EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.10.14.
COM(2020) 656 final

2020/0295 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében működő Járműelőírások Harmonizálása Világfórumon az ENSZ 0., 13., 16., 17., 44., 55., 83., 93., 94., 95., 100., 115., 137., 144., 151., 152. és 153. számú előírásának módosításaira irányuló javaslatok, a 7., 15. és 18. számú globális műszaki előírás (GTR) módosításaira irányuló javaslatok, az M.R.3 kölcsönösen elfogadott határozat módosításaira irányuló javaslat, valamint a tolató móddal és a kerékpáros- és gyalogosészlelő rendszerrel kapcsolatos két új ENSZ-előírásra irányuló javaslat, továbbá az elektromos járművek teljesítményének meghatározására vonatkozó új globális műszaki előírásra irányuló javaslat tekintetében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Unió által az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ EGB) által működtetett Járműelőírások Harmonizálása Világfórumon (29. munkacsoport) képviselendő – új ENSZ-előírások elfogadásával, a meglévő ENSZ-előírások módosításával, az ENSZ új globális műszaki előírásainak elfogadásával, valamint az ENSZ már létező globális műszaki előírásainak és egy határozat módosításával kapcsolatos – álláspont meghatározásáról szóló határozat.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. Az 1958. és az 1998. évi megállapodás

Az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodása (1958. évi felülvizsgált megállapodás) továbbá a kerekes járművekről, valamint a kerekes járművekre felszerelhető és/vagy azokon használható berendezésekről és felszerelésekről szóló globális műszaki előírások kidolgozására irányuló megállapodás (párhuzamos megállapodás) olyan harmonizált követelmények kidolgozására irányul, amelyek célja, hogy felszámolják az ENSZ EGB szerződő felei közötti gépjármű-kereskedelem technikai akadályait, valamint biztosítsák, hogy az ilyen járművek nagy fokú biztonságot nyújtsanak, és óvják a környezetet. A megállapodások az EU vonatkozásában 1998. március 24-én, illetve 2000. február 15-én léptek hatályba. Mindkét megállapodást az ENSZ EGB keretében működő Járműelőírások Harmonizálása Világfórum (29. munkacsoport) kezeli.

2.2. Az ENSZ EGB keretében működő Járműelőírások Harmonizálása Világfórum (29. munkacsoport)

A 29. munkacsoport egyedülálló keretet kínál a gépjárművekkel kapcsolatos előírások globális összehangolásához. A 29. munkacsoport az ENSZ intézményi keretében működő állandó munkacsoport, amelynek külön megbízatása és eljárási szabályzata van. Globális fórumként működik, ahol az érdekeltek megvitathatják a gépjárművekre vonatkozó előírásokat, valamint az 1958. évi felülvizsgált megállapodás és a párhuzamos megállapodás végrehajtását. Az ENSZ bármely tagállama, illetve az ENSZ tagállamai által létrehozott bármely regionális gazdasági integrációs szervezet teljeskörűen részt vehet a 29. munkacsoport tevékenységében és a 29. munkacsoport által kezelt, gépjárművekről szóló megállapodások szerződő felévé válhat. Az Európai Unió e megállapodások részes fele[1].

---

[1] A Tanács 97/836/EK határozata (1997. november 27.) az Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához (1958. évi felülvizsgált megállapodás) való csatlakozásáról (HL L 346., 1997.12.17., 78. o.).
A Tanács 2000/125/EK határozata (2000. január 31.) a kerekes járművekről, valamint a kerekes járművekre felszerelhető és/vagy azokon használható berendezésekről és felszerelésekről szóló globális

A 29. munkacsoport minden naptári évben háromszor – márciusban, júniusban és novemberben – tart ülést. Minden ülésen új ENSZ-előírásokat, az ENSZ új globális műszaki előírásait (a továbbiakban: ENSZ-GTR-ek), az 1958. évi felülvizsgált megállapodás alapján elfogadott hatályos ENSZ-előírásokban eszközölt változtatásokat vagy a párhuzamos megállapodás alapján elfogadott hatályos ENSZ-GTR-ekben és -határozatokban eszközölt változtatásokat fogadhatnak el a műszaki fejlődéshez igazodóan. A 29. munkacsoport ülései előtt ezeket a módosításokat a 29. munkacsoport szakosodott kisegítő testületei szakmai szempontból megvitatják.

Ezt követően a 29. munkacsoport szavaz az elfogadandó előírásokról (az elfogadásra a jelenlévő és az 1958. évi felülvizsgált megállapodás szerinti javaslatokra szavazó részes felek minősített többségével, illetve a jelenlévő és a párhuzamos megállapodás szerinti javaslatokra szavazó részes felek egyhangú szavazatával kerülhet sor).

Az Unió által az új előírásokkal és GTR-ekkel, azok módosításaival, kiegészítéseivel és helyesbítéseivel, valamint a határozatokkal kapcsolatban képviselendő álláspontot a 29. munkacsoport egyes ülései előtt az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével összhangban hozott tanácsi határozat rögzíti.

2.3. A 29. munkacsoport tervezett jogi aktusa

2020. november 10-i 182. ülésén a 29. munkacsoport elfogadhatja a 0., 13., 16., 17., 35., 44., 55., 83., 93., 94., 95., 100., 115., 137., 144., 151., 152. és 153. számú ENSZ-előírások módosítására irányuló javaslatokat, a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásról szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslatot, a gépjármű mögött lévő veszélyeztetett úthasználók járművezetők általi érzékelését tolató módban segítő eszközök és gépjárművek jóváhagyásáról szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslatot, a gépjárműveknek a kerékpáros- és gyalogosészlelő rendszer tekintetében történő jóváhagyásáról szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslatot, az esemény-adatrögzítőről szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslatot, a 7., 15. és 18. számú globális műszaki előírás módosítására irányuló javaslatokat, az elektromos járművek teljesítményének meghatározásáról szóló új globális műszaki előírásra irányuló javaslatot és a járművek belső levegőminőségéről (VIAQ) szóló M.R.3. kölcsönösen elfogadott határozat módosítására irányuló javaslatot.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

A 29. munkacsoport működése elősegíti a járművekre vonatkozó szabványok nemzetközi összehangolását. Az 1958. évi megállapodás kulcsszerepet játszik e célkitűzés elérésében, mivel az uniós gyártók annak tudatában alkalmazhatnak egy sor közös típusjóváhagyási előírást, hogy a szerződő felek a nemzeti jogszabályaiknak megfelelőként fogják elismerni a gyártók termékeit. Ez a rendszer tette lehetővé például, hogy a gépjárművek általános biztonságáról szóló 661/2009/EK rendelet több mint 50 uniós irányelvet hatályon kívül helyezzen, és azok helyébe az 1958. évi megállapodás keretében elfogadott vonatkozó előírásokat léptesse.

Hasonló megközelítést követ az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet[2], amely közigazgatási rendelkezéseket és műszaki követelményeket állapít meg minden új jármű,

---

műszaki előírások kidolgozására irányuló megállapodás megkötéséről („párhuzamos megállapodás”) (HL L 35., 2000.2.10., 12. o.).

[2] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki

rendszer, alkotóelem és önálló műszaki egység típusjóváhagyására és forgalomba hozatalára vonatkozóan. Az említett rendelet vagy típusjóváhagyási követelmények formájában, vagy az uniós jogszabályok alternatíváiként beépíti az 1958. évi felülvizsgált megállapodás alapján elfogadott előírásokat (a továbbiakban: ENSZ-előírások) az EU típusjóváhagyási rendszerébe.

Miután a 29. munkacsoport elfogadta az ENSZ-előírások módosításait, illetve új előírásokat fogadott el, és miután az ENSZ EGB ügyvezető titkára értesítette a részes feleket ezekről a jogi aktusokról, hat hónappal később – amennyiben a részes felek blokkoló kisebbséget alkotva nem emelnek kifogást ellenük – a jogi aktusok hatályba léphetnek, és át lehet ültetni őket a részes felek nemzeti jogrendjébe. Az Európai Unióban az átültetés azt követően válik befejezetté, hogy a jogi aktusokat kihirdették az EU Hivatalos Lapjában.

Ezért meg kell határozni az Unió által képviselendő álláspontot a következő jogi aktusokkal kapcsolatban:

– a 0., 13., 16., 17., 44., 55., 83., 93., 94., 95., 100., 115., 137., 144., 151., 152. és 153. számú ENSZ-előírás módosítására irányuló javaslatok, amelyek aktualizálják a nemzetközi egészjárműtípus-jóváhagyásra, a nehéz tehergépjárművek fékére, a biztonsági övekre, az ülések szilárdságára, a gyermekbiztonsági rendszerekre, a gépjárművek mechanikus kapcsolószerkezeteire, az M1 és N1 kategóriájú járművek kibocsátására, az első aláfutásgátló berendezésekre, a frontális és oldalirányú ütközés elleni védelemre, az elektromos hajtásláncú járművekre, az utólag beépíthető LNG- vagy CNG-rendszerekre, a frontális ütközésre vonatkozó, az utasbiztonsági rendszereket középpontba állító rendszerekre, a baleset esetén használható segélyhívó rendszerre, a holttérfigyelő rendszerre, az M1 és N1 kategóriájú járművek fejlett vészfékező rendszerére, valamint a járművek üzemanyagrendszere épségének és elektromos erőátviteli rendszere biztonságának hátulról történő ütközés esetén történő biztosítására vonatkozó rendelkezéseket,

