KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 20.5.2021 r.
COM(2021) 243 final

2021/0125 (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 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 i 157 oraz wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 4 i 9

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

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

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Porozumienie z 1958 r. i Porozumienie z 1998 r.

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 oraz zagwarantowanie, by pojazdy takie zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Porozumienia te weszły w życie w odniesieniu do UE odpowiednio w dniu 24 marca 1998 r. i w dniu 15 lutego 2000 r. Są one administrowane przez Światowe Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (Grupa Robocza 29 lub WP.29).

2.2. Światowe Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów – Grupa Robocza 29 lub WP. 29

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 oraz ma określony mandat i regulamin. Stanowi ona światowe forum umożliwiające otwarte dyskusje na temat regulacji dotyczących pojazdów silnikowych, w ramach którego omawiane jest wdrażanie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. i Porozumienia Równoległego. Każde państwo członkowskie ONZ oraz każda regionalna organizacja integracji gospodarczej utworzona przez państwa członkowskie ONZ może w pełni uczestniczyć w działaniach WP.29 i może zostać umawiającą się stroną administrowanych przez WP.29 porozumień w sprawie pojazdów. Unia Europejska jest stroną tych porozumień[1].

[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, tj. w marcu, czerwcu i listopadzie. Na każdym posiedzeniu przyjmowane mogą być nowe regulaminy ONZ, nowe ogólne przepisy techniczne ONZ, modyfikacje obowiązujących regulaminów i rezolucji ONZ, przyjętych na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r., oraz modyfikacje obowiązujących ogólnych przepisów technicznych i rezolucji ONZ, przyjętych na podstawie Porozumienia Równoległego, w celu uwzględnienia postępu technicznego. Przed każdym posiedzeniem WP.29 modyfikacje te są najpierw omawiane na szczeblu technicznym w specjalnych organach pomocniczych WP.29.

Następnie głosowanie odbywa się na poziomie WP.29 (tj. większością kwalifikowaną obecnych umawiających się stron głosujących w sprawie wniosków na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. oraz w drodze jednomyślnego głosowania obecnych umawiających się stron głosujących w sprawie wniosków na podstawie Porozumienia Równoległego).

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w sprawie nowych regulaminów i ogólnych przepisów technicznych, poprawek, suplementów i sprostowań do nich oraz rezolucji, określa się przed każdym posiedzeniem WP.29 decyzją Rady na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE.

2.3. Planowany akt WP.29

W dniach 22–24 czerwca 2021 r., podczas swojego 184. posiedzenia, WP.29 może przyjąć wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 i 157 oraz wnioski dotyczące modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 4 i 9.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

System WP.29 wzmacnia międzynarodową harmonizację norm dotyczących pojazdów. Porozumienie z 1958 r. odgrywa kluczową rolę w realizacji tego celu, ponieważ producenci unijni mogą posługiwać się wspólnym zbiorem regulaminów dotyczących homologacji typu, wiedząc, że ich produkty będą uznawane przez umawiające się strony za zgodne z danym prawodawstwem krajowym. System ten umożliwił na przykład uchylenie – rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych – ponad 50 unijnych dyrektyw i zastąpienie ich odpowiednimi regulaminami opracowanymi na podstawie Porozumienia z 1958 r.

Podobne podejście zastosowano w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858[2] ustanawiającym 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

---

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).

[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).

„regulaminami ONZ”) do unijnego systemu homologacji typu, jako wymagania dotyczące homologacji typu albo jako przepisy alternatywne wobec przepisów Unii.

Po przyjęciu przez WP.29 wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ lub wprowadzenia nowych regulaminów ONZ oraz po powiadomieniu umawiających się stron o tych aktach przez Sekretarza Wykonawczego EKG ONZ, po sześciu miesiącach, przy braku sprzeciwu umawiających się stron stanowiących mniejszość blokującą, akty te mogą ostatecznie wejść w życie i zostać przetransponowane do obowiązujących przepisów krajowych każdej z umawiających się stron. W UE pełna transpozycja kończy się wraz z publikacją tych aktów w Dzienniku Urzędowym UE.

W związku z tym konieczne jest określenie stanowiska Unii w odniesieniu do następujących aktów:

– wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 i 157, które odnoszą się do aktualizacji przepisów dotyczących hamowania pojazdów o dużej masie, hamowania pojazdów kategorii M1 i N1, widocznych zanieczyszczeń z silników wysokoprężnych i pomiaru mocy tych silników, opon do samochodów osobowych i ich przyczep, emisji hałasu powodowanych przez motocykle, emisji z silników wysokoprężnych i silników o zapłonie iskrowym (LPG i CNG) stosowanych w pojazdach ciężarowych o dużej ładowności, układu kierowniczego, emisji z pojazdów kategorii M1 i N1, zderzenia bocznego, emisji CO_2/zużycia paliwa, kół zapasowych do samochodów osobowych, ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, pojazdów wodorowych i zasilanych ogniwami paliwowymi, czołowego uderzenia z naciskiem na urządzenia przytrzymujące oraz automatycznego systemu utrzymania pasa ruchu;

– wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 4 i 9 odnoszących się do procedury certyfikacji pojazdów ciężarowych według ogólnoświatowego zharmonizowanego cyklu badań i do bezpieczeństwa pieszych;

poddawanych pod głosowanie na czerwcowym posiedzeniu WP.29 w roku 2021, które odbędzie się w dniach 22–24 czerwca 2021 r. Należy ponadto określić stanowisko Unii w odniesieniu do:

– wniosku dotyczącego głównego dokumentu odnoszącego się do nowej metody oceny/testowania jazdy zautomatyzowanej (NATM);

– wniosku w sprawie wniosku dotyczącego upoważnienia do opracowania nowego ogólnego przepisu technicznego ONZ dotyczącego trwałości urządzeń służących do oczyszczania spalin dla dwu- i trzykołowych pojazdów silnikowych.

Unia powinna poprzeć powyższe akty, ponieważ są one zgodne z unijną polityką rynku wewnętrznego 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 przyczyni się do postępu technologicznego, przyniesie korzyści skali, zapobiegnie rozdrobnieniu rynku wewnętrznego i zapewni jednakowe stosowanie norm w dziedzinie motoryzacji w całej Unii.

Wniosek dotyczący poprawek do regulaminu ONZ nr 79[3] (układ kierowniczy) nie jest gotowy do poddania pod głosowanie na posiedzeniu WP.29 w czerwcu 2021 r. i zostanie poddany dalszej dyskusji w specjalnych organach pomocniczych WP.29.

Wiedza fachowa zewnętrznych ekspertów nie jest istotna w kontekście niniejszego wniosku. Zostanie on jednak zweryfikowany przez Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „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 na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, 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 Unii, a wraz z ogólnymi przepisami technicznymi i rezolucjami ONZ mogą w sposób decydujący wywrzeć 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. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie poboczny charakter, decyzja przyjęta na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną

[3] Wniosek dotyczący nowej serii poprawek 04 do regulaminu ONZ nr 79.

[4] 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.

materialną podstawę prawną, a mianowicie podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu odnoszą się do zbliżenia 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.

2021/0125 (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 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 i 157 oraz wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 4 i 9

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/WE[1] 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/WE[2] 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) 2018/858[3] 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 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).

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 EKG ONZ") może przyjmować wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ, ogólnych przepisów technicznych ONZ i rezolucji ONZ, a także wnioski dotyczące nowych regulaminów ONZ, ogólnych przepisów technicznych 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 ogólnych przepisów technicznych ONZ lub do opracowania nowych ogólnych przepisów technicznych ONZ, a także może przyjmować wnioski dotyczące przedłużenia mandatów dotyczących ogólnych przepisów technicznych ONZ.

(5) Podczas 184. posiedzenia Światowego Forum, które ma się odbyć w dniach 22–24 czerwca 2021 r., WP.29 EKG ONZ może przyjąć wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 i 157 oraz wnioski dotyczące modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 4 i 9.

(6) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach WP.29 EKG ONZ w odniesieniu do przyjęcia tych wniosków, ponieważ te regulaminy ONZ będą wiążące dla Unii, a wraz z ogólnymi przepisami technicznymi ONZ mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii w dziedzinie homologacji typu pojazdów.

(7) W świetle doświadczenia i rozwoju technicznego należy zmienić, skorygować lub uzupełnić wymogi odnoszące się do niektórych elementów lub aspektów objętych regulaminami ONZ nr 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 i 157.

(8) Ponadto należy zmienić niektóre postanowienia ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 4 i 9,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 184. posiedzeniu Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, które odbędzie się w dniach 22–24 czerwca 2021 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