



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 31 maja 2022 r.
(OR. pl)

9645/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0168 (NLE)

MI 433
ENT 75
ECO 46
UNECE 8

PISMO PRZEWODNIE

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

Data otrzymania: 31 maja 2022 r.

Do: Sekretariat Generalny Rady

Nr dok. Kom.: COM(2022) 246 final

Dotyczy: Wniosek dotyczący DECYZJI 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 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 i 162, w odniesieniu do wniosku dotyczącego modyfikacji ogólnego przepisu technicznego (GTR) ONZ nr 2, w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie sygnału ostrzegawczego przy cofaniu, w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowego GTR ONZ w sprawie trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, przeznaczonych dla pojazdów dwu- i trzykołowych, w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowej ujednoliconej rezolucji w sprawie pomiaru liczby cząstek ultradrobnych w spalinach z pojazdów ciężkich oraz w odniesieniu do wniosku dotyczącego upoważnienia do opracowania poprawki 4 do GTR ONZ nr 3

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 246 final.

Zał.: COM(2022) 246 final

Bruksela, dnia 31.5.2022 r.
COM(2022) 246 final

2022/0168 (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 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 i 162, w odniesieniu do wniosku dotyczącego modyfikacji ogólnego przepisu technicznego (GTR) ONZ nr 2, w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie sygnału ostrzegawczego przy cofaniu, w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowego GTR ONZ w sprawie trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, przeznaczonych dla pojazdów dwu- i trzykołowych, w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowej ujednoliconej rezolucji w sprawie pomiaru liczby cząstek ultradrobnych w spalinach z pojazdów ciężkich oraz w odniesieniu do wniosku dotyczącego upoważnienia do opracowania poprawki 4 do GTR ONZ nr 3

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na Światowym Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29) w sprawie przyjęcia modyfikacji obecnych regulaminów ONZ i ogólnych przepisów technicznych ONZ.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Zrewidowane Porozumienie z 1958 r. i Porozumienie Równoległe

Celem 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.”) oraz Porozumienia dotyczącego ustanowienia ogólnych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych („Porozumienie Równoległe”), jest opracowanie zharmonizowanych wymogów mających na celu usunięcie barier technicznych w handlu pojazdami silnikowymi pomiędzy umawiającymi się stronami EKG ONZ. Porozumienia te mają również sprawić, aby pojazdy silnikowe zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Wspomniane porozumienia weszły w życie w odniesieniu do UE odpowiednio w dniach 24 marca 1998 r. i 15 lutego 2000 r. WP.29 administruje obydwoma porozumieniami.

2.2. Światowe Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów

WP.29 oferuje 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 administrowanych 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).

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 (zwane dalej „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 Unii 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 21–24 czerwca 2022 r., podczas swojego 187. posiedzenia, WP.29 może przyjąć:

wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 i 162;

wniosek dotyczący modyfikacji ogólnego przepisu technicznego (GTR) ONZ nr 2;

wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie sygnału ostrzegawczego przy cofaniu;

wniosek dotyczący nowego GTR ONZ w sprawie trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, przeznaczonych dla pojazdów dwu- i trzykołowych;

wniosek dotyczący nowej ujednoliconej rezolucji w sprawie pomiaru liczby cząstek ultradrobnych w spalinach z pojazdów ciężkich; oraz

wniosek dotyczący upoważnienia do opracowania poprawki 4 do GTR ONZ nr 3.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ 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 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 Unii.

Po przyjęciu przez WP.29 wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ lub modyfikacji 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 Unii w odniesieniu do następujących aktów:

- wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 i 162 w celu aktualizacji przepisów dotyczących:
 - układu kierowniczego,
 - hamowania pojazdów o dużej masie,
 - hamowania samochodów osobowych,
 - kasków ochronnych i osłon odblaskowych,
 - widocznych zanieczyszczeń, pomiaru mocy silników wysokoprężnych (dymienia z silników Diesla),
 - instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej,

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).

- emisji z silników o zapłonie samoczynnym oraz o zapłonie iskrowym (zasilanych LPG i CNG),
- emisji hałasu z pojazdów kategorii M i N,
- instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach kategorii L3,
- opon do pojazdów użytkowych i ich przyczep,
- instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej (w motorowerach),
- układów kierowniczych,
- pomiaru mocy netto oraz mocy po 30 minutach,
- instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w ciągnikach rolniczych,
- części zamiennych do układów hamulcowych,
- pojazdów z elektrycznym układem napędowym,
- opon do pojazdów rolniczych,
- opon bieżnikowanych do pojazdów użytkowych i ich przyczep,
- oporu toczenia opon, hałasu toczenia i przyczepności na mokrej nawierzchni,
- bezpieczeństwa pieszych,
- ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci,
- zaawansowanego systemu hamowania awaryjnego,
- uderzenia bocznego w słup,
- pojazdów elektrycznych kategorii L,
- czołowego uderzenia z naciskiem na urządzenia przytrzymujące,
- systemów monitorowania ciśnienia w oponach,
- systemów kotwiczeń ISOFIX, kotwiczeń górnego paska mocującego ISOFIX i miejsc siedzących i-Size,
- urządzeń sygnalizacji świetlnej,
- urządzeń oświetlenia drogi,
- urządzeń odblaskowych,
- automatycznych systemów utrzymania pasa ruchu oraz
- immobilizerów;
- wniosku dotyczącego modyfikacji GTR ONZ nr 2 w celu aktualizacji przepisów dotyczących światowego cyklu badań emisji z motocykli;
- wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie sygnału ostrzegawczego przy cofaniu;

