



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.10.2020 r.
COM(2020) 656 final

2020/0295 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie 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 modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 i 153, w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 7, 15 i 18, w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawek do ujednoliconej rezolucji M.R.3 oraz w odniesieniu do wniosków dotyczących dwóch nowych regulaminów ONZ w sprawie systemu wspomagania cofania oraz systemu informowania przy ruszaniu, a także w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowych ogólnych przepisów technicznych w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym

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, nowych ogólnych przepisów technicznych ONZ i modyfikacji obowiązujących ogólnych przepisów technicznych ONZ oraz jednej 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 na rzecz Harmonizacji Przepisów 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 homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

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 dniu 10 listopada 2020 r. na swoim 182. posiedzeniu WP.29 może przyjąć wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 13, 16, 17, 35, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 i 153, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie całkowitych emisji w rzeczywistych warunkach jazdy, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie homologacji urządzeń wspomagających cofanie i pojazdów silnikowych w odniesieniu do świadomości kierowcy na temat obecności niechronionych użytkowników drogi za pojazdem, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemu informowania przy ruszaniu o obecności pieszych i rowerzystów, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń, wnioski dotyczące modyfikacji ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 7, 15 i 18, wniosek dotyczący nowych ogólnych przepisów technicznych w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym oraz wniosek dotyczący poprawek do wzajemnej rezolucji M.R.3 dotyczącej jakości powietrza wewnątrz pojazdu (VIAQ).

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.

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).

Podobne podejście zastosowano w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858² 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:

- wniosków dotyczących modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 i 153, które odnoszą się do aktualizacji przepisów dotyczących międzynarodowej homologacji typu całego pojazdu, hamowania pojazdów o dużej masie, pasów bezpieczeństwa, wytrzymałości siedzeń, urządzeń przytrzymujących dla dzieci, sprzęgów mechanicznych montowanych w pojazdach silnikowych, emisji z pojazdów kategorii M1 i N1, urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu, ochrony w przypadku zderzenia czołowego i bocznego, pojazdów z elektrycznym układem napędowym, dodatkowych układów zasilania LPG i CNG, czołowego uderzenia z naciskiem na urządzenia przytrzymujące, systemu wzywania pomocy w razie wypadku, systemu informującego o martwym polu, zaawansowanych systemów hamowania awaryjnego do pojazdów kategorii M1 i N1, a także integralności układu paliwowego oraz bezpieczeństwa elektrycznego układu napędowego w przypadku zderzenia tylnego;
- wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie homologacji urządzeń wspomagających cofanie i pojazdów silnikowych w odniesieniu do świadomości kierowcy na temat obecności niechronionych użytkowników drogi za pojazdem;
- wniosku dotyczącego nowego regulaminu ONZ w sprawie homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemu informowania przy ruszaniu o obecności pieszych i rowerzystów;
- wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 7, 15 i 18 dotyczących zagłówek, światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) oraz pokładowych systemów diagnostycznych (OBD) dla pojazdów kategorii L;
- wniosku dotyczącego nowych ogólnych przepisów technicznych ONZ w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym;

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).

- wniosku dotyczącego poprawek do wzajemnej rezolucji M.R.3 dotyczącej jakości powietrza wewnątrz pojazdu (VIAQ);

poddanych pod głosowanie na listopadowym posiedzeniu WP.29 w roku 2020, które odbędzie się w dniu 10 listopada 2020 r. Należy ponadto określić stanowisko Unii w odniesieniu do:

- wniosków dotyczących upoważnień do opracowania poprawek do ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 8 dotyczących układów elektronicznej kontroli stateczności oraz do opracowania nowych ogólnych przepisów technicznych ONZ dotyczących trwałości akumulatora zainstalowanego w pojeździe;
- wniosków dotyczących dokumentów interpretacyjnych w sprawie regulaminów ONZ nr 155 i 156, a także wniosku dotyczącego wytycznych w sprawie korzystania z bazy danych na potrzeby wymiany informacji dotyczących homologacji typu (DETA) zgodnie z regulaminem ONZ nr 155.

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 jednakowe stosowanie norm w dziedzinie motoryzacji w całej Unii.

Jednakże, biorąc pod uwagę, że Unia nie stosuje jednolitych przepisów regulaminu ONZ nr 35, nie jest konieczne ustalenie stanowiska Unii w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawek do regulaminu ONZ nr 35 rozpatrywanego przez WP.29 EKG ONZ.

Wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie całkowitych emisji w rzeczywistych warunkach jazdy oraz wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie rejestratorów danych na temat zdarzeń nie są gotowe do głosowania na posiedzeniu WP.29 w listopadzie 2020 r. i muszą zostać poddane dalszej dyskusji.

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”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 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 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.

4.3. Wniosek

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

³ 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.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie 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 modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 i 153, w odniesieniu do wniosków dotyczących modyfikacji ogólnych przepisów technicznych nr 7, 15 i 18, w odniesieniu do wniosku dotyczącego poprawek do ujednoliconej rezolucji M.R.3 oraz w odniesieniu do wniosków dotyczących dwóch nowych regulaminów ONZ w sprawie systemu wspomagania cofania oraz systemu informowania przy ruszaniu, a także w odniesieniu do wniosku dotyczącego nowych ogólnych przepisów technicznych w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym

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) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858³ 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) Na 182. posiedzeniu Światowego Forum WP.29 EKG ONZ, które odbędzie się w dniu 10 listopada 2020 r., mogą zostać przyjęte wnioski dotyczące modyfikacji regulaminów ONZ nr 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 i 153, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie homologacji urządzeń wspomagających cofanie i pojazdów silnikowych w odniesieniu do świadomości kierowcy na temat obecności niechronionych użytkowników drogi za pojazdem, wniosek dotyczący nowego regulaminu ONZ w sprawie homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemu informowania przy ruszaniu o obecności pieszych i rowerzystów, wnioski dotyczące modyfikacji ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 7, 15 i 18, wniosek dotyczący nowych ogólnych przepisów technicznych ONZ w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym oraz wniosek dotyczący poprawek do wzajemnej rezolucji M.R.3 dotyczącej jakości powietrza wewnątrz pojazdu (VIAQ). WP.29 EKG ONZ ma ponadto przyjąć wniosek dotyczący 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.
- (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 i wzajemną 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 0, 13, 16, 17, 44,

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).

55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 i 153, a także wzajemną rezolucją M.R.3 muszą zostać zmienione lub uzupełnione.

- (8) Ponadto należy zmienić niektóre przepisy ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 7, 15 i 18.
- (9) W celu uwzględnienia postępu technicznego oraz poprawy bezpieczeństwa pojazdów i badania emisji należy przyjąć dwa nowe regulaminy ONZ w sprawie homologacji urządzeń wspomagających cofanie i pojazdów silnikowych w odniesieniu do świadomości kierowcy na temat obecności niechronionych użytkowników drogi za pojazdem oraz w sprawie homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemu informowania przy ruszaniu o obecności pieszych i rowerzystów. Równolegle należy przyjąć wniosek dotyczący nowych ogólnych przepisów technicznych w sprawie określania mocy pojazdu z napędem elektrycznym.
- (10) W celu umożliwienia dalszego opracowywania wymogów technicznych wniosków dotyczące 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.
- (11) Aby zapewnić spójność interpretacji regulaminów ONZ nr 155 i 156, należy przyjąć wnioski dotyczące dokumentów interpretacyjnych w sprawie tych dwóch regulaminów, a także wniosek dotyczący wytycznych w sprawie korzystania z bazy danych na potrzeby wymiany informacji dotyczących homologacji typu (DETA) zgodnie z regulaminem ONZ nr 155.
- (12) W dniu 16 czerwca 2020 r. Rada przyjęła decyzję (UE) 2020/848⁴ w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w sprawie ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 7, a także wniosków dotyczących upoważnienia do opracowania poprawki do ogólnych przepisów technicznych ONZ nr 8 oraz nowych ogólnych przepisów technicznych ONZ dotyczących trwałości akumulatora zainstalowanego w pojeździe na 181. posiedzeniu EKG ONZ WP.29, które odbyło się w dniu 24 czerwca 2020 r. WP.29 nie było jednak w stanie głosować na tym posiedzeniu i postanowiło ponownie przedłożyć te wnioski pod głosowanie na sesji listopadowej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 182. posiedzeniu Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów, które odbędzie się

⁴ Decyzja Rady (UE) 2020/848 z dnia 16 czerwca 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie 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 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 R.E.3 oraz w odniesieniu do wniosków dotyczących pięciu nowych regulaminów ONZ w sprawie bezpieczeństwa, emisji i automatyzacji w dziedzinie pojazdów silnikowych.

w dniu 10 listopada 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*