



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 25.7.2018
COM(2018) 551 final

2018/0292 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

**referitoare la aplicarea în Uniune a Regulamentelor nr. 9, 63 și 92 ale Comisiei
Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite cu privire la dispozițiile
uniforme privind omologarea vehiculelor cu trei roți, a mopederelor și a sistemelor de
schimb de amortizare a zgomotului la evacuare pentru vehiculele din categoria L în ceea
ce privește emisiile sonore**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) elaborează cerințe armonizate la nivel internațional, menite să înlăture barierele tehnice din calea comerțului cu autovehicule între părțile contractante la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite 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 acestor specificații (denumit în continuare „Acordul revizuit din 1958”¹), precum și să garanteze că astfel de vehicule oferă un nivel ridicat de sănătate, siguranță și protecție a mediului.

Uniunea Europeană este parte contractantă la Acordul revizuit din 1958, la fel ca statele membre, și aplică cea mai mare parte a regulamentelor ONU adoptate în temeiul acordului, cu excepția celor care nu oferă un nivel de protecție similar sau mai înalt decât legislația UE. Până acum, acesta era cazul cu Regulamentele ONU nr. 9 privind emisiile sonore ale vehiculelor cu trei roți², nr. 63 privind emisiile sonore ale mopedelor³ și nr. 92 privind sistemele de schimb de amortizare a zgomotului la evacuare pentru vehiculele din categoria L⁴ (denumite în continuare „Regulamentele ONU nr. 9, 63 și 92”, respectiv). Însă aceste regulamente ONU au fost modificate recent pentru a le aduce la același nivel de protecție a mediului ca cel atins prin legislația de omologare de tip a Uniunii, ceea ce îi permite în prezent Uniunii să înceapă aplicarea regulamentelor ONU menționate. Obiectivul acestor regulamente este de a stabili dispoziții echivalente pentru controlul zgomotului produs de motocicletă, precum și clarificări privind încercarea pentru măsurarea zgomotului la staționare produs de astfel de vehicule.

La nivelul UE, anexele IV, V și VI la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri⁵, în care se face trimitere la anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 134/2014 privind cerințele referitoare la performanțele de mediu și ale sistemului de propulsie ale vehiculelor cu două sau trei roți și ale cvadriciclorilor, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate ale acestora⁶, reglementează omologarea de tip a vehiculelor cu două sau trei roți conform procedurilor de măsurare și valorilor-limită ale nivelului sonor specificate în anexele IV, V și VI la Regulamentul (UE) nr. 168/2013.

Decizia Consiliului stabilește aplicarea de către Uniune a Regulamentelor ONU nr. 9, 63 și 92 și autorizează Comisia să notifice acest lucru Secretarului General al ONU.

• 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.

¹ JO L 346, 17.12.1997, p. 78.

² Documentul ONU-CEE /TRANS/WP.29/2017/2 [JO este rugat să înlocuiască această referință cu referința publicării în JO al UE, atunci când aceasta va avea loc.]

³ Documentul ONU-CEE /TRANS/WP.29/2017/4 [JO este rugat să înlocuiască această referință cu referința publicării în JO al UE, atunci când aceasta va avea loc.]

⁴ Documentul ONU-CEE /TRANS/WP.29/2017/5 [JO este rugat să înlocuiască această referință cu referința publicării în JO al UE, atunci când aceasta va avea loc.]

⁵ JO L 60, 2.3.2013, p. 52.

⁶ JO L 53, 21.2.2014, p. 1.

Sistemul WP.29 consolidează sistemul internațional de armonizare a standardelor privind vehiculele. Acordul din 1958 joacă un rol-cheie pentru acest obiectiv, întrucât 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. Acest aranjament a permis, de exemplu, ca Regulamentul (UE) nr. 134/2014 să aplice deja Regulamentul ONU nr. 41 pentru omologarea motocicletelor în ceea ce privește zgomotul și a mai permis ca Regulamentul (UE) nr. 3/2014 privind siguranța în funcționare a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor și Regulamentul (UE) nr. 44/2014 privind construcția vehiculelor și cerințele generale pentru omologarea de tip a acelorși tipuri de vehicule să pună în aplicare în mod obligatoriu 31 de regulamente ale ONU.

