

Bruxelles, 23.5.2018
COM(2018) 363 final

2018/0200 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii Europene în cadrul comitetelor corespunzătoare ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește propunerile de amendamente la Regulamentele ONU nr. 13, 13-H, 14, 16, 22, 44, 49, 51, 54, 75, 83, 85, 89, 96, 106, 108, 109, 120, 129, 137, 139 și 140, la Regulamentele tehnice mondiale ONU nr. 15 și 19, precum și în ceea ce privește propunerile de adoptare a două noi regulamente ONU și de introducere a două noi liste în Compendiul de regulamente tehnice mondiale candidate

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• **Motivele și obiectivele propunerii**

La nivel internațional, Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) elaborează cerințe armonizate, menite să înlăture barierele tehnice din calea comerțului cu autovehicule între părțile contractante la Acordul revizuit din 1958 și să asigure că astfel de vehicule oferă un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului.

În conformitate cu Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997, Uniunea a aderat la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (denumită în continuare „CEE-ONU”) privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații (denumit în continuare „Acordul revizuit din 1958”) și, în conformitate cu Decizia 2000/125/CE a Consiliului din 31 ianuarie 2000 referitoare la încheierea Acordului privind stabilirea de norme tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți (denumit în continuare „Acordul paralel”), Uniunea a aderat la Acordul paralel.

Reuniunile WP.29 ale CEE-ONU, Forumul mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, se desfășoară de trei ori în fiecare an calendaristic, în lunile martie, iunie și noiembrie. În cadrul fiecărei reuniuni se adoptă noi regulamente ONU, noi regulamente tehnice mondiale ONU (RTM ONU) și/sau amendamente la regulamentele ONU sau la regulamentele tehnice mondiale ONU existente (denumite în continuare „RTM ONU”), pentru a se ține seama de progresele tehnice. Înainte de fiecare reuniune WP.29, amendamentele respective sunt adoptate de unul dintre cele șase grupuri de lucru care activează în cadrul WP.29.

În cadrul unei reuniuni ulterioare WP.29, are loc votul final pentru adoptarea amendamentelor, adăugirilor și rectificărilor, cu condiția întrunirii cvorumului și a existenței unei majorități calificate în rândul părților contractante. UE este parte contractantă la două acorduri ale WP.29 (cel din 1958 și cel din 1998). În cadrul fiecărei reuniuni, se pregătește o decizie a Consiliului, cunoscută drept „megadecizie”, care cuprinde lista regulamentelor, amendamentelor, completărilor și rectificărilor și care autorizează Comisia să voteze în numele Uniunii în cadrul fiecărei reuniuni a WP.29.

Prezenta decizie a Consiliului definește poziția Uniunii în ceea ce privește votarea regulamentelor, amendamentelor, completărilor și rectificărilor supuse la vot în cadrul reuniunii WP.29 din iunie 2018, care se va desfășura între 18 și 22 iunie 2018.

• **Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere completează și este pe deplin în conformitate cu obiectivele Uniunii privind politica în domeniul pieței interne în ceea ce privește industria automobilelor.

Sistemul WP.29 consolidează sistemul internațional de armonizare a standardelor privind vehiculele. Acordul din 1958 joacă un rol cheie pentru acest obiectiv, deoarece producătorii din UE pot opera în temeiul unui set comun de reglementări privind omologarea de tip a vehiculelor știind că produsul va fi recunoscut de părțile contractante ca fiind în conformitate cu legislația lor națională. De exemplu, acest sistem a permis ca Regulamentul (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală a autovehiculelor să abroge peste 50 de directive ale

UE și să le înlocuiască cu regulamentele corespunzătoare elaborate în cadrul Acordului din 1958.

