COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 20.5.2021
COM(2021) 243 final

2021/0125 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene, în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, în ceea ce privește propunerile de modificare a Regulamentelor ONU nr. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 și 157, precum și propunerile de modificare a Regulamentelor tehnice mondiale nr. 4 și 9

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la o decizie de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (WP.29) în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la regulamentele ONU existente și a unor amendamente la regulamentele tehnice mondiale ale ONU existente.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Acordul din 1958 și Acordul din 1998

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 acestor specificații („Acordul revizuit din 1958”) și Acordul privind stabilirea de regulamente tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți („Acordul paralel”) vizează dezvoltarea unor cerințe armonizate menite să înlăture barierele tehnice din calea comerțului cu autovehicule dintre părțile contractante ale CEE-ONU și să garanteze că aceste vehicule oferă un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului. Acordurile au intrat în vigoare pentru UE la 24 martie 1998 și, respectiv, la 15 februarie 2000. Ambele sunt administrate de Forumul mondial CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (Grupul de lucru 29 sau WP.29).

2.2. Forumul mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Grupul de lucru 29 sau WP. 29

WP.29 oferă un cadru unic pentru armonizarea la nivel mondial a reglementărilor privind vehiculele. WP.29 este un grup de lucru permanent în sistemul instituțional al Organizației Națiunilor Unite cu un mandat specific și un regulament de procedură. Acesta funcționează ca un forum mondial care permite discuții libere cu privire la reglementările privind autovehiculele, în cadrul cărora se discută punerea în aplicare a Acordului revizuit din 1958 și a Acordului paralel. Orice țară membră a Organizației Națiunilor Unite și orice organizație de integrare economică regională, instituită de țări membre ale Organizației Națiunilor Unite, poate participa pe deplin la activitățile WP.29 și poate deveni parte contractantă la acordurile privind vehiculele administrate de WP.29. Uniunea Europeană este parte la aceste acorduri[1].

Reuniunile grupului de lucru WP.29 al CEE-ONU au loc de trei ori pe an, și anume în lunile martie, iunie și noiembrie. În cadrul fiecărei reuniuni pot fi adoptate noi regulamente ONU,

[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).
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).

noi regulamente tehnice mondiale ONU (RTM ONU), amendamente la regulamente ONU existente și rezoluții în temeiul Acordului revizuit din 1958, precum și amendamente la regulamentele tehnice mondiale ONU existente (RTM ONU) și rezoluții în temeiul Acordului paralel, pentru a se ține seama de progresele tehnice. Înainte de fiecare reuniune WP.29, aceste amendamente sunt discutate pentru prima dată la nivel tehnic în cadrul organismelor subsidiare specializate ale WP.29.

Ulterior, are loc un vot la nivelul WP.29 (și anume, prin majoritate calificată a părților contractante prezente și care votează propunerile în temeiul Acordului revizuit din 1958 și printr-un vot prin consens al părților contractante prezente și care votează propunerile în temeiul Acordului paralel).

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii cu privire la noile regulamente și la RTM, la amendamentele, completările și rectificările acestora, precum și la rezoluții este stabilită înainte de fiecare WP.29 printr-o decizie a Consiliului în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE.

2.3. Actul avut în vedere al WP.29

În perioada 22-24 iunie 2021, în cadrul celei de a 184-a sesiuni, este posibil ca WP.29 să adopte propunerile de modificare a Regulamentelor ONU nr. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 și 157, precum și propunerile de modificare a Regulamentelor tehnice mondiale nr. 4 și 9.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

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 este urmată de Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului[2], care stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip și introducerea pe piață a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi. Prezentul regulament a încorporat regulamentele adoptate în temeiul Acordului revizuit din 1958 („regulamentele ONU”) în sistemul de omologare UE de tip, fie ca cerințe pentru omologarea de tip, fie ca alternative la legislația Uniunii.

Odată ce propunerile de modificare a noilor regulamente ONU sunt adoptate de WP.29 și odată ce aceste acte sunt notificate părților contractante de către secretarul executiv al CEE-ONU, atunci după șase luni, în absența obiecțiilor din partea unor părți contractante care să constituie o minoritate de blocare, actele pot, în final, să intre în vigoare și să fie transpuse în normele naționale aplicabile ale fiecărei părți contractante. În UE, transpunerea este finalizată în urma publicării acestor acte în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

[2] Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

Prin urmare, este necesar să se definească poziția Uniunii cu privire la următoarele acte:

– propunerile de modificare a Regulamentelor ONU nr. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 și 157, care se referă la actualizarea dispozițiilor privind sistemul de frânare al vehiculelor grele, frânarea vehiculelor din categoriile M1 și N1, poluanții vizibili și măsurarea puterii motoarelor cu aprindere prin compresie, anvelopele pentru autoturisme și remorcile acestora, emisiile sonore ale motocicletelor, emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie și ale motoarelor cu aprindere prin scânteie (GPL și GNC) pentru vehiculele grele de marfă, echipamentele de direcție, emisiile vehiculelor din categoriile M1 și N1, coliziunea laterală, emisiile de CO2/consum de combustibil, roțile de schimb pentru autoturisme, sistemele îmbunătățite de siguranță pentru copii, vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen, coliziunea frontală cu accent pe sistemele de fixare și sistemul automatizat de menținere a benzii de circulație;

– propunerile de modificare a Regulamentelor tehnice mondiale (RTM ONU) nr. 4 și 9 referitoare la procedura armonizată la nivel mondial de certificare a vehiculelor grele și la siguranța pietonilor;

supuse la vot în cadrul reuniunii WP.29 din iunie 2021, care se va desfășura în perioada 22 - 24 iunie 2021. În plus, este necesar să se definească poziția Uniunii cu privire la:

– propunerea privind documentul master pentru noua metodă de evaluare/testare pentru conducerea automatizată (NATM);

– propunerea de solicitare a autorizației de elaborare a unui nou RTM ONU privind durabilitatea dispozitivelor de posttratare pentru autovehiculele cu două și trei roți.

