyczących stosowania regulaminów ONZ nr 129 i 170;
- opon do pojazdów użytkowych i ich przyczep – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie kilku uściśleń;
- wystających elementów zewnętrznych pojazdów użytkowych – proponowane zmiany mają na celu aktualizację odniesień do wyznaczania punktu H za pomocą maszyny trójwymiarowej (3 DH) oraz kalibracji tego urządzenia;
- opon do motocykli/motorowerów – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie kategorii użytkowania do pojęć „opony zwykłej”, „opony śniegowej” i „opony do zastosowań specjalnych” zgodnie z regulaminami ONZ nr 30 i 54;
- układu kierowniczego – proponowane poprawki mają na celu udoskonalenie terminologii dotyczącej statusu układu po „rozruchu/cyklu pracy silnika” oraz doprecyzowanie przepisów dotyczących układów kierowniczych z pełnym wspomaganiem, takich jak układy ze sterowaniem elektronicznym („steer-by-wire”);
- opon bieżnikowanych do samochodów osobowych i ich przyczep – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie kilku korekt i dostosowanie definicji opony śniegowej do definicji zawartych w regulaminach ONZ nr 109 i 172;
- opon bieżnikowanych do pojazdów użytkowych i ich przyczep – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie kilku korekt i dostosowanie kilku definicji do regulaminu ONZ nr 54;
- oporu toczenia opon oraz ich hałasu toczenia i przyczepności na mokrej nawierzchni – proponowane poprawki mają na celu aktualizację odniesień do najnowszej specyfikacji normy międzynarodowej ASTM F2493-24 i ISO 4000-1:2024 oraz dostosowanie definicji do definicji zawartych w regulaminach ONZ nr 30 i 54. Proponowane poprawki mają również na celu standaryzację precyzyjnej metody pomiaru głębokości wody;
- ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci – proponowane poprawki mają na celu dokładniejsze określenie warunków wstępnych przyznawania numerów homologacji typu dla „ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci” oraz lepszą koordynację wydawania numerów homologacji typu między regulaminami ONZ nr 129 i 170;
- zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego (AEBS) – proponowane poprawki mają na celu udoskonalenie terminologii dotyczącej statusu systemu po „rozruchu/cyklu pracy silnika”;
- pojazdów zasilanych wodorem i ogniwami paliwowymi – proponowane poprawki mają na celu uściślenie kolejności badań przepuszczalności i szczelności;

- montażu opon – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie kilku korekt do definicji i wymogów dotyczących różnych kategorii użytkowania opon;
- zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego (AEBS) dla pojazdów kategorii M1 i N1 – proponowane poprawki mają na celu udoskonalenie terminologii dotyczącej statusu systemu po „rozruchu/cyklu pracy silnika”;
- automatycznych systemów utrzymania pasa ruchu (ALKS) – proponowane poprawki mają na celu udoskonalenie terminologii dotyczącej statusu systemu po „rozruchu/cyklu pracy silnika”;
- urządzeń przytrzymujących dla dzieci służących bezpieczniejszemu przewożowi dzieci w autobusach i autokarach – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie tekstu przepisów do innych regulaminów ONZ nr 44 i 129, obejmujących bezpieczeństwo osób dorosłych i dzieci;
- systemów wspomagających kierowcę w kontroli ruchu pojazdu – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie szeregu korekt redakcyjnych;
- przyczepności opon bieżnikowanych na śniegu i klasyfikacji jako opon trakcyjnych – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie nowej klasy opon wzorcowych i wprowadzenie nowych przepisów przejściowych;
- montowania pasów bezpieczeństwa, urządzeń przytrzymujących, urządzeń przytrzymujących dla dzieci, urządzeń przytrzymujących dla dzieci ISOFIX i urządzeń przytrzymujących dla dzieci i-Size – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie nowej metody badania klamry pasa oraz wprowadzenie nowych przepisów przejściowych;
- urządzeń przypominających o zapięciu pasów – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie wyłączeń dotyczących wymogów odnoszących się do siedzeń składanych i wprowadzenie nowych przepisów przejściowych; oraz
- systemu kontroli przyspieszenia przy nieprawidłowym naciśnięciu pedału (ACPE) – proponowane poprawki mają na celu włączenie przepisów dotyczących homologacji ACPE dla pojazdów kategorii N1, a także wprowadzenie dodatkowych wymogów dotyczących osiągnięć dla dodatkowych scenariuszy; oraz
- wniosku dotyczącego:
 - nowego regulaminu ONZ w sprawie systemu awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu (ELKS) – ten wniosek dotyczący nowego regulaminu ma na celu transpozycję wymogów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/646; oraz
 - poprawki do GTR ONZ nr 24 – proponowane poprawki mają na celu ulepszenie ogólnego protokołu pomiaru emisji cząstek stałych z hamulców.

WP.29 planuje głosowanie nad tymi wnioskami na posiedzeniu w dniach 24–27 czerwca 2025 r.

Ponadto należy ustalić stanowisko Unii w sprawie:

- wniosku o upoważnienie do opracowania nowego GTR ONZ w zakresie dotyczącym dzieci pozostawionych w pojazdach w odniesieniu do pojazdów kategorii 1 – wnioski ma na celu zezwolenie na opracowanie wymogów regulacyjnych dla pojazdów kategorii 1 i rozpoczęcie opracowywania nowego GTR ONZ równoległe z regulaminem ONZ.

Unia powinna poprzeć powyższe akty, ponieważ są one zgodne z jej polityką rynku wewnętrznego w odniesieniu do przemysłu motoryzacyjnego pod względem bezpieczeństwa, automatyzacji i emisji, a także z jej geopolityką oraz polityką transportową, klimatyczną i energetyczną.

Wszystkie te akty mają bardzo pozytywny wpływ na konkurencyjność unijnego przemysłu motoryzacyjnego i na handel międzynarodowy. Głosowanie za tymi aktami przyczyniłoby się do postępu technologicznego, przyniosło korzyści skali, zapobiegło rozdrobnieniu rynku wewnętrznego i zapewniło jednolite stosowanie norm w dziedzinie motoryzacji w całej Unii.

Wiedza fachowa zewnętrznych ekspertów nie jest istotna dla niniejszego wniosku. Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych dokonał jednak przeglądu tego wniosku.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 TFUE stanowi, że Rada przyjmuje decyzje ustalające „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Pojęcie „aktów mających skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne ze względu na przepisy prawa międzynarodowego dotyczące danego organu. Pojęcie to obejmuje ponadto instrumenty, które na mocy prawa międzynarodowego nie są wiążące, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁴.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

WP.29 jest organem, w ramach którego umawiające się strony EKG ONZ omawiają wdrażanie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. i Porozumienia Równoległego.

Akty, które mają zostać przyjęte przez WP.29, to akty mające skutki prawne.

Regulaminy ONZ określone w planowanym akcie będą wiążące dla UE. Wraz z GTR 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.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

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

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. Podsumowanie

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

Wniosek

DECYZJA RADY

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

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na mocy decyzji Rady 97/836/WE¹ Unia przystąpiła do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych („EKG ONZ”) dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”). Zrewidowane Porozumienie z 1958 r. weszło w życie w dniu 24 marca 1998 r.
- (2) Na mocy decyzji Rady 2000/125/WE² Unia przystąpiła do Porozumienia dotyczącego ustanowienia ogólnych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych („Porozumienie Równoległe”). Porozumienie Równoległe weszło w życie w dniu 15 lutego 2000 r.
- (3) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858³ ustanowiono przepisy administracyjne i wymogi techniczne dotyczące homologacji typu i wprowadzania do obrotu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych. Rozporządzeniem tym włączono regulaminy

¹ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78, ELI: <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 („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 24–27 czerwca 2025 r. podczas 196. posiedzenia Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów WP.29 może przyjąć:
- (6) wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 9, 13, 16, 17, 30, 35, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 i 175, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie systemu awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu (ELKS) oraz wniosek dotyczący poprawki do GTR ONZ nr 24.
- (7) Aby odzwierciedlić doświadczenie w rzeczywistych warunkach użytkowania i rozwój techniczny w trakcie procesu homologacji, należy poprawić lub uzupełnić wymogi odnoszące się do niektórych aspektów lub cech objętych regulaminami ONZ nr 9, 13, 16, 17, 30, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 i 175 oraz GTR ONZ nr 24.
- (8) Aby umożliwić postęp technologiczny i propagować bezpieczeństwo ruchu drogowego, należy przyjąć nowy regulamin ONZ w sprawie systemu awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu (ELKS).
- (9) Wnioski te są zgodne ze strategicznymi kierunkami polityki Unii dotyczącymi przemysłu motoryzacyjnego, tj. z Planem działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego oraz z Paktem dla czystego przemysłu.
- (10) Regulaminy ONZ będą wiążące dla Unii. Wraz z GTR ONZ będą one mieć wpływ na treść przepisów Unii w dziedzinie homologacji typu pojazdów. Należy zatem ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach WP.29 w odniesieniu do przyjęcia tych wniosków,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii na 196. posiedzeniu Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, które odbędzie się w dniach 24–27 czerwca 2025 r., jest głosowanie za wnioskami wymienionymi w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

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

*W imieniu Rady
Przewodniczący*