



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 5.2.2020 r.
COM(2020) 42 final

2020/0020 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej
w odpowiednich komitetach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów
Zjednoczonych w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ
nr 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148,
149, 150, 151 i 152, w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych
przepisów technicznych nr 3, 6 i 16, w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawek do
wzajemnej ujednoliconej rezolucji R.E.5, a także w odniesieniu do wniosków
dotyczących upoważnień do opracowania poprawek do ogólnych przepisów
technicznych nr 6 oraz do opracowania nowych ogólnych przepisów technicznych
w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym (DEVP)**

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w jednej ze stałych grup roboczych w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych, a mianowicie na Światowym Forum Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (Grupa Robocza 29 lub WP.29) w związku z przewidywanym przyjęciem przez tę grupę roboczą modyfikacji obowiązujących regulaminów ONZ (na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.) lub ogólnych przepisów technicznych ONZ (na podstawie Porozumienia Równoległego) oraz jednej rezolucji na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.

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).

Unia Europejska jest stroną tych Porozumień¹.

2.2. Światowe Forum na rzecz Harmonizacji Regulaminów Dotyczących Pojazdów w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) – 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 szczególnie mandat i regulamin. Stanowi ona światowe forum umożliwiające otwarte dyskusje na temat regulacji dotyczących

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).

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.

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 ONZ i rezolucji przyjętych na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. oraz modyfikacje obowiązujących ogólnych przepisów technicznych ONZ (przyjętych na podstawie Porozumienia Równoległego) w celu uwzględnienia postępu technicznego. Przed każdym posiedzeniem WP.29 modyfikacje te są najpierw omawiane na szczelnie 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 oraz poprawek, suplementów i sprostowań do nich, określa się przed każdym posiedzeniem WP.29 decyzją Rady na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE.

2.3. Planowany akt WP.29

W dniach 10–12 marca 2020 r., na swoim 180. posiedzeniu WP.29 może przyjąć wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 i 152, wnioski dotyczące modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 3, 6 i 16, wniosek dotyczący poprawek do ujednoliconej rezolucji R.E.5, a także wnioski dotyczące upoważnień do opracowania poprawek do ogólnych przepisów technicznych nr 6 oraz do opracowania nowych ogólnych przepisów technicznych w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym (DEVP).

.

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 uchylene – 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 zostało przyjęte w dyrektywie 2007/46/WE, która zastąpiła systemy homologacji państw członkowskich unijną procedurą homologacji oraz ustanowiła zharmonizowane ramy obejmujące przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne odnoszące się do wszystkich nowych pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych. Dyrektywą tą włączono regulaminy ONZ do unijnego systemu homologacji

typu, bądź jako wymagania dotyczące homologacji typu, bądź jako przepisy alternatywne wobec przepisów Unii. Od czasu przyjęcia tej dyrektywy regulaminy EKG ONZ w coraz większym stopniu są włączane do przepisów Unii w ramach systemu homologacji typu UE.

Po przyjęciu przez WP.29 propozycji modyfikacji regulaminów lub 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:

- wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 i 152;
- wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 3, 6 i 16;
- wniosku dotyczącego poprawek do ujednoliconej rezolucji R.E.5 oraz
- wniosków dotyczących upoważnień do opracowania poprawek do ogólnych przepisów technicznych nr 6 oraz do opracowania nowych ogólnych przepisów technicznych w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym (DEVP);

poddanych pod głosowanie na marcowym posiedzeniu WP.29 w roku 2020, które odbędzie się w dniach 10–12 marca 2020 r.

Unia powinna poprzeć powyższe akty, ponieważ są one w pełni zgodne z unijną polityką rynku wewnętrznego w odniesieniu do przemysłu motoryzacyjnego i są spójne z polityką transportową, klimatyczną i energetyczną Unii. Akty te 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 w całej Unii jednolite normy w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa.

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

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano przyjmowanie 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 na mocy prawa międzynarodowego nie są wiążące, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”².

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 i mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE w dziedzinie homologacji typu pojazdów. Dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³ zastąpiono systemy homologacji państw członkowskich unijną procedurą homologacji oraz ustanowiono zharmonizowane ramy obejmujące przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne odnoszące się do wszystkich nowych pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych. Dyrektywą tą 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. Od czasu przyjęcia dyrektywy 2007/46/WE regulaminy ONZ w coraz większym stopniu są włączane do prawodawstwa Unii.