– a gépjármű mögött lévő veszélyeztetett úthasználók járművezetők általi érzékelését tolató módban segítő eszközök és gépjárművek jóváhagyásáról szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslat,

– a gépjárműveknek a kerékpáros- és gyalogosészlelő rendszer tekintetében történő jóváhagyásáról szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslat,

– a fejtámlákra, a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárásokra (WLTP) és az L kategóriájú járművek fedélzeti diagnosztikai rendszereire (OBD) vonatkozó 7., 15. és 18. számú globális műszaki előírás módosítására irányuló javaslatok,

– az elektromos járművek teljesítményének meghatározásáról szóló új globális műszaki előírásra irányuló javaslat,

– a járművek belső levegőminőségéről (VIAQ) szóló M.R.3. kölcsönösen elfogadott határozat módosítására irányuló javaslat,

melyekről a 29. számú munkacsoport a 2020. november 10-én tartandó ülésén fog szavazni. Ezenkívül meg kell határozni az alábbiakkal kapcsolatos uniós álláspontot:

– az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerre vonatkozó, 8. számú ENSZ-GTR-t érintő módosítások kidolgozásának és a fedélzeti akkumulátorok tartósságára

---

egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

vonatkozó új ENSZ-GTR kidolgozásának engedélyezésére irányuló javaslat, valamint

– a 155. és 156. számú ENSZ-előírás értelmező dokumentumaira irányuló javaslatok, valamint a 155. számú ENSZ-előírás szerinti, a típusjóváhagyási adatcsere-adatbázis (DETA) használatáról szóló iránymutatásra vonatkozó javaslat.

Az Európai Uniónak indokolt támogatnia a fent említett jogi aktusokat, mert azok teljes mértékben összhangban vannak az Unió belső piaci politikájával a gépjárműipart illetően, és összeegyeztethetők az Unió közlekedés-, éghajlat- és energiapolitikájával. Ezek a jogi aktusok nagyon kedvező hatással vannak az uniós gépjárműipar versenyképességére és az EU nemzetközi kereskedelmére. A szóban forgó jogi aktusok megszavazása elősegíti a technológiai fejlődést, előnyöket kínál a méretgazdaságosság tekintetében, megakadályozza a belső piac széttagolódását, és biztosítja, hogy az Unió egész területén egységes gépjárműipari szabványok érvényesüljenek.

Ezzel szemben, mivel az Unió nem alkalmazza a 35. számú ENSZ-előírás egységes rendelkezéseit, nincs szükség uniós álláspont kialakítására a 29. munkacsoport által vizsgált, a 35. számú ENSZ-előírás módosítására irányuló javaslattal kapcsolatban.

A valós vezetési feltételek melletti kibocsátásról szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslat, valamint az esemény-adatrögzítőről szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslat egyelőre nem bocsátható szavazásra az ENSZ EGB 29. munkacsoportjának 2020. novemberi ülésén, ezért azokról tovább kell egyeztetni.

E javaslat esetében nincs szükség külső szakértői véleményre. A javaslatot ugyanakkor a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság megvizsgálja.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”.

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”[3].

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

[3] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

A 29. munkacsoport az a testület, amelyben az ENSZ EGB részes felei megvitatják az 1958. évi felülvizsgált megállapodás és a párhuzamos megállapodás végrehajtását.

A 29. munkacsoport által elfogadandó jogi aktusok joghatással bíró jogi aktusok.

A tervezett jogi aktusban foglalt ENSZ-előírások kötelező érvényűek lesznek az Unióra nézve, és az ENSZ-GTR-ekkel és -határozatokkal együtt meghatározó módon befolyásolják az uniós szabályozás tartalmát a járművek típusjóváhagyása területén.

A tervezett jogi aktusok nem egészítik ki és nem módosítják a megállapodás intézményi keretét.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Általános elvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a jogszabályok közelítését szolgálja. Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 114. cikke.

4.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 114. cikke, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

2020/0295 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében működő Járműelőírások Harmonizálása Világfórumon az ENSZ 0., 13., 16., 17., 44., 55., 83., 93., 94., 95., 100., 115., 137., 144., 151., 152. és 153. számú előírásának módosításaira irányuló javaslatok, a 7., 15. és 18. számú globális műszaki előírás (GTR) módosításaira irányuló javaslatok, az M.R.3 kölcsönösen elfogadott határozat módosításaira irányuló javaslat, valamint a tolató móddal és a kerékpáros- és gyalogosészlelő rendszerrel kapcsolatos két új ENSZ-előírásra irányuló javaslat, továbbá az elektromos járművek teljesítményének meghatározására vonatkozó új globális műszaki előírásra irányuló javaslat tekintetében képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére, összefüggésben annak 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A 97/836/EK tanácsi határozattal[1] az Unió csatlakozott az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához (a továbbiakban: az 1958. évi felülvizsgált megállapodás). Az 1958. évi felülvizsgált megállapodás 1998. március 24-én lépett hatályba.

(2) A 2000/125/EK tanácsi határozattal[2] az Unió csatlakozott a kerekes járművekről, valamint a kerekes járművekre felszerelhető és/vagy azokon használható berendezésekre és felszerelésekre vonatkozó globális műszaki előírások kidolgozásáról szóló megállapodáshoz (a továbbiakban: párhuzamos megállapodás). A párhuzamos megállapodás 2000. február 15-én lépett hatályba.

(3) Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet[3] közigazgatási rendelkezéseket és műszaki követelményeket állapít meg minden új jármű, rendszer,

---

[1] A Tanács 97/836/EK határozata (1997. november 27.) az Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához (1958. évi felülvizsgált megállapodás) való csatlakozásáról (HL L 346., 1997.12.17., 78. o.).

[2] A Tanács 2000/125/EK határozata (2000. január 31.) a kerekes járművekről, valamint a kerekes járművekre felszerelhető és/vagy azokon használható berendezésekről és felszerelésekről szóló globális műszaki előírások kidolgozására irányuló megállapodás megkötéséről („párhuzamos megállapodás”) (HL L 35., 2000.2.10., 12. o.).

[3] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki

alkotóelem és önálló műszaki egység típusjóváhagyására és forgalomba hozatalára vonatkozóan. Az említett rendelet vagy típusjóváhagyási követelmények formájában, vagy az uniós jogszabályok alternatíváiként beépíti az 1958. évi felülvizsgált megállapodás alapján elfogadott előírásokat (a továbbiakban: ENSZ-előírások) az EU típusjóváhagyási rendszerébe.

(4) Az 1958. évi felülvizsgált megállapodás 1. cikke és a párhuzamos megállapodás 6. cikke értelmében az ENSZ EGB keretében működő Járműelőírások Harmonizálása Világfórum (a továbbiakban: 29. munkacsoport) elfogadhat ENSZ-előírások, ENSZ globális műszaki előírások (a továbbiakban: ENSZ-GTR-ek) és ENSZ-határozatok módosításaira irányuló javaslatokat, valamint új ENSZ-előírásokra, ENSZ-GTR-ekre és ENSZ-határozatokra irányuló javaslatokat a járműjóváhagyások területén. Ezen túlmenően az említett rendelkezések értelmében a 29. munkacsoport elfogadhat új ENSZ-GTR-ek kidolgozására, valamint az ENSZ-GTR-ek érvényességének meghosszabbítására irányuló javaslatokat.

(5) A Világfórum 2020. november 10-én tartandó 182. ülésén a 29. munkacsoport elfogadhatja a 0., 13., 16., 17., 44., 55., 83., 93., 94., 95., 100., 115., 137., 144., 151., 152. és 153. számú ENSZ-előírások módosítására irányuló javaslatokat, a gépjármű mögött lévő veszélyeztetett úthasználók járművezetők általi érzékelését tolató módban segítő eszközök és gépjárművek jóváhagyásáról szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslatot, a gépjárműveknek a kerékpáros- és gyalogosészlelő rendszer tekintetében történő jóváhagyásáról szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslatot, a 7., 15. és 18. számú globális műszaki előírás módosítására irányuló javaslatokat, az elektromos járművek teljesítményének meghatározásáról szóló új globális műszaki előírásra irányuló javaslatot és a járművek belső levegőminőségéről (VIAQ) szóló M.R.3. kölcsönösen elfogadott határozat módosítására irányuló javaslatot. Ezen túlmenően a 29. munkacsoport a tervek szerint elfogadja a 8. számú ENSZ-GTR módosítása kidolgozásának és a fedélzeti akkumulátorok tartósságára vonatkozó új ENSZ-GTR kidolgozásának engedélyezésére irányuló javaslatot.