- wniosku dotyczącego nowego GTR ONZ w sprawie trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, przeznaczonych dla pojazdów dwu- i trzykołowych; oraz
- wniosku dotyczącego nowej ujednocionej rezolucji w sprawie pomiaru liczby cząstek ultradrobnych w spalinach z pojazdów ciężkich.

WP.29 planuje głosowanie nad tymi wnioskami na posiedzeniu w dniach 21–24 czerwca 2022 r.

Ponadto należy ustalić stanowisko Unii w sprawie:

- wniosku dotyczącego upoważnienia do opracowania poprawki 4 do GTR ONZ nr 3 w sprawie hamowania motocykli;
- wniosków dotyczących wytycznych, zaleceń i nowych metod badań w zakresie systemów zautomatyzowanej jazdy;
- wniosków dotyczących przepisów w sprawie cyberbezpieczeństwa i aktualizacji oprogramowania;
- wniosku dotyczącego poprawek do dokumentu interpretacyjnego w sprawie cyberbezpieczeństwa; oraz
- wniosku dotyczącego poprawek do „specyfikacji i wytycznych dotyczących stosowania modułu niepowtarzalnych identyfikatorów”.

Unia powinna poprzeć powyższe akty, ponieważ są one zgodne z unijną polityką jednolitego rynku w odniesieniu do przemysłu motoryzacyjnego i są spójne z polityką transportową, klimatyczną i energetyczną Unii.

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 jednolitego rynku 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 dokona jednak przeglądu tego wniosku.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (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. Wraz z GTR ONZ i rezolucjami ONZ będą one mogły mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE w dziedzinie homologacji typu pojazdów.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych Porozumienia.

W związku tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii.

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 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 i 162, w odniesieniu do wniosku dotyczącego modyfikacji ogólnego przepisu technicznego (GTR) ONZ nr 2, w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie sygnału ostrzegawczego przy cofaniu, w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowego GTR ONZ w sprawie trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, przeznaczonych dla pojazdów dwu- i trzykołowych, w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowej ujednocnionej rezolucji w sprawie pomiaru liczby cząstek ultradrobnych w spalinach z pojazdów ciężkich oraz w odniesieniu do wniosku dotyczącego upoważnienia do opracowania poprawki 4 do GTR ONZ nr 3

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

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

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 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, GTR ONZ i rezolucji ONZ, a także wnioski dotyczące nowych regulaminów ONZ, GTR ONZ i rezolucji ONZ w sprawie homologacji pojazdów. Zgodnie z tymi przepisami 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 21–24 czerwca 2022 r. podczas 187. posiedzenia Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów WP.29 może przyjąć: wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 i 162; wniosek dotyczący modyfikacji ogólnego przepisu technicznego (GTR) ONZ nr 2; wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie sygnału ostrzegawczego przy cofaniu; wniosek dotyczący nowego GTR ONZ w sprawie trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, przeznaczonych dla pojazdów dwu- i trzykołowych; oraz wnioski dotyczące nowej ujednocnionej rezolucji w sprawie pomiaru liczby cząstek ultradrobnych w spalinach z pojazdów ciężkich. Ponadto WP.29 EKG ONZ ma przyjąć wniosek dotyczący upoważnienia do opracowania poprawki 4 do GTR ONZ nr 3 w sprawie hamowania motocykli.
- (6) Regulaminy ONZ będą wiążące dla Unii. Wraz z GTR ONZ i rezolucjami 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 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100,

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 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).

106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 i 162 oraz ogólnym przepisem technicznym (GTR) ONZ nr 2.

- (8) Aby odzwierciedlić postęp techniczny oraz poprawić bezpieczeństwo pojazdów i zmniejszyć ślad środowiskowy, należy przyjąć nowy regulamin ONZ w sprawie sygnału ostrzegawczego przy cofaniu, nowy GTR ONZ w sprawie trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, przeznaczonych dla pojazdów dwu- i trzykołowych oraz nową ujednoliconą rezolucję w sprawie pomiaru liczby cząstek ultradrobnych w spalinach z pojazdów ciężkich,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 187. posiedzeniu Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, które odbędzie się w dniach 21–24 czerwca 2022 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*