Planowany akt nie uzupełnia, ani nie zmienia 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 na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma zostać zajęte stanowisko 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 mocy 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.

4.3. Wniosek

² 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.

³ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

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

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odpowiednich komitetach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 i 152, w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 3, 6 i 16, w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawek do wzajemnej ujednoliconej rezolucji R.E.5, a także w odniesieniu do wniosków dotyczących upoważnień do opracowania poprawek do ogólnych przepisów technicznych nr 6 oraz do opracowania nowych ogólnych przepisów technicznych w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym (DEVP)

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/WE⁴ 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/WE⁵ 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) Zgodnie z art. 1 Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r. i art. 6 Porozumienia Równoległego Światowe Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów

⁴ 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).

⁵ 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).

Dotyczących Pojazdów (Grupa Robocza 29 lub WP.29) może przyjąć, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 i 152, wnioski dotyczące modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 3, 6 i 16, wniosków dotyczących poprawek do ujednoliconej rezolucji R.E.5, a także wnioski dotyczące upoważnień do opracowania poprawek do ogólnych przepisów technicznych nr 6 oraz do opracowania nowych ogólnych przepisów technicznych w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym (DEVP).

- (4) Podczas 180. sesji Światowego Forum, która odbędzie się w dniach 10–12 marca 2020 r., WP.29 ma przyjąć powyższe akty w odniesieniu do przepisów administracyjnych i jednolitych wymagań technicznych dotyczących homologacji oraz ogólnych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych.
- (5) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii w ramach WP.29 w odniesieniu do przyjęcia wniosków dotyczących regulaminów ONZ, ponieważ regulaminy te będą wiążące dla Unii oraz mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii w dziedzinie homologacji typu pojazdów.
- (6) Dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁶ zastąpiono systemy homologacji państw członkowskich unijną procedurą homologacji oraz ustanowiono zharmonizowane ramy obejmujące przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne odnoszące się do wszystkich nowych pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych. Dyrektywą tą 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. Od czasu przyjęcia dyrektywy 2007/46/WE regulaminy ONZ w coraz większym stopniu są włączane do prawodawstwa Unii.
- (7) W świetle zdobytego doświadczenia i rozwoju technicznego wymagania odnoszące się do niektórych elementów lub cech objętych regulaminami ONZ nr 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 i 152 muszą zostać zmienione lub uzupełnione. Ponadto należy zmodyfikować niektóre ogólne przepisy techniczne (GTR) nr 3, 6 i 16. Należy także przyjąć poprawki do ujednoliconej rezolucji R.E.5, wnioski dotyczące upoważnień do opracowania poprawek do ogólnych przepisów technicznych nr 6 oraz do opracowania nowych ogólnych przepisów technicznych w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym (DEVP).
- (8) Dokument roboczy WP.29 ECE/TRANS/WP.29/2020/25 dotyczy wniosku w sprawie suplementu 2 do regulaminu ONZ nr 144 (systemy szybkiego powiadamiania o wypadku), który nie jest gotowy do poddania pod głosowanie w ramach WP.29.
- (9) Dokument roboczy WP.29 ECE/TRANS/WP.29/2020/2 dotyczy wniosku w sprawie suplementu 1 do serii poprawek 08 do regulaminu ONZ nr 9 (emisja hałasu z pojazdów trójkołowych). Biorąc pod uwagę, że UE nie stosuje jednolitych przepisów regulaminu ONZ nr 9, nie jest konieczne ustalanie stanowiska Unii w odniesieniu do wniosku ECE/TRANS/WP.29/2020/2.

⁶ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach grupy WP.29 na jej 180. posiedzeniu, które odbędzie się w dniach 10–12 marca 2020 r., jest głosowanie za wnioskami wymienionymi w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach grupy WP.29 na jej 180. posiedzeniu, które odbędzie się w dniach 10–12 marca 2020 r., jest głosowanie przeciwko wnioskowi dotyczącemu suplementu 2 do regulaminu ONZ nr 144 (systemy szybkiego powiadamiania o wypadku, dokument roboczy ECE/TRANS/WP.29/2020/25).

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*