



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 20.5.2020 r.
COM(2020) 216 final

2020/0092 (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, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 i 152, w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 3, 6, 7, 16 i 19, w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawek do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów R.E.3 oraz w odniesieniu do wniosków dotyczących regulaminów ONZ w sprawie bezpieczeństwa, emisji i automatyzacji w dziedzinie pojazdów silnikowych

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 nowych regulaminów ONZ i modyfikacji obowiązujących regulaminów ONZ (na podstawie Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.), 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).

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 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 Porozumień¹.

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

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 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 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

Podczas swojej 181. sesji w dniu 23 czerwca 2020 r. WP.29 może przyjąć wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 14, 16, 22, 30, 41, 42, 44, 78, 79, 83, 93, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 i 152, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie homologacji pojazdów w zakresie integralności układu paliwowego oraz bezpieczeństwa elektrycznego układu napędowego w przypadku zderzenia tylnego, wniosek i modyfikację dotyczące nowego regulaminu ONZ w sprawie zharmonizowanej światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów w zakresie cyberbezpieczeństwa i systemu zarządzania cyberbezpieczeństwem, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów w zakresie aktualizacji oprogramowania i systemu zarządzania aktualizacjami oprogramowania, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów w odniesieniu do automatycznego systemu utrzymania pasa ruchu, wnioski dotyczące modyfikacji ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 3, 6, 7, 16 i 19 oraz wniosek dotyczący poprawek do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów R.E.3.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ 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,

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).

wiedząc, że ich produkty będą uznawane przez umawiające się strony za zgodne z ich 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 ONZ w coraz większym stopniu są włączane do przepisów Unii w ramach unijnego systemu homologacji typu.

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 następujących aktów:

- wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 i 152;
- wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie homologacji pojazdów w zakresie integralności układu paliwowego oraz bezpieczeństwa elektrycznego układu napędowego w przypadku zderzenia tylnego;
- wniosku i modyfikacji dotyczących nowego regulaminu ONZ w sprawie zharmonizowanej światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych;
- wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów w zakresie cyberbezpieczeństwa i systemu zarządzania cyberbezpieczeństwem;
- wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów w zakresie aktualizacji oprogramowania i systemu zarządzania aktualizacjami oprogramowania;
- wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów w odniesieniu do automatycznego systemu utrzymania pasa ruchu;
- wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 3, 6, 7, 16 i 19;
- wniosek dotyczący poprawek do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów R.E.3;

poddanych pod głosowanie na czerwcowym posiedzeniu WP.29 w roku 2020, które odbędzie się w dniu 23 czerwca 2020 r. Należy ponadto określić stanowisko Unii w odniesieniu do:

- wniosków dotyczących upoważnień do opracowania poprawek do ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 8 oraz do opracowania nowych ogólnych przepisów technicznych ONZ dotyczących trwałości akumulatora zainstalowanego w pojeździe; oraz
- wniosku o przedłużenie mandatu dotyczącego ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 9 (w zakresie bezpieczeństwa pieszych).

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.

Jednakże, biorąc pod uwagę, że Unia nie stosuje jednolitych przepisów regulaminu ONZ nr 42, nie jest konieczne ustalenie stanowiska Unii w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawek do regulaminu ONZ nr 42 rozpatrywanego przez WP.29 EKG ONZ.

Wnioski dotyczące poprawek do regulaminu ONZ nr 44² (urządzenia przytrzymujące dla dzieci) i regulaminu ONZ nr 93³ (urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu) nie są gotowe, aby je poddać pod głosowanie na posiedzeniu WP.29 w czerwcu 2020 r. i będą przedmiotem dalszych dyskusji na forum specjalnych organów pomocniczych WP.29 EKG ONZ.

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”⁴.

² Wniosek dotyczący suplementu 18 do serii poprawek 04 do regulaminu ONZ nr 44 (urządzenia przytrzymujące dla dzieci).

³ Wniosek dotyczący suplementu 1 do pierwotnej wersji regulaminu ONZ nr 93 (urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu).

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.

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. Dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵ 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. („regulaminy ONZ”) do unijnego systemu homologacji typu, albo 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. Podsumowanie

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

⁵ 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).

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, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 i 152, w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 3, 6, 7, 16 i 19, w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawek do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów R.E.3 oraz w odniesieniu do wniosków dotyczących regulaminów ONZ w sprawie bezpieczeństwa, emisji i automatyzacji w dziedzinie pojazdów silnikowych

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/WE¹ 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/WE² 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.

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) 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. („regulaminy ONZ”) do unijnego systemu homologacji typu, albo 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.
- (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 (WP.29 EKG ONZ) może przyjąć wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ, ogólnych przepisów technicznych ONZ i rezolucji ONZ, a także wniosków dotyczących regulaminów ONZ, ogólnych przepisów technicznych ONZ i rezolucji ONZ w sprawie homologacji pojazdów. Zgodnie z tymi przepisami WP.29 EKG ONZ może przyjąć wnioski dotyczące upoważnień do opracowania poprawek do ogólnych przepisów technicznych ONZ lub do opracowania poprawek do ogólnych przepisów technicznych ONZ, a także może przyjąć wnioski dotyczące przedłużenia mandatów dotyczących ogólnych przepisów technicznych ONZ.
- (5) Podczas 181. sesji Światowego Forum, która ma się odbyć w dniu 23 czerwca 2020 r. WP.29 EKG ONZ może przyjąć wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 i 152, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie homologacji pojazdów w zakresie integralności układu paliwowego oraz bezpieczeństwa elektrycznego układu napędowego w przypadku zderzenia tylnego, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie zharmonizowanej światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych oraz modyfikację tego regulaminu ONZ, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów w zakresie cyberbezpieczeństwa i systemu zarządzania cyberbezpieczeństwem, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów w zakresie aktualizacji oprogramowania i systemu zarządzania aktualizacjami oprogramowania, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów w odniesieniu do automatycznego systemu utrzymania pasa ruchu, wnioski dotyczące modyfikacji ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 3, 6, 7, 16 i 19 oraz wniosek dotyczący poprawek do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów R.E.3. WP.29 EKG ONZ ma ponadto przyjąć wniosek o przedłużenie mandatu dotyczącego ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 9 oraz wnioski dotyczących upoważnień do opracowania poprawki do ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 8 oraz do opracowania ogólnych przepisów technicznych ONZ dotyczących trwałości akumulatora zainstalowanego w pojeździe.
- (6) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii w ramach WP.29 EKG ONZ w odniesieniu do przyjęcia tych wniosków, ponieważ regulaminy te

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).

będą wiążące dla Unii, a wraz z ogólnymi przepisami technicznymi ONZ i ujednoliconą rezolucją mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii w dziedzinie homologacji typu pojazdów.

- (7) W świetle zdobytego doświadczenia i rozwoju technicznego wymagania odnoszące się do niektórych elementów lub cech objętych regulaminami ONZ nr 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 i 152 a także ujednoliconą rezolucję R.E.3 muszą zostać zmienione lub uzupełnione.
- (8) Ponadto należy zmienić niektóre przepisy ogólnych przepisów technicznych nr 3, 6, 7, 16 i 19.
- (9) Regulamin ONZ nr 13 należy sprostować, chociaż zmiany dotyczą jedynie wersji w języku rosyjskim.
- (10) W celu umożliwienia postępu technicznego oraz poprawy bezpieczeństwa pojazdów i badania emisji należy przyjąć pięć regulaminów ONZ: w sprawie integralności układu paliwowego i bezpieczeństwa układu elektrycznego w przypadku zderzenia tylnego, w sprawie zharmonizowanej światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych, w sprawie cyberbezpieczeństwa i systemu zarządzania cyberbezpieczeństwem, w sprawie aktualizacji oprogramowania i systemu zarządzania aktualizacjami oprogramowania oraz w sprawie automatycznego systemu utrzymania pasa ruchu. Równolegle należy przyjąć poprawkę do nowego regulaminu ONZ w sprawie zharmonizowanej światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych, ponieważ pozwoli to oddzielnie na pełne wzajemne uznanie dla umawiających się stron, które zdecydują się zastosowanie nowych wymogów wymagających poza pierwotną wersję 00 regulaminu, która obejmuje jedynie wymogi regionalne.
- (11) W celu umożliwienia dalszego opracowywania wymogów technicznych wnioski dotyczące przedłużenia mandatu dotyczącego przepisów technicznych ONZ nr 9 oraz upoważnienia do opracowania poprawki do ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 8 oraz nowych ogólnych przepisów technicznych ONZ dotyczących trwałości akumulatora zainstalowanego w pojeździe należy przyjąć na wniosek umawiających się stron EKG ONZ sprawujących pieczę nad pracami dotyczącymi ogólnych przepisów technicznych ONZ lub na wniosek specjalnych organów pomocniczych WP.29 EKG ONZ.
- (12) W dniu 27 lutego 2020 r. Rada przyjęła decyzję (UE) 2020/287⁴ w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w odniesieniu do ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 3, 6 i 16 na 180. sesji WP.29 EKG ONZ, która odbyła się w dniach 10–12 marca 2020 r. Jednak WP.29 nie mogła na tej sesji przeprowadzić głosowania i podjęła decyzję o ponownym przedłożeniu wniosków pod głosowanie na sesji czerwcowej.

⁴ Decyzja Rady (UE) 2020/287 z dnia 27 lutego 2020 r. 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.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na 181. sesji Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów Dotyczących Pojazdów, która odbędzie się w dniu 23 czerwca 2020 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*