O abordare similară a fost adoptată în ceea ce privește Directiva 2007/46/CE, care a înlocuit sistemele de omologare ale statelor membre cu o procedură de omologare a Uniunii și a stabilit un cadru armonizat cuprinzând dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru toate vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate noi. Directiva menționată a încorporat regulamentele ONU în sistemul de omologare UE de tip, fie ca cerințe pentru omologarea de tip, fie ca alternative la legislația Uniunii. De la adoptarea directivei respective, regulamentele ONU au fost incluse din ce în ce mai des în legislația Uniunii în cadrul omologării UE de tip.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Sistemul WP.29 este corelat cu politica Uniunii în materie de competitivitate, asupra căreia această inițiativă are un impact pozitiv. Prezenta propunere este coerentă și cu politicile Uniunii în domeniul transportului și energiei, care sunt luate în considerare în mod corespunzător în procesul de elaborare și adoptare a regulamentelor care intră sub incidența Acordului din 1958.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Temeiul juridic al prezentei propuneri este articolul 114 coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

- **Subsidiaritate**

Doar Uniunea poate vota în favoarea instrumentelor internaționale, cum ar fi propuneri de regulamente ONU, amendamente ale Regulamentelor ONU și proiecte de regulamente tehnice mondiale și în favoarea încorporării lor în sistemul Uniunii pentru omologarea de tip a autovehiculelor. Prin aceasta se previne nu numai fragmentarea pieței interne, ci se asigură, de asemenea, standarde uniforme în materie de sănătate și de siguranță în întreaga Uniune. Acest sistem oferă, totodată, avantajele unor economii de scară: se pot realiza produse pentru întreaga piață a Uniunii și chiar pentru piața internațională, în loc ca acestea să fie adaptate pentru a obține omologarea de tip națională din fiecare stat membru.

Prin urmare, prezenta propunere respectă principiul subsidiarității.

- **Proporționalitatea**

Prezenta decizie a Consiliului autorizează Comisia să voteze în numele Uniunii și reprezintă un instrument proporționat în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Decizia 97/836/CE a Consiliului pentru definirea unei poziții unificate a UE în cadrul CEE-ONU în ceea ce privește votul privind documentele de lucru propuse pe ordinea de zi a reuniunii WP.29. Prin urmare, prezenta propunere respectă principiul proporționalității deoarece aceasta nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivelor de a garanta buna funcționare a pieței interne și de a oferi, totodată, un nivel înalt de protecție și siguranță publică.

- **Alegerea instrumentului**

În conformitate cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE, este necesar să se recurgă la o decizie a Consiliului pentru a stabili pozițiile care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord internațional.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- **Evaluările ex post/verificarea adecvării legislației existente**

Nu se aplică.

- **Consultările cu părțile interesate**

Nu se aplică.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Expertiza externă nu este pertinentă în cazul prezentei propuneri. Aceasta a fost, totuși, examinată de Comitetul tehnic pentru autovehicule.

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere nu poate face obiectul unei evaluări a impactului, deoarece nu este de natură legislativă și nu sunt disponibile sau nu sunt posibile opțiuni de politică alternative.

- **Caracterul adecvat al reglementărilor și simplificarea**

În ceea ce privește sarcina administrativă, inițiativa nu are repercusiuni, întrucât trimerile la amendamente anexate la megadecizie nu vor introduce noi obligații de raportare sau alte obligații de ordin administrativ pentru întreprinderi, inclusiv pentru IMM-uri. Dimpotrivă, se urmărește reducerea sarcinii administrative, deoarece aplicarea cerințelor armonizate la nivel mondial le permite producătorilor să prezinte documentația de omologare a sistemelor și componentelor nu numai în UE, ci și pe piețele de export ale părților contractante la Acordul din 1958 care se află în afara UE.

Propunerea are un impact deosebit de pozitiv asupra competitivității industriei autovehiculelor și asupra comerțului internațional ale UE. Acceptarea reglementărilor din domeniul vehiculelor armonizate la nivel internațional de către partenerii comerciali ai UE este recunoscută ca fiind cea mai bună modalitate de a elimina barierele netarifare din calea comerțului și de a deschide și a lărgi accesul pe piață pentru întreprinderile de automobile din UE.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Prezenta inițiativă nu are implicații bugetare.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu se aplică.