O abordare similară a fost adoptată în ceea ce privește Regulamentul (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală a autovehiculelor, care abrogă peste 50 de directive ale UE și le înlocuiește cu regulamentele corespunzătoare elaborate în temeiul Acordului din 1958, și Directiva 2007/46/CE⁷, 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**

Propunerea este în concordanță cu obiectivele Regulamentelor (UE) nr. 168/2013 și 134/2014 și, prin urmare, este în concordanță cu obiectivele de sănătate, securitate și mediu ale UE, precum și cu obiectivul referitor la progresul în direcția armonizării internaționale a legislației privind vehiculele de categoria L (vehicule cu două sau trei roți și cvadricicluri).

De asemenea, propunerea este în conformitate cu Decizia 97/836/CE a Consiliului privind aplicarea Acordului revizuit din 1958 de către Comunitatea Europeană. De asemenea, 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**

Ținând cont de obiectul și conținutul deciziei Consiliului, temeiurile juridice sunt reprezentate de articolele 114 și 207 din TFUE, coroborate cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE. Procedura care trebuie urmată pentru adoptarea deciziei Consiliului este cea stabilită la articolul 3 alineatul (3) din Decizia 97/836/CE a Consiliului.

- **Subsidiaritate (în cazul competențelor neexclusive)**

Cerințele privind emisiile de zgomot sunt deja armonizate la nivelul UE, dar legislația relevantă este depășită și trebuie actualizată pentru a lua în considerare progresul tehnic realizat de la adoptarea sa. Aplicarea instrumentelor internaționale, cum sunt regulamentele

⁷ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

ONU echivalente, și includerea acestora în sistemul UE pentru omologarea de tip a autovehiculelor pot fi realizate numai de către Uniunea Europeană. În acest fel, pe lângă faptul că se evită fragmentarea pieței interne, se asigură de asemenea standarde uniforme pe tot teritoriul Uniunii în materie de sănătate, siguranță și mediu. În plus, se obțin avantaje ca urmare a economiilor de scară: produsele pot fi fabricate 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, propunerea respectă principiul subsidiarității.

- **Proportionalitate**

Propunerea respectă principiul proporționalității, dat fiind că nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivelor privind garantarea unei bune funcționări a pieței interne și, în același timp, oferă un nivel ridicat de protecție și siguranță publică.

- **Alegerea instrumentului**

Instrumentul propus: decizie a Consiliului.

Utilizarea unei decizii a Consiliului se consideră a fi adecvată, fiind în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 3 alineatul (3) din Decizia 97/836/CE a Consiliului.

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

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

Nu se aplică.