(6) Helyénvaló meghatározni az Unió által a 29. munkacsoportban az említett javaslatok elfogadásával kapcsolatban képviselendő álláspontot, mivel az ENSZ-előírások kötelező érvényűek lesznek az Unióra nézve, és az ENSZ-GTR-ekkel és a kölcsönösen elfogadott határozattal együtt meghatározó módon befolyásolják majd az uniós jog tartalmát a jármű-típusjóváhagyás területén.

(7) A tapasztalatok és a műszaki fejlődés fényében az ENSZ 0., 13., 16., 17., 44., 55., 83., 93., 94., 95., 100., 115., 137., 144., 151., 152. és 153. számú előírása, valamint az M.R.3 számú kölcsönösen elfogadott határozat által érintett egyes elemekkel vagy tulajdonságokkal kapcsolatos követelményeket módosítani kell vagy ki kell egészíteni.

(8) Ezenkívül módosítani kell a 7., a 15. és a 18. számú ENSZ-GTR bizonyos rendelkezéseit.

(9) A műszaki fejlődés lehetővé tétele, valamint a járművek biztonságának és a kibocsátások vizsgálatának javítása érdekében két új ENSZ-előírást kell elfogadni a gépjármű mögött lévő veszélyeztetett úthasználók járművezetők általi érzékelését tolató módban segítő eszközök és gépjárművek jóváhagyásáról, valamint a gépjárműveknek a kerékpáros- és gyalogosészlelő rendszer tekintetében történő

---

egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

jóváhagyásáról. Ezzel párhuzamosan egy új globális műszaki előírást kell elfogadni az elektromos járművek teljesítményének meghatározására vonatkozóan.

(10) A műszaki követelmények továbbfejlesztésének lehetővé tétele érdekében a 8. számú ENSZ-GTR módosítása kidolgozásának és a fedélzeti akkumulátorok tartósságára vonatkozó új ENSZ-GTR kidolgozásának engedélyezésére irányuló javaslatot vagy az ENSZ EGB-nek az ENSZ-GTR-ekkel kapcsolatos munkát támogató szerződő felei, vagy a 29. munkacsoport szakosodott kisegítő testületei által benyújtott kérések alapján kell elfogadni.

(11) A 155. és 156. számú ENSZ-előírás egységes értelmezésének biztosítása érdekében el kell fogadni a két rendelet értelmező dokumentumaira vonatkozó javaslatokat, valamint a 155. sz. ENSZ-előírás szerinti, a típusjóváhagyások cseréjére szolgáló adatbázis (DETA) használatáról szóló iránymutatásra vonatkozó javaslatot.

(12) A Tanács 2020. június 16-án elfogadta a 7. számú ENSZ-GTR-rel kapcsolatban képviselendő álláspontról szóló (EU) 2020/848 határozatot[4], valamint az ENSZ-EGB 29. munkacsoportjának 2020. június 24-én tartott 181. ülésére elfogadta a 8. számú ENSZ-GTR módosítása kidolgozásának és egy, a fedélzeti akkumulátorok tartósságára vonatkozó új ENSZ-GTR kidolgozásának engedélyezésére irányuló javaslatokat. A 29. munkacsoport azonban nem volt abban a helyzetben, hogy a szóban forgó ülésen szavazzon, és úgy határozott, hogy a javaslatokat novemberi ülésszakán ismét szavazásra bocsátja,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az ENSZ EGB keretében működő Járműelőírások Harmonizálása Világfórum 2020. november 10-én tartandó 182. ülésszakán az Unió által képviselendő álláspont az, hogy az e határozat mellékletében felsorolt javaslatok mellett kell szavazni.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Bizottság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök

[4] A Tanács (EU) 2020/848 határozata (2020. június 16.) az Európai Unió által az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében működő Járműelőírások Harmonizálása Világfórumon a 13., a 14., a 16., a 22., a 30., a 41., a 78., a 79., a 83., a 94., a 95., a 101., a 108., a 109., a 117., a 129., a 137., a 138., a 140. és a 152. számú ENSZ-előírás módosításaira irányuló javaslatok tekintetében, a 3., a 6., a 7., a 16. és a 19. számú globális műszaki előírás módosításaira irányuló javaslatok tekintetében, az R.E.3 számú összevont határozat módosításaira irányuló javaslat tekintetében, valamint a gépjárművek terén a biztonsággal, a kibocsátásokkal és az automatizálással kapcsolatos öt új ENSZ-előírásra irányuló javaslatok tekintetében képviselendő álláspontról