Uniunea ar trebui să sprijine actele de mai sus, deoarece acestea sunt în conformitate cu obiectivele Uniunii privind politica în domeniul pieței interne în ceea ce privește industria autovehiculelor și sunt în concordanță cu politicile Uniunii în domeniile transporturilor, climei și energiei.

Toate aceste acte au un impact deosebit de pozitiv asupra competitivității industriei autovehiculelor și asupra comerțului internațional ale UE. Votul în favoarea acestor acte va favoriza progresul tehnologic, va oferi avantaje ca urmare a economiilor de scară, va preveni fragmentarea pieței interne și va garanta faptul că standardele din domeniul autovehiculelor sunt aplicate în același mod în întreaga Uniune.

Propunerea de amendamente la Regulamentul ONU nr. 79[3] (echipamente de direcție) nu este gata pentru un vot în cadrul reuniunii WP.29 din iunie 2021 și va fi discutată în continuare în cadrul organismelor subsidiare specializate ale WP.29 al CEE-ONU.

Expertiza externă nu este relevantă în cazul prezentei propuneri. Totuși, aceasta va fi examinată de Comitetul tehnic pentru autovehicule.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

[3] Propunere pentru o nouă serie 04 de amendamente la Regulamentul ONU nr. 79

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului.”

Conceptul de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”[4].

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

WP.29 este un organism în cadrul căruia punerea în aplicare a Acordului revizuit din 1958 și a Acordului paralel este discutată între părțile contractante la CEE-ONU.

Actele pe care WP.29 este invitat să le adopte sunt acte cu efecte juridice.

Regulamentele ONU din cadrul actului avut în vedere vor fi obligatorii pentru Uniune și, împreună cu RTM ONU și cu rezoluțiile, vor fi în măsură să influențeze în mod decisiv conținutul legislației UE în domeniul omologării de tip a vehiculelor.

Actele avute în vedere nu completează și nici nu modifică cadrul instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temeiul juridic material

4.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la apropierea legislativă. Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este articolul 114 din TFUE.

4.3. Concluzie

Temeiul juridic al deciziei propuse ar trebui să fie articolul 114 din TFUE, coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

[4] Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014 în cauza Germania/Consiliu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

2021/0125 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene, în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, în ceea ce privește propunerile de modificare a Regulamentelor ONU nr. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 și 157, precum și propunerile de modificare a Regulamentelor tehnice mondiale nr. 4 și 9

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 Consiliului[1], 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”). Acordul revizuit din 1958 a intrat în vigoare la 24 martie 1998.

(2) Prin Decizia 2000/125/CE a Consiliului[2], 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”). Acordul paralel a intrat în vigoare la 15 februarie 2000.

(3) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului[3] stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip și introducerea pe piață a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi. Prezentul regulament a încorporat regulamentele adoptate în

[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] Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

temeiul Acordului revizuit din 1958 („regulamentele ONU”) în sistemul de omologare UE de tip, fie ca cerințe pentru omologarea de tip, fie ca alternative la legislația Uniunii.

(4) În temeiul articolului 1 din Acordul revizuit din 1958 și al articolului 6 din Acordul paralel, Forumul mondial CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP.29 al CEE-ONU) poate adopta propuneri de modificare a regulamentelor ONU, a regulamentelor tehnice mondiale ONU (RTM ONU) și a rezoluțiilor ONU, precum și propuneri de noi regulamente ONU, RTM ONU și rezoluții ONU privind omologarea vehiculelor. În plus, în temeiul respectivelor dispoziții, WP.29 al CEE-ONU poate adopta propuneri de autorizații pentru elaborarea unor noi RTM ONU și propuneri de prelungire a mandatelor pentru RTM ONU.

(5) În cadrul celei de a 184-a sesiuni a Forumului Mondial care va avea loc în perioada 22-24 iunie 2021, WP.29 al ONU-CEE poate adopta propunerile de modificare a Regulamentelor ONU nr. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 și 157, precum și propunerile de modificare a Regulamentelor tehnice mondiale nr. 4 și 9.

(6) Este necesar să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul WP.29 al CEE-ONU în ceea ce privește adoptarea propunerilor respective, deoarece regulamentele ONU vor fi obligatorii pentru Uniune și, împreună cu RTM ONU, pot influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii în domeniul omologării de tip a vehiculelor.

(7) Având în vedere experiența dobândită și progresul tehnic, cerințele referitoare la anumite elemente sau caracteristici care fac obiectul Regulamentelor ONU nr. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 și 157 trebuie modificate, corectate sau completate.

(8) În plus, