KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 4.2.2025 r.
COM(2025) 31 final

2025/0013 (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 marca 2025 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. Obejmują one:

– Porozumienie EKG ONZ dotyczące przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”); oraz

– Porozumienie dotyczące ustanowienia ogólnych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych („Porozumienie Równoległe”).

Porozumienia te weszły w życie w odniesieniu do UE odpowiednio 24 marca 1998 r. i 15 lutego 2000 r. Prace związane z tymi porozumieniami nadzoruje WP.29.

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

WP.29 zapewnia jedyne w swoim rodzaju ramy zharmonizowanych na poziomie światowym przepisów dotyczących pojazdów. WP.29 jest stałą grupą roboczą w instytucjonalnych ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych, która ma określony mandat i określony regulamin. Stanowi ona światowe forum umożliwiające otwarte dyskusje na temat przepisów dotyczących pojazdów silnikowych oraz na temat wdrażania Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. i Porozumienia Równoległego. Każdy członek ONZ i każda regionalna organizacja integracji gospodarczej utworzona przez członków ONZ może w pełni uczestniczyć w działaniach WP.29 i zostać umawiającą się stroną nadzorowanych przez WP.29 porozumień w sprawie pojazdów. UE jest stroną tych porozumień[1].

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 ONZ i rezolucji ONZ przyjętych na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.; oraz

modyfikacje GTR ONZ i rezolucji ONZ przyjętych na podstawie Porozumienia Równoległego.

Przed każdym posiedzeniem WP.29 specjalne organy pomocnicze WP.29 omawiają te modyfikacje na szczeblu technicznym.

Następnie WP.29 może przyjąć wnioski:

większością kwalifikowaną obecnych umawiających się stron głosujących w sprawie wniosków na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.; lub

w drodze jednomyślnego głosowania obecnych umawiających się stron głosujących w sprawie wniosków na podstawie Porozumienia Równoległego.

Przed każdym posiedzeniem WP.29 decyzją Rady na podstawie art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa się stanowisko, które ma zostać zajęte w imieniu UE w odniesieniu do:

nowych regulaminów ONZ, GTR ONZ i rezolucji ONZ; oraz

poprawek, suplementów i sprostowań do regulaminów ONZ, GTR ONZ i rezolucji ONZ.

2.3. Planowany akt WP.29

W dniach 4–7 marca 2025 r., podczas swojego 195. posiedzenia, WP.29 może przyjąć:

wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 i 171;

wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie określania mocy systemowej pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym i pojazdów wyłącznie elektrycznych napędzanych więcej niż jednym urządzeniem elektrycznym; oraz

wniosek dotyczący poprawki do ujednoliconej rezolucji w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła.

3. STANOWISKO, JAKIE 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 uchylenie – rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych – ponad 50 dyrektyw unijnych i zastąpienie ich odpowiednimi regulaminami opracowanymi na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.

Podobne podejście zastosowano w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858[2]. 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 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 i 171 w celu aktualizacji przepisów dotyczących:

  – hamowania pojazdów o dużej masie – proponowane poprawki mają na celu zmianę wymogów dotyczących hamulca o długotrwałym działaniu, obejmując masę całego zespołu pojazdów (tj. pojazdu ciągnącego i przyczepy). Proponowane poprawki mają również na celu skorygowanie wymogów dotyczących układu hamulca postojowego mających zastosowanie do pojazdów o napędzie silnikowym:

  – zespołów prędkościomierza i drogomierza wraz z ich instalacją – proponowane poprawki mają na celu aktualizację obowiązujących wymogów dotyczących drogomierzy w celu uwzględnienia przepisów dotyczących: a) dokładności wartości przebiegu na drogomierzu pokładowym, b) zapobiegania ingerencjom w wartości przebiegu na drogomierzu pokładowym oraz c) dokładności i zabezpieczenia przed ingerencją w wartości przebiegu wyświetlane kierowcy;

  – instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie wymogów dotyczących widoczności światła czerwonego od przodu lub białego od tyłu pojazdu do serii poprawek 01 do regulaminów ONZ nr 148 i 149. Proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie i dostosowanie wymogów dla pojazdów terenowych dotyczących odchylenia pionowego świateł mijania w zależności od wysokości zamontowania reflektorów. Proponowane poprawki wprowadzają również nowy schemat przewidywanej trajektorii jako część projekcji wspierających kierowcę oraz poprawiają wymogi w dziedzinie wykrywania awarii i sygnalizacji w celu odzwierciedlenia postępu technologicznego w zakresie złożonych źródeł światła. Proponowane poprawki aktualizują wymogi dotyczące łącznej wartości

[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).

obiektywnego strumienia świetlnego co najmniej jednego źródła światła lub modułu źródła światła dla świateł mijania;

– emisje z silników o zapłonie samoczynnym i silników o zapłonie iskrowym (LPG i CNG) – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie korekt redakcyjnych:

– układ kierowniczy – proponowane poprawki mają na celu wyłączenie niektórych wymogów dotyczących homologacji w odniesieniu do dodatkowych kategorii funkcji automatycznie kontrolowanego kierowania, które są już objęte regulaminem ONZ nr 171;

– emisje z pojazdów kategorii M1 i N1 – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie korekt redakcyjnych;

– zamienne układy tłumiące wydechu motocykli – proponowane poprawki mają na celu poprawę wymogów zapobiegających ingerencji w nieoryginalne zamienne układy tłumiące wydechu;

– homologacja silników montowanych w ciągnikach rolniczych i leśnych oraz w maszynach mobilnych nieprzeznaczonych do ruchu drogowego w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń przez silnik – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie korekt redakcyjnych;

– pojazdy z elektrycznym układem napędowym – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie nowych przepisów dotyczących traktowania własności intelektualnej producentów oraz poprawę wymogów dotyczących propagacji termicznej i homologacji pojazdów elektrycznych;

– pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie tekstu regulaminu ONZ nr 105 do najnowszej wersji Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR);

– systemy zabezpieczające przed kradzieżą i systemy alarmowe – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie tekstu regulaminu ONZ nr 116 do wymogów technicznych regulaminu ONZ nr 10 w regulaminie ONZ nr 157;

– koła zapasowe do samochodów osobowych – proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie niektórych przepisów regulaminu ONZ nr 124 w odniesieniu do badania kół ze stopu aluminium i magnezu;

– ciche pojazdy transportu drogowego – proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie wymogów dotyczących maksymalnego ciśnienia akustycznego na przedniej płaszczyźnie pojazdu w przypadku cofania;

– urządzenia sygnalizacji świetlnej – proponowana poprawka ma na celu skorygowanie błędnego odniesienia przy określaniu rozmiaru znaku homologacji pojedynczego światła sygnalizacyjnego;

– urządzenia oświetlenia drogi – proponowane poprawki mają na celu skorygowanie niektórych wymogów dotyczących pomiarów fotometrycznych świateł mijania, w tym zmianę wymogów dotyczących wykrywania awarii i sygnalizacji w celu odzwierciedlenia postępu technologicznego w zakresie złożonych źródeł światła. Proponowane

poprawki mają również na celu skorygowanie pewnej liczby wartości maksymalnej światłości w tabelach zgodności produkcji;

– zaawansowany system hamowania awaryjnego (AEBS) dla M1/N1 – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie, w oparciu o homologację typu UE całego pojazdu, przepisów dotyczących stosowania badań wirtualnych jako alternatywy dla badań fizycznych w regulaminie ONZ nr 152;

– cofanie – proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie warunków badania kamery cofania i systemu wykrywania;

– urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym użyciem – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie tekstu regulaminu ONZ nr 161 do wymogów technicznych regulaminu ONZ nr 10 w regulaminie ONZ nr 157;

– immobilizery – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie tekstu regulaminu ONZ nr 162 do wymogów technicznych regulaminu ONZ nr 10 w regulaminie ONZ nr 157;