- **Consultările cu părțile interesate**

În contextul elaborării propunerii, Comisia Europeană a consultat părțile și organizațiile interesate. A avut loc o consultare generală cu privire la abordarea preconizată în privința emisiilor de zgomot ale vehiculelor, care a reunit statele membre, producătorii (reprezentanți la nivel european și național, precum și întreprinderi individuale), producătorii de componente, organizațiile de transport și reprezentanții utilizatorilor, în cadrul reuniunii Grupului de lucru privind motocicletele. Conținutul celor trei regulamente CEE-ONU a fost susținut de toate diferitele părți interesate în cadrul grupului respectiv, precum și în cadrul Grupului de lucru al CEE-ONU asupra zgomotului (GRB). Abordarea propusă în ceea ce privește aplicarea regulamentelor ONU nr. 9, 63 și 92 a fost prezentată, de asemenea, Comitetului tehnic - autovehicule (CTAV), care este comitetul de comitologie pentru legislația în domeniul vehiculelor rutiere instituit conform articolului 40 din Directiva 2007/46/CE, iar acesta nu a transmis nicio observație.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Expertiza externă nu este pertinentă în cazul prezentei propuneri. Aceasta a fost, totuși, examinată de Comitetul tehnic pentru autovehicule. În ceea ce privește conținutul Regulamentelor ONU nr. 9, 63 și 92, trebuie observat că, în 2015-2016, s-a realizat un studiu, comandat de Comisie, care a propus îmbunătățirea celor trei regulamente, astfel încât să prezinte același nivel de cerințe ca și Regulamentele (UE) nr. 168/2013 și 134/2014. În urma studiului respectiv și pe baza concluziilor sale, Comisia a propus amendamentele necesare la aceste trei regulamente ONU, care au fost adoptate de WP.29 în sesiunea din martie 2017 și care au dus ulterior la revizuirile menționate la punctul 1 de mai sus („Contextul propunerii”).

- **Evaluarea impactului**

Aplicarea Regulamentelor ONU nr. 9, 63 și 92 nu implică o revizuire a limitelor și/sau a valorilor maxime ale emisiilor de zgomot, astfel cum sunt prevăzute în prezent în Regulamentul (UE) nr. 168/2013. De asemenea, în ceea ce privește domeniul de aplicare și abordarea științifică, metodele de încercare stabilite în cele trei regulamente ONU sunt echivalente cu metodele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 134/2014. Prin urmare, procesul de aplicare propus nu ar trebui să aibă niciun impact social, de mediu și economic pentru Uniunea Europeană sau pentru SEE datorită echivalenței totale atât a metodelor de încercare pentru nivelul emisiilor sonore propuse, cât și a limitelor emisiilor sonore și a valorilor maxime vizate.

În cadrul Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricluri, a fost realizată o analiză costuri-beneficii privind zgomotul și modificarea frauduloasă ale vehiculelor din categoria L, care a indicat deteriorarea emisiilor de zgomot la vehiculele din categoria L din cauza modificărilor frauduloase. În acest sens, Regulamentele ONU nr. 9, 63 și 92 introduc metode de încercare, valori-limită pentru emisiile sonore, precum și elemente și măsuri eficiente din perspective costurilor pentru protecția împotriva modificărilor frauduloase, care sunt în deplină armonie cu cadrul legislativ al UE pentru vehiculele din categoria L.

- **Caracterul adecvat al reglementărilor și simplificarea**

În ceea ce privește sarcina administrativă, inițiativa nu are repercusiuni, întrucât regulamentele ONU propuse pentru aplicarea în Uniune 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. IMPLICAȚIILE 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 (în cazul directivelor)**

Nu se aplică.

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

Inițiativa propune aplicarea în Uniune a Regulamentelor ONU nr. 9, 63 și 92 privind omologarea de tip în ceea ce privește emisiile sonore ale vehiculelor cu trei roți, ale mopedelor și respectiv ale sistemele de schimb de amortizare a zgomotului la evacuare pentru vehiculele din categoria L.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

referitoare la aplicarea în Uniune a Regulamentelor nr. 9, 63 și 92 ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite cu privire la dispozițiile uniforme privind omologarea vehiculelor cu trei roți, a mopadelor și a sistemelor de schimb de amortizare a zgomotului la evacuare pentru vehiculele din categoria L în ceea ce privește emisiile sonore

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolele 114 și 207 coroborate cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Prin Decizia nr. 97/836/CE a Consiliului⁸, Uniunea a aderat 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 specificații⁹ („Acordul revizuit din 1958”).
- (2) Cerințele armonizate din Regulamentul nr. 9 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoria L₂, L₄ și L₅ în ceea ce privește emisiile sonore¹⁰, Regulamentul nr. 63 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoria L₁ în ceea ce privește emisiile sonore¹¹ și Regulamentul nr. 92 - Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de schimb neoriginale de amortizare a zgomotului la evacuare (NORESS) pentru vehiculele din categoriile L₁, L₂, L₃, L₄ și L₅ în ceea ce privește emisiile sonore¹² ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (denumite în continuare „Regulamentele ONU nr. 9, 63 și 92”) sunt menite să înlăture barierele tehnice din calea comerțului cu autovehicule între părțile contractante la Acordul revizuit din 1958 și să garanteze că aceste vehicule oferă un nivel ridicat de siguranță și de protecție. Vehiculele din categoria L

⁸ 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).

