

Bruksela, 1 czerwca 2026 r.
(OR. en)

9951/26

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2026/0119 (NLE)

MI 564
ENT 129
UNECE 7

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	1 czerwca 2026 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2026) 243 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 czerwca 2026 r.

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 243 final.

Załącznik: COM(2026) 243 final



Bruksela, dnia 1.6.2026 r.
COM(2026) 243 final

2026/0119 (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 czerwca 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 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 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 23–26 czerwca 2026 r. podczas swojego 199. posiedzenia WP.29 może przyjąć:

wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 35, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 68, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 i 180;

wnioski dotyczące nowych regulaminów ONZ:

w sprawie ciekłego wodoru,

w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów zautomatyzowanej jazdy (ADS), oraz

w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji opon w odniesieniu do ścieralności;

wnioski dotyczące modyfikacji GTR ONZ nr 9 i 13; oraz

wniosek dotyczący nowego GTR ONZ w sprawie ADS.

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 uchylenie – 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) 2018/858². 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, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 i 180 w celu aktualizacji przepisów w zakresie:

- hamowania pojazdów ciężkich – proponowane poprawki mają na celu zapewnienie jednolitej i spójnej interpretacji warunków uruchomienia awaryjnego sygnału stopu generowanego przez uruchomienie układu hamulcowego roboczego;
- wytrzymałości siedzeń, ich kotwiczeń i zagłówków – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie procedur badań w zakresie kontroli rozproszenia energii na zagłówkach;
- instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie możliwości sygnalizacji świetlnej w postaci projekcji wzorów na drodze dla innych uczestników ruchu drogowego poprzez nową funkcję sygnalizacji świetlnej „projekcja światła kierunku jazdy”;
- emisji hałasu z pojazdów kategorii M i N – proponowane poprawki mają na celu zastąpienie odniesienia do GTR ONZ nr 21 odniesieniem do tego samego punktu w regulaminie ONZ nr 177, aby uniknąć w przyszłości ewentualnych rozbieżności

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).

- między tymi dwoma tekstami, oraz wprowadzenie „trybu domyślnego” i wymogów, które mają być stosowane do emisji wzmocnionego dźwięku zewnętrznego;
- opon do motocykli/motorowerów – proponowane poprawki mają na celu uniknięcie certyfikowania opon rowerowych jako opon do motorowerów;
 - układu kierowniczego – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie różnic w zakresie przedmiotowego regulaminu i regulaminu ONZ nr 171 w odniesieniu do funkcji automatycznie kontrolowanego kierowania, w szczególności w odniesieniu do możliwości parkowania i parkowania zdalnie sterowanego;
 - pojazdów o napędzie elektrycznym z zasilaniem akumulatorowym – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie wymogów dotyczących ostrzegania i automatycznego uruchamiania hamowania w przypadku awarii układów magazynowania energii wielokrotnego ładowania mających zastosowanie do przyczep;
 - opon do pojazdów rolniczych – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie oznakowania opon o indeksie prędkości D i E;
 - opon bieżnikowanych do samochodów osobowych i ich przyczep – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie roli dostawcy materiałów i uproszczenie wykazu opon sklasyfikowanych jako opony śniegowe do jazdy po śniegu w trudnych warunkach;
 - opon bieżnikowanych do pojazdów użytkowych i ich przyczep – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie roli dostawcy materiałów i uproszczenie wykazu opon sklasyfikowanych jako opony śniegowe do jazdy po śniegu w trudnych warunkach;
 - opon, oporu toczenia, hałasu toczenia i przyczepności na mokrej nawierzchni – proponowane poprawki mają na celu usunięcie z regulaminu wszystkich przepisów dotyczących ścieralności opon i przeniesienie ich do nowego regulaminu ONZ w sprawie ścieralności opon;
 - bezpieczeństwa pieszych – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie zakresu danych z badań szyby przedniej, które należy dostarczyć do celów homologacji typu, oraz transpozycję wymogów technicznych GTR nr 9, poprawka 3 dla uruchamianych systemów ochrony pieszych;
 - ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci – proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie, że usunięcie wkładki może również spowodować dodatkowe badania z alternatywnymi rozmiarami manekina, rozwiązanie problemu rozbieżności między domniemanymi wymiarami wysokości barków dla wcześniaków a rzeczywistymi wysokościami barków wynikającymi ze zgromadzonych zbiorów danych antropometrycznych oraz usunięcie z wymogów opisów niepowtarzalnych identyfikatorów;
 - zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego (AEBS) dla pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie przepisów, które rozwiążą problemy związane z homologacjami pojazdów kategorii M2, M3 i N2, co tym samym wzmocni zgodność między przedmiotowym regulaminem a regulaminem ONZ nr 152;
 - pojazdów zasilanych wodorem i ogniwami paliwowymi – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie szeregu zmian redakcyjnych;

- urządzeń sygnalizacji świetlnej – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie wymogów dotyczących projekcji wzorów światła kierunku jazdy na drodze;
- AEBS dla pojazdów kategorii M1 i N1 – proponowane poprawki mają na celu doprecyzowanie przepisów, które rozwiążą problemy związane z homologacjami pojazdów kategorii M2, M3 i N2, co tym samym wzmocni zgodność między przedmiotowym regulaminem a regulaminem ONZ nr 131;
- urządzeń przytrzymujących dla dzieci służących bezpieczniejszemu transportowi dzieci w autobusach i autokarach – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie rozwiązania w zakresie urządzeń przytrzymujących dla dzieci, które mają być instalowane z pasami dwupunktowymi w celu utrzymania dzieci w siedzeniu podczas przewrócenia lub zderzenia czołowego;
- systemu wspomagającego kierowcę w kontroli ruchu pojazdu – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie nowych wymogów dotyczących „manewrów inicjowanych przez system” na autostradach przy jednoczesnym utrzymaniu wymogu „żądania, aby kierowca położył ręce na kierownicy” oraz dotyczących „manewrów inicjowanych przez system” podczas jazdy po drogach innych niż autostrady z „trzymaniem rąk na kierownicy”;
- przyczepności na śniegu i klasyfikacji opon trakcyjnych w przypadku opon bieżnikowanych – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie zmienionej definicji „dostawcy bieżnika wykorzystywanego w procesie bieżnikowania” w odniesieniu do zgodności produkcji, poprawę spójności między oponami bieżnikowanymi a nowymi oponami poprzez dostosowanie do wymogów regulaminu ONZ nr 117, wprowadzenie nowych przepisów przejściowych oraz rozwiązanie szeregu kwestii redakcyjnych; oraz
- szeregu wniosków – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie zmian umożliwiających stosowanie tych regulaminów ONZ do pojazdów zautomatyzowanych, w tym pojazdów bez ręcznych urządzeń sterujących;

wnioski dotyczące nowych regulaminów ONZ:

- w sprawie ciekłego wodoru w celu opracowania wymogów dla pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 oraz układów zasilanych skroplonym wodorem;
- w sprawie ADS ustanawiających jednolite przepisy bezpieczeństwa i zharmonizowaną metodykę walidacji bezpieczeństwa ADS; oraz
- w sprawie ścieralności opon wdrażające wymogi Euro 7 w odniesieniu do nowych opon pneumatycznych klasy C1 w zakresie ich ścieralności;

wnioski dotyczące modyfikacji GTR ONZ nr 9 i 13 w celu ułatwienia ukierunkowanej na cel quasi-statycznej certyfikacji modelu górnej części nogi do badania uderzenia modelu górnej części nogi w zderzak oraz w celu wyjaśnienia uzasadnienia odzwierciedlenia wymogów dotyczących badań integralności mechanicznej i trwałości przewodów zasilających dla dodatkowych urządzeń nadmiarowych zabezpieczonych termicznie; oraz

wniosek dotyczący nowego GTR ONZ w sprawie ADS, którego celem jest zapewnienie zharmonizowanej metodyki obejmującej ogólne wymogi uwzględniające wyjątkowy charakter tej technologii i wyzwania w zakresie bezpieczeństwa związane z technologią ADS, a także podejście wielofilarowe w celu zapewnienia kompleksowej, skutecznej i efektywnej walidacji bezpieczeństwa ADS.

WP.29 planuje głosowanie nad tymi wnioskami na posiedzeniu w dniach 23–26 czerwca 2026 r.

Ponadto należy ustalić stanowisko Unii, jeśli chodzi o:

wniosek dotyczący zmian do dokumentu interpretacyjnego w sprawie aktualizacji oprogramowania i systemu zarządzania aktualizacjami oprogramowania.

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

³ 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 w trybie 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. Konkluzja

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

Publikacja planowanego aktu

Ponieważ w drodze aktu WP.29 zmienionych zostanie kilka regulaminów ONZ i GTR ONZ oraz przyjęte zostaną nowe regulaminy ONZ i GTR 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 czerwca 2026 r.

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 (zwane dalej „WP.29”) może przyjmować wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ, ogólnoswiatowych 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 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 23–26 czerwca 2026 r. podczas 199. posiedzenia Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów WP.29 może przyjąć: wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 35, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 68, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 i 180; wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie ciekłego wodoru; wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie systemów zautomatyzowanej jazdy (ADS); wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie ścieralności opon; wnioski dotyczące modyfikacji GTR ONZ nr 9 i 13; oraz wniosek dotyczący nowego GTR ONZ w sprawie ADS.
- (6) Regulaminy ONZ nr 35 i 68 nie mają zastosowania do celów homologacji typu UE.
- (7) Aby uwzględnić praktyczne doświadczenie i rozwój techniczny w trakcie procesu homologacji, należy zmienić lub uzupełnić wymogi odnoszące się do niektórych aspektów lub cech objętych regulaminami ONZ nr 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 i 180 oraz GTR ONZ nr 9 i 13.
- (8) Aby umożliwić postęp technologiczny oraz promować automatyzację i dekarbonizację, należy przyjąć nowe regulaminy ONZ dotyczące ciekłego wodoru, ADS i ścieralności opon oraz nowe GTR ONZ w sprawie ADS.
- (9) 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

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 199. posiedzeniu Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (WP.29), które odbędzie się w dniach

23–26 czerwca 2026 r., polega na głosowaniu 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*