KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 5.2.2021 r.
COM(2021) 58 final

2021/0032 (NLE)

Wniosek

# DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na Światowym Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 18, 30, 41, 46, 48, 53, 54, 67, 74, 75, 79, 86, 97, 98, 106, 107, 113, 116, 117, 118, 123, 124, 125, 141, 142, 148, 149, 150, 152, 154 i 157 oraz regulaminu ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń, w odniesieniu do wniosku dotyczącego modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 9, w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawek do ujednoliconej rezolucji R.E.5, w odniesieniu do wniosków dotyczących czterech nowych regulaminów ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń, zabezpieczenia pojazdów silnikowych przed nieuprawnionym użyciem i homologacji urządzenia zapobiegającego nieuprawnionemu użyciu, homologacji immobilizerów i homologacji pojazdu w zakresie immobilizera oraz homologacji systemów alarmowych pojazdów i homologacji pojazdu w zakresie systemu alarmowego, w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowej wzajemnej rezolucji M.R.4, a także w odniesieniu do wniosków dotyczących dokumentów interpretacyjnych do regulaminów ONZ nr 155 i 156**

# 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 odniesieniu do przyjęcia nowych regulaminów ONZ i modyfikacji obowiązujących regulaminów ONZ, modyfikacji obowiązujących ogólnych przepisów technicznych ONZ oraz nowej wzajemnej rezolucji i modyfikacji ujednoliconej rezolucji.

## 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 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 ONZ (EKG ONZ) na rzecz Harmonizacji Regulaminów 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 stanowi stałą grupę roboczą w instytucjonalnych ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych i ma szczególny 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).
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

Posiedzenia EKG ONZ WP.29 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 (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 9–11 marca 2021 r., podczas swojego 183. posiedzenia, WP.29 może przyjąć wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 18, 30, 41, 46, 48, 53, 54, 65, 67, 74, 75, 79, 86, 97, 98, 106, 107, 113, 116, 117, 118, 123, 124, 125, 141, 142, 148, 149, 150, 152, 154 i 157 oraz regulaminu ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń, wniosek dotyczący modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 9, wniosek dotyczący poprawek do ujednoliconej rezolucji R.E.5, wnioski dotyczące czterech nowych regulaminów ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń, zabezpieczenia pojazdów silnikowych przed nieuprawnionym użyciem i homologacji urządzenia zapobiegającego nieuprawnionemu użyciu, homologacji immobilizerów i homologacji pojazdu w zakresie immobilizera oraz homologacji systemów alarmowych pojazdów i homologacji pojazdu w zakresie systemu alarmowego, wniosek dotyczący nowej wzajemnej rezolucji M.R.4, wnioski dotyczące dokumentów interpretacyjnych do regulaminów ONZ nr 155 i 156, a także wniosek dotyczący wytycznych w zakresie elementów charakterystyki działania rejestratora danych na temat zdarzeń.

## 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.

---

mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych („Porozumienie Równoległe”) (Dz.U. L 35 z 10.2.2000, s. 12).

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

Po przyjęciu przez WP.29 propozycji 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:

– wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 18, 30, 41, 46, 48, 53, 54, 67, 74, 75, 79, 86, 97, 98, 106, 107, 113, 116, 117, 118, 123, 124, 125, 141, 142, 148, 149, 150, 152, 154, 157 oraz regulaminu ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń, odnoszących się do aktualizacji przepisów dotyczących hamowania pojazdów o dużej masie, hamulców pojazdów kategorii M1 i N1, urządzeń przeciwwłamaniowych do pojazdów silnikowych, opon do samochodów osobowych, pojazdów użytkowych, pojazdów rolniczych, ich przyczep, pojazdów kategorii L, emisji hałasu powodowanej przez motocykle, urządzeń widzenia pośredniego, instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach silnikowych, pojazdach kategorii L3, motorowerach i pojazdach rolniczych, pojazdów zasilanych LPG, układów kierowniczych, systemów alarmowych pojazdów, reflektorów wyposażonych w gazowo-wyładowcze źródła światła, ogólnych wymogów konstrukcyjnych dla autobusów i autokarów, reflektorów emitujących symetryczne światło mijania, systemów zabezpieczających przed kradzieżą i systemów alarmowych, oporu toczenia opony, hałasu toczenia i przyczepności na mokrej nawierzchni, palności materiałów, systemów adaptacyjnego oświetlenia głównego, kół zapasowych do samochodów osobowych, pola widzenia do przodu, systemu monitorowania ciśnienia w oponach, instalacji opon, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń oświetlenia dróg, urządzeń odblaskowych, zaawansowanego systemu hamowania awaryjnego dla pojazdów kategorii M1 i N1, automatycznego systemu utrzymania pasa ruchu, światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich oraz rejestratorów danych na temat zdarzeń;

– wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń;

[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).

– wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie zabezpieczenia pojazdów silnikowych przed nieuprawnionym użyciem i homologacji urządzenia zapobiegającego nieuprawnionemu użyciu;

– wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie homologacji immobilizerów i homologacji pojazdu w zakresie immobilizera;

– wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie homologacji systemów alarmowych pojazdów i homologacji pojazdu w zakresie systemu alarmowego;

– wniosek dotyczący modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 9 w odniesieniu do bezpieczeństwa pieszych;

– wniosek dotyczący poprawek do ujednoliconej rezolucji (R.E.5) w sprawie wspólnej specyfikacji kategorii źródeł światła;

– wniosek dotyczący nowej wzajemnej rezolucji (M.R.4) w sprawie oszklenia dachów panoramicznych;

poddanych pod głosowanie na marcowym posiedzeniu WP.29 w roku 2021, które odbędzie się w dniach 9–11 marca 2021 r. Należy ponadto określić stanowisko Unii w odniesieniu do:

– wniosków dotyczących dokumentów interpretacyjnych do regulaminów ONZ nr 155 i 156.

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. Aby jednak Unia mogła głosować za przyjęciem nowego regulaminu ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń i serii poprawek 01 do tego regulaminu, należy wraz z serią 01 regulaminu ONZ uwzględnić nieformalny dokument złożony przez Komisję Europejską i modyfikujący przepisy przejściowe. Proponowana modyfikacja ma na celu dostosowanie dat rozpoczęcia stosowania zmienionego regulaminu ONZ do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144, które wymaga, aby pojazdy były wyposażone w rejestrator danych na temat zdarzeń od dnia 6 lipca 2022 r. w przypadku nowych typów pojazdów i od dnia 7 lipca 2024 r. w przypadku wszystkich pojazdów.

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.

Jednakże, biorąc pod uwagę to, że Unia nie stosuje jednolitych przepisów regulaminu ONZ w sprawie specjalnych świateł ostrzegawczych, nie jest konieczne ustalenie stanowiska Unii w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawek do regulaminu ONZ nr 65 rozpatrywanego przez WP.29 EKG ONZ.

Wniosek dotyczący wytycznych w sprawie elementów charakterystyki działania rejestratora danych na temat zdarzeń nie jest gotowy do poddania pod głosowanie na posiedzeniu WP.29 w marcu 2021 r. i musi zostać poddany dalszej dyskusji w ramach specjalnego organu pomocniczego 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 „akty mające 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"[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, a wraz z ogólnymi przepisami technicznymi ONZ i rezolucjami mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE w dziedzinie homologacji typu pojazdów.

Planowany akt nie uzupełnia, ani nie zmienia ram instytucjonalnych Porozumienia.

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

### 4.2. Materialna podstawa prawna

*4.2.1. Zasady*

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma zostać 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 pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

*4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie*

Główny cel i treść planowanego aktu prawnego odnoszą się do zbliżenia przepisów. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 114 TFUE.