⁹ JO L 346, 17.12.1997, p. 81.

¹⁰ Documentul ONU-CEE /TRANS/WP.29/2017/2 [JO este rugat să înlocuiască această referință cu referința publicării în JO al UE, atunci când aceasta va avea loc.]

¹¹ Documentul ONU-CEE /TRANS/WP.29/2017/4 [JO este rugat să înlocuiască această referință cu referința publicării în JO al UE, atunci când aceasta va avea loc.]

¹² Documentul ONU-CEE /TRANS/WP.29/2017/5 [JO este rugat să înlocuiască această referință cu referința publicării în JO al UE, atunci când aceasta va avea loc.]

cuprind vehicule ușoare, cum sunt bicicletele motorizate, mopedele cu două sau trei roți, motocicletele cu și fără ataș, triciclurile și cvadriciclurile.

- (3) Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului¹³ și Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei¹⁴ impun adoptarea unor niveluri sonore admisibile, a unor cerințe privind sistemele de schimb de amortizare a zgomotului la evacuare și a unor proceduri de încercare a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclurilor.
- (4) Anexele IV, V și VI la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și anexa IX la Regulamentul (UE) nr. 134/2014 cuprind cerințe pentru omologarea de tip a vehiculelor din categoria L în ceea ce privește nivelul sonor admisibil și sistemul de evacuare.
- (5) La data aderării la Acordul revizuit din 1958, UE a aderat la mai multe regulamente ale ONU menționate în lista din anexa II la Decizia 97/836/CE; Regulamentele ONU nr. 9, 63 și 92 nu erau incluse în lista respectivă.
- (6) Astfel cum se prevede la articolul 3 alineatul (3) din Decizia 97/836/CE și în conformitate cu articolul 1 alineatul (7) din Acordul revizuit din 1958, Uniunea poate decide să aplice unul, câteva sau toate regulamentele ONU la care nu a aderat în momentul aderării sale la Acordul revizuit din 1958.
- (7) În urma amendamentelor recente aduse Regulamentelor ONU nr. 9, 63 și 92, prin care s-a procedat la alinierea acestora la dispozițiile tehnice relevante din Regulamentele (UE) nr. 168/2013 și (UE) nr. 134/2014, este potrivit acum ca Uniunea să aplice Regulamentele ONU nr. 9, 63 și 92 pentru a stabili cerințe comune armonizate la nivel mondial. Acest lucru ar trebui să le permită întreprinderilor europene să se conformeze unui ansamblu unic de cerințe recunoscute la nivel mondial, în special în părțile contractante la Acordul revizuit din 1958,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Uniunea Europeană aplică Regulamentul nr. 9 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoria L₂, L₄ și L₅ în ceea ce privește emisiile sonore, Regulamentul nr. 63 - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoria L₁ în ceea ce privește emisiile sonore și Regulamentul nr. 92 - Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de schimb neoriginale de amortizare a zgomotului la evacuare (NORESS) pentru vehiculele din categoriile L₁, L₂, L₃, L₄ și L₅ în ceea ce privește emisiile sonore, ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

Articolul 2

¹³ Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).

¹⁴ Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei din 16 decembrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele referitoare la performanțele de mediu și ale sistemului de propulsie și de modificare a anexei V la acesta (JO L 53, 21.2.2014, p. 1).

Prezenta decizie este notificată de către Comisie Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Comisiei.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*