KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 22.10.2021 r.
COM(2021) 657 final

2021/0344 (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 0, 14, 16, 22, 24, 37, 45, 48, 49, 55, 58, 67, 79, 83, 86, 90, 94, 95, 100, 101, 110, 116, 118, 125, 128, 129, 133, 134, 135, 137, 145, 149, 150, 151, 152, 153, 157, 158 i 159, w odniesieniu do wniosków dotyczących poprawek do ujednoliconych rezolucji R.E.3 i R.E.5, w odniesieniu do wniosków dotyczących poprawek do wzajemnych rezolucji M.R.1 i M.R.2 oraz w odniesieniu do wniosków dotyczących upoważnień do wprowadzenia poprawek w ogólnych przepisach technicznych ONZ w sprawie bezpieczeństwa pieszych i do opracowania ogólnych przepisów technicznych ONZ w sprawie całkowitych emisji w rzeczywistych warunkach jazdy oraz w sprawie emisji pyłów z klocków hamulcowych

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 zapewnienie, 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 – w celu uwzględnienia postępu technicznego – nowe regulaminy ONZ, nowe rezolucje 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. 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 ONZ oraz ogólnych przepisów technicznych ONZ i poprawek, suplementów i sprostowań do nich, a także 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 23–25 listopada 2021 r. na swoim 185. posiedzeniu WP.29 może przyjąć wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 14, 16, 22, 24, 37, 45, 48, 49, 55, 58, 67, 79, 83, 86, 90, 94, 95, 100, 101, 110, 116, 118, 125, 128, 129, 133, 134, 135, 137, 145, 149, 150, 151, 152, 153, 157, 158 i 159, wnioski dotyczące poprawek do ujednoliconych rezolucji R.E.3 i R.E.5, wnioski dotyczące poprawek do wzajemnych rezolucji M.R.1 i M.R.2, a także wnioski dotyczące upoważnień do wprowadzenia poprawek w ogólnych przepisach technicznych ONZ w sprawie bezpieczeństwa pieszych i do opracowania ogólnych przepisów technicznych ONZ w sprawie całkowitych emisji w rzeczywistych warunkach jazdy oraz w sprawie emisji pyłów z klocków hamulcowych.

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

---

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

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. („regulaminy 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 0, 14, 16, 22, 24, 37, 45, 48, 49, 55, 58, 67, 79, 83, 86, 90, 94, 95, 100, 101, 110, 116, 118, 125, 128, 129, 133, 134, 135, 137, 145, 149, 150, 151, 152, 153, 157, 158 i 159, które odnoszą się do aktualizacji przepisów dotyczących międzynarodowej homologacji typu całego pojazdu, kotwiczeń pasów bezpieczeństwa, pasów bezpieczeństwa, hełmów ochronnych, dymienia z silników Diesla, żarowych źródeł światła, urządzeń czyszczących szybę reflektora, instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej, emisji z pojazdów ciężarowych, sprzęgów mechanicznych, urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod tył pojazdu, pojazdów zasilanych LPG, układów kierowniczych, emisji z pojazdów kategorii M1 i N1, instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach rolniczych, części zamiennych do układów hamulcowych, zderzenia czołowego i bocznego, pojazdów o napędzie elektrycznym z zasilaniem akumulatorowym, emisji CO2/zużycia paliwa, pojazdów zasilanych CNG/LNG, systemów zabezpieczających przed kradzieżą i systemów alarmowych, palności materiałów, pola widoczności kierowców w przód, reflektorów wyposażonych w gazowo-wyładowcze źródła światła, ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, pojazdów napędzanych wodorem i ogniwami paliwowymi, recyklingu pojazdów silnikowych, uderzenia bocznego w słup, czołowego uderzenia z naciskiem na urządzenia przytrzymujące, systemów kotwiczenia ISOFIX, urządzeń oświetlenia drogi, urządzeń odblaskowych, zaawansowanego systemu hamowania awaryjnego do pojazdów kategorii M1 i N1, integralności układu paliwowego oraz bezpieczeństwa elektrycznego układu napędowego w przypadku zderzenia tylnego, automatycznego systemu utrzymania pasa ruchu, urządzeń wspomagających cofanie oraz systemów informowania przy ruszaniu;

poddawanych pod głosowanie na listopadowym posiedzeniu WP.29 (2021 r.), które odbędzie się w dniach 23–25 listopada 2021 r. Należy ponadto określić stanowisko Unii w odniesieniu do:

– wniosku dotyczącego aktualizacji tabeli 1 w dokumencie ramowym dotyczącym pojazdów zautomatyzowanych/autonomicznych;

---

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).