– systemy alarmowe pojazdu – proponowane poprawki mają na celu dostosowanie tekstu regulaminu ONZ nr 163 do wymogów technicznych regulaminu ONZ nr 10 w regulaminie ONZ nr 157;

– całkowite emisje w rzeczywistych warunkach jazdy (całkowite RDE) – proponowane poprawki mają na celu wyjaśnienie potrzeby stosowania analizy danych z badań trójfazowych i czterofazowych, w zależności od rodzaju paliwa silnika (olej napędowy lub benzyna). Proponowane wymogi mają również na celu dostosowanie przepisów dotyczących stężenia i korekty emisji w przenośnym systemie pomiaru emisji (PEMS) do przepisów regulaminu ONZ nr 49; oraz

– systemy wspomagające kierowcę w kontroli ruchu pojazdu (DCAS) – proponowane wymogi mają na celu wprowadzenie nowych przepisów umożliwiających regulowanie manewrów inicjowanych przez system pomocniczy DCAS lub ignorowanie żądania trzymania kierownicy; oraz

– wniosek dotyczący:

– nowego regulaminu ONZ w sprawie określania mocy systemowej pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym i pojazdów wyłącznie elektrycznych napędzanych więcej niż jednym urządzeniem elektrycznym – ten wniosek dotyczący nowego regulaminu ma na celu transpozycję wymogów GTR ONZ nr 21.

WP.29 planuje głosowanie nad tymi wnioskami na posiedzeniu w dniach 4–7 marca 2025 r.

Ponadto należy ustalić stanowisko Unii w sprawie:

– wniosku dotyczącego poprawki do ujednoliconej rezolucji w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła – proponowane poprawki mają na celu wprowadzenie nowych kategorii zamiennych źródeł światła z diod elektroluminescencyjnych LW7A i LW7B.

Unia powinna poprzeć powyższe akty, ponieważ są one zgodne z jej polityką rynku wewnętrznego w odniesieniu do przemysłu motoryzacyjnego pod względem bezpieczeństwa, automatyzacji i emisji, a także jej geopolityką, 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. Wraz z rezolucjami ONZ i 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 umowy.

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

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

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

Planowany akt może mieć dwa cele lub elementy składowe, z których jeden można określić jako główny, a drugi jako jedynie pomocniczy. W takim przypadku decyzja przyjęta na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE musi opierać się na jednej materialnej podstawie prawnej, a mianowicie na tej, która dotyczy głównego lub dominującego celu lub elementu składowego.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

[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.

Głównym celem i główną treścią planowanego aktu jest zbliżenie przepisów. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 114 TFUE.

4.3. Podsumowanie

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

2025/0013 (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 marca 2025 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/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 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. (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 na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (zwane dalej „WP.29”) może przyjmować wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ, ogólnoświatowych regulaminów technicznych ONZ (zwanych 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 4–7 marca 2025 r. podczas 195. posiedzenia Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów WP.29 może przyjąć: wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 i 171; wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie określania mocy systemowej pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym i pojazdów wyłącznie elektrycznych napędzanych więcej niż jednym urządzeniem elektrycznym; oraz wniosek dotyczący poprawki do ujednoliconej rezolucji w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła.

(6) Regulaminy ONZ będą wiążące dla Unii. Wraz z rezolucją 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.

(7) Aby odzwierciedlić doświadczenie w terenie i rozwój techniczny w trakcie procesu homologacji, należy poprawić lub uzupełnić wymogi odnoszące się do niektórych aspektów lub cech objętych regulaminami ONZ nr 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 i 171; oraz ujednoliconą rezolucją w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła.

(8) Aby umożliwić postęp technologiczny i promować czystą mobilność, należy przyjąć nowy regulamin ONZ w sprawie określania mocy systemowej pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym i pojazdów wyłącznie elektrycznych napędzanych więcej niż jednym urządzeniem elektrycznym;

(9) Wnioski te są zgodne ze strategicznymi kierunkami polityki Unii dotyczącymi przemysłu motoryzacyjnego.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii na 195. posiedzeniu Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, które odbędzie się w dniach 4–7 marca 2025 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