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

### 4.3. Konkluzja

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

2021/0032 (NLE)

Wniosek

# DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na Światowym Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 18, 30, 41, 46, 48, 53, 54, 67, 74, 75, 79, 86, 97, 98, 106, 107, 113, 116, 117, 118, 123, 124, 125, 141, 142, 148, 149, 150, 152, 154 i 157 oraz regulaminu ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń, w odniesieniu do wniosku dotyczącego modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 9, w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawek do ujednoliconej rezolucji R.E.5, w odniesieniu do wniosków dotyczących czterech nowych regulaminów ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń, zabezpieczenia pojazdów silnikowych przed nieuprawnionym użyciem i homologacji urządzenia zapobiegającego nieuprawnionemu użyciu, homologacji immobilizerów i homologacji pojazdu w zakresie immobilizera oraz homologacji systemów alarmowych pojazdów i homologacji pojazdu w zakresie systemu alarmowego, w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowej wzajemnej rezolucji M.R.4, a także w odniesieniu do wniosków dotyczących dokumentów interpretacyjnych do regulaminów ONZ nr 155 i 156**

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) Zgodnie z decyzją Rady 97/836/WE[1] 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 (zwanego dalej „Zrewidowanym Porozumieniem z 1958 r."). Zrewidowane porozumienie z 1958 r. weszło w życie w dniu 24 marca 1998 r.

(2) Decyzją Rady 2000/125/WE[2] 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 mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych („Porozumienie Równoległe") (Dz.U. L 35 z 10.2.2000, s. 12).

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 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) Zgodnie z 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) W dniach 9–11 marca 2021 r., podczas swojego 183. posiedzenia, WP.29 EKG ONZ może przyjąć wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 13-H, 18, 30, 41, 46, 48, 53, 54, 67, 74, 75, 79, 86, 97, 98, 106, 107, 113, 116, 117, 118, 123, 124, 125, 141, 142, 148, 149, 150, 152, 154 i 157 oraz regulaminu ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń, wniosek dotyczący modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 9, wniosek dotyczący poprawek do ujednoliconej rezolucji R.E.5, wnioski dotyczące czterech nowych regulaminów ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń, zabezpieczenia pojazdów silnikowych przed nieuprawnionym użyciem i homologacji urządzenia zapobiegającego nieuprawnionemu użyciu, homologacji immobilizerów i homologacji pojazdu w zakresie immobilizera oraz homologacji systemów alarmowych pojazdów i homologacji pojazdu w zakresie systemu alarmowego, a także wniosek dotyczący nowej wzajemnej rezolucji M.R.4. Ponadto WP.29 EKG ONZ ma przyjąć wnioski dotyczące dokumentów interpretacyjnych do regulaminów ONZ nr 155 i 156.

(6) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno 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 oraz ujednoliconą rezolucją i wzajemną rezolucją mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii w dziedzinie homologacji typu pojazdów.

(7) W świetle zdobytego doświadczenia i rozwoju technicznego należy zmienić lub uzupełnić wymagania odnoszące się do niektórych elementów lub cech objętych

[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).

regulaminami ONZ nr 13, 13-H, 18, 30, 41, 46, 48, 53, 54, 67, 74, 75, 79, 86, 97, 98, 106, 107, 113, 116, 117, 118, 123, 124, 125, 141, 142, 148, 149, 150, 152, 154 i 157 oraz regulaminem ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń, jak również wzajemną rezolucją R.E.5.

(8) Ponadto należy zmienić niektóre przepisy ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 9.

(9) Aby uwzględnić postęp techniczny i poprawić bezpieczeństwo pojazdów, należy przyjąć cztery nowe regulaminy ONZ w sprawie: rejestratorów danych na temat zdarzeń; zabezpieczenia pojazdów silnikowych przed nieuprawnionym użyciem i homologacji urządzenia zapobiegającego nieuprawnionemu użyciu; homologacji immobilizerów i homologacji pojazdu w zakresie immobilizera, homologacji systemów alarmowych pojazdów i homologacji pojazdu w zakresie systemu alarmowego. Jednocześnie należy przyjąć nową wzajemną rezolucję M.R.4. w sprawie oszklenia dachów panoramicznych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 183. posiedzeniu Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, które odbędzie się w dniach 9–11 marca 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*