– wniosków dotyczących poprawek do ujednoliconych rezolucji R.E.3 i R.E.5, które odnoszą się do aktualizacji przepisów dotyczących konstrukcji pojazdów i specyfikacji kategorii źródeł światła;

– wniosków dotyczących poprawek do wzajemnych rezolucji M.R.1 i M.R.2, które odnoszą się do aktualizacji przepisów dotyczących opisu i działania narzędzi i urządzeń służących do przeprowadzania testów, które są niezbędne do oceny zgodności pojazdów kołowych, wyposażenia i części, oraz definicji układów napędowych pojazdów;

– wniosków dotyczących upoważnień do wprowadzenia poprawek w ogólnych przepisach technicznych ONZ w sprawie bezpieczeństwa pieszych i do opracowania ogólnych przepisów technicznych ONZ w sprawie całkowitych emisji w rzeczywistych warunkach jazdy oraz w sprawie emisji pyłów z klocków hamulcowych; oraz

– wniosku o uwzględnienie w kompendium propozycji ogólnych przepisów technicznych ONZ czterech wniosków przedstawionych przez inne umawiające się strony.

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.

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”[3].

[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.

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 rezolucjami 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 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.

2021/0344 (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 0, 14, 16, 22, 24, 37, 45, 48, 49, 55, 58, 67, 79, 83, 86, 90, 94, 95, 100, 101, 110, 116, 118, 125, 128, 129, 133, 134, 135, 137, 145, 149, 150, 151, 152, 153, 157, 158 i 159, w odniesieniu do wniosków dotyczących poprawek do ujednoliconych rezolucji R.E.3 i R.E.5, w odniesieniu do wniosków dotyczących poprawek do wzajemnych rezolucji M.R.1 i M.R.2 oraz w odniesieniu do wniosków dotyczących upoważnień do wprowadzenia poprawek w ogólnych przepisach technicznych ONZ w sprawie bezpieczeństwa pieszych i do opracowania ogólnych przepisów technicznych ONZ w sprawie całkowitych emisji w rzeczywistych warunkach jazdy oraz w sprawie emisji pyłów z klocków hamulcowych

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 („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/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

[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).

(„Porozumienie Równoległe”). 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. („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 EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów („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) Na 185. posiedzeniu Światowego Forum, które ma się odbyć w dniach 23–25 listopada 2021 r., WP.29 EKG ONZ może przyjąć wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 14, 16, 22, 24, 37, 45, 48, 49, 55, 58, 67, 79, 83, 86, 90, 94, 95, 100, 101, 110, 116, 118, 125, 128, 129, 133, 134, 135, 137, 145, 149, 150, 151, 152, 153, 157, 158 i 159.

(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 rezolucjami ONZ mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść prawa Unii w dziedzinie homologacji typu pojazdów.

(7) W świetle zdobytego doświadczenia i rozwoju technicznego należy poprawić, sprostować lub uzupełnić wymagania odnoszące się do niektórych elementów lub cech objętych regulaminami ONZ nr 0, 14, 16, 22, 24, 37, 45, 48, 49, 55, 58, 67, 79, 83, 86, 90, 94, 95, 100, 101, 110, 116, 118, 125, 128, 129, 133, 134, 135, 137, 145, 149, 150, 151, 152, 153, 157, 158 i 159.

(8) Ponadto należy zmienić niektóre postanowienia rezolucji ONZ R.E.3, R.E.5, M.R.1 i M.R.2,

[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).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 185. posiedzeniu Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, które odbędzie się w dniach 23–25 listopada 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