

Bruxelles, 25.10.2016
COM(2016) 684 final

2016/0341 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată 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. 7, 16, 37, 44, 45, 46, 48, 53, 78, 80, 83, 86, 87, 99, 105, 107, 110, 121, 128 și 129, o propunere pentru un nou regulament ONU privind sistemele de adaptare a motorului cu dublă alimentare pentru vehicule grele (HDDF-ERS), propunerile de amendamente la regulamentele tehnice mondiale ONU nr. 15 și 16, propunerile pentru două noi regulamente tehnice mondiale ONU privind procedura de măsurare pentru autovehiculele cu două sau trei roți cu privire la anumite tipuri de emisii și, respectiv, cu privire la sistemele de diagnoză la bord, precum și o propunere pentru o nouă rezoluție privind specificațiile comune ale categoriilor de surse de lumină (R.E.4)

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, 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 (cel din 1958 și cel din 1998) ale WP.29. 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 noiembrie 2016 care se va desfășura între 14 și 20 noiembrie 2016.

• Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică

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 un set comun de reglementări privind omologarea de tip a vehiculelor știind că produsul va fi recunoscut părțile contractante ca fiind în conformitate cu legislația lor națională. Acest sistem a permis ca Regulamentul (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală a autovehiculelor să abroge peste 50 de directive UE și să le înlocuiască cu regulamentele corespunzătoare elaborate în cadrul Acordului din 1958.

O abordare similară a fost adoptată de 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 celelalte 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 economiilor 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

- **Evaluări ex-post/verificări ale adecvării legislației existente**

Nu se aplică.

- **Consultări cu părțile interesate**

Nu se aplică.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Expertiza externă nu este pertinentă în cazul prezentei propunerii. Totuși, a fost revizuită 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.

- **Adecvarea și simplificarea reglementărilor**

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 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 al UE. Acceptarea reglementărilor armonizate din domeniul vehiculelor 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.

- **Drepturi 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 prevederile specifice ale propunerii**

Propunerea definește poziția Uniunii privind votarea

- amendamentelor la Regulamentele ONU nr. 7, 16, 37, 44, 45, 46, 48, 53, 78, 80, 83, 86, 87, 99, 105, 107, 110, 121, 128 și 129;

- propunerii pentru un nou regulament ONU privind sistemele de adaptare ale motorului cu dublă alimentare pentru vehicule grele (HDDF-ERS);
- propunerilor de amendamente la Regulamentele tehnice mondiale nr. 15 și nr. 16 ale ONU;
- propunerilor pentru două noi regulamente tehnice mondiale ale ONU privind procedura de măsurare pentru autovehiculele cu două sau trei roți în ceea ce privește emisiile și, respectiv, sistemele de diagnoză la bord, precum și
- propunerii pentru o nouă rezoluție privind specificațiile comune ale categoriilor de surse de lumină (R.E.4).

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată 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. 7, 16, 37, 44, 45, 46, 48, 53, 78, 80, 83, 86, 87, 99, 105, 107, 110, 121, 128 și 129, o propunere pentru un nou regulament ONU privind sistemele de adaptare a motorului cu dublă alimentare pentru vehicule grele (HDDF-ERS), propunerile de amendamente la regulamentele tehnice mondiale ONU nr. 15 și 16, propunerile pentru două noi regulamente tehnice mondiale ONU privind procedura de măsurare pentru autovehiculele cu două sau trei roți cu privire la anumite tipuri de emisii și, respectiv, cu privire la sistemele de diagnoză la bord, precum și o propunere pentru o nouă rezoluție privind specificațiile comune ale categoriilor de surse de lumină (R.E.4)

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) În conformitate cu Decizia 97/836/CE a Consiliului¹, Uniunea a aderat la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (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 specificațiilor respective (denumit în continuare „Acordul revizuit din 1958”).
- (2) În conformitate cu 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 (denumit în continuare „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

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 („Acord 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,

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 adoptate în temeiul Acordului revizuit din 1958 (denumite în continuare „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.

- (4) Având în vedere experiența acumulată și evoluțiile tehnice, cerințele referitoare la anumite elemente sau aspecte cuprinse în Regulamentele ONU nr. 7, 16, 37, 44, 45, 46, 48, 53, 78, 80, 83, 86, 87, 99, 105, 107, 110, 121, 128 și 129 și în Regulamentele tehnice mondiale (RTM) nr. 15 și 16 ale ONU trebuie adaptate la progresul tehnic.
- (5) În scopul de a stabili dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de adaptare a motorului cu dublă alimentare pentru vehicule grele (HDDF-ERS), ar trebui să fie adoptat un nou regulament ONU.
- (6) Pentru a se stabili dispoziții tehnice uniforme privind procedura de măsurare pentru autovehiculele cu două sau trei roți cu privire la anumite tipuri de emisii și, respectiv, cu privire la sistemele de diagnoză la bord, ar trebui să se adopte două noi regulamente tehnice mondiale (RTM) ale ONU.
- (7) În scopul de a stabili dispoziții uniforme privind specificațiile comune ale categoriilor de surse de lumină, ar trebui adoptată o nouă rezoluție (R.E. 4).
- (8) Prin urmare, este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul comitetelor relevante ale CEE-ONU, și anume Comitetul administrativ al Acordului revizuit din 1958 și Comitetul executiv al Acordului paralel în ceea ce privește adoptarea actelor ONU menționate anterior,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Comitetului administrativ al Acordului revizuit din 1958 și în cadrul Comitetului executiv al Acordului paralel în perioada 14-20 noiembrie 2016 este aceea de a vota în favoarea propunerilor enumerate în anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*

componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).