- **Documente explicative (pentru directive)**

Nu se aplică.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Propunerea definește poziția Uniunii privind votarea

- propunerilor de amendamente la Regulamentele ONU nr. 13, 13-H, 14, 16, 22, 44, 49, 51, 54, 75, 83, 85, 89, 96, 106, 108, 109, 120, 129, 137, 139 și 140;

- propunerilor de amendamente la Regulamentele tehnice mondiale ONU nr. 15 și 19;
- propunerilor de adoptare a două noi regulamente ONU, precum și
- a propunerilor de introducere a două noi liste în Compendiul de regulamente tehnice mondiale candidate

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii Europene în cadrul comitetelor corespunzătoare ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește propunerile de amendamente la Regulamentele ONU nr. 13, 13-H, 14, 16, 22, 44, 49, 51, 54, 75, 83, 85, 89, 96, 106, 108, 109, 120, 129, 137, 139 și 140, la Regulamentele tehnice mondiale ONU nr. 15 și 19, precum și în ceea ce privește propunerile de adoptare a două noi regulamente ONU și de introducerea a două noi liste în Compendiul de regulamente tehnice mondiale candidate

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114 coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Prin Decizia 97/836/CE a Consiliului¹, Uniunea a aderat la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind adoptarea de specificații tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza specificațiilor respective („Acordul revizuit din 1958”).
- (2) Prin Decizia 2000/125/CE a Consiliului², Uniunea a aderat la Acordul privind stabilirea de norme tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți („Acordul paralel”).
- (3) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului³ a înlocuit sistemele de omologare ale statelor membre cu o procedură de omologare a Uniunii și a stabilit un cadru armonizat cuprinzând dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru toate vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate noi. Directiva respectivă a încorporat regulamentele adoptate în temeiul Acordului revizuit din 1958 („regulamentele ONU”) în sistemul de omologare UE de tip, fie ca cerințe

¹ Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958”) (JO L 346, 17.12.1997, p. 78).

² Decizia 2000/125/CE a Consiliului din 31 ianuarie 2000 referitoare la încheierea Acordului privind stabilirea de norme tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți („Acordul paralel”) (JO L 35, 10.2.2000, p. 12).

³ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

pentru omologarea de tip, fie ca alternative la legislația Uniunii. De la adoptarea Directivei 2007/46/CE, regulamentele ONU au fost incluse din ce în ce mai mult în legislația Uniunii.

- (4) Având în vedere experiența acumulată și evoluțiile tehnice, trebuie adaptate cerințele referitoare la anumite elemente sau aspecte cuprinse în Regulamentele ONU nr. 13, 13-H, 14, 16, 22, 44, 49, 51, 54, 75, 83, 85, 89, 96, 106, 108, 109, 120, 129, 137, 139 și 140 și în Regulamentele tehnice mondiale nr. 15 și 19 ale ONU.
- (5) În vederea stabilirii unor dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor și a componentelor acestora în ceea ce privește performanța în domeniul siguranței vehiculelor cu două și cu trei roți alimentate cu hidrogen (vehicule din categoriile L₁, L₂, L₃, L₄ și L₅), este necesar să fie adoptată propunerea de regulament ONU privind aceste tematici.
- (6) În scopul de a stabili dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule agricole, este necesar să fie adoptată propunerea de regulament ONU.
- (7) În vederea luării lor în considerare în cadrul viitoarelor discuții referitoare la emisiile generate în condiții reale de conducere, este adecvat să se introducă în Compendiul de regulamente tehnice mondiale candidate, pentru Uniunea Europeană, Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei⁴ și Regulamentul (UE) 2017/1154 al Comisiei⁵ și să fie sprijinită solicitarea Japoniei de introducere în compendiu a metodologiei sale referitoare la încercările privind emisiile generate în condiții reale de conducere.
- (8) Este adecvată stabilirea poziției care urmează să fie luată în numele Uniunii în cadrul Comitetului administrativ al Acordului revizuit din 1958 și al Comitetului executiv al Acordului paralel în ceea ce privește adoptarea propunerilor menționate.
- (9) În conformitate cu articolul 17 alineatul (1) din Tratatul privind Uniunea Europeană, Uniunea va fi reprezentată, în comitetele respective, de Comisie,

⁴ Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 175, 7.7.2017, p. 1-643).

⁵ Regulamentul (UE) 2017/1154 al Comisiei din 7 iunie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1151 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește emisiile generate în condiții reale de conducere de vehiculele ușoare pentru pasageri și de vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 175, 7.7.2017, p. 708-732)

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie luată în numele Uniunii în cadrul Comitetului administrativ al Acordului revizuit din 1958 și în cadrul Comitetului executiv al Acordului paralel în perioada 18-22 iunie 2018 este aceea de a vota în favoarea propunerilor enumerate în anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Comisiei.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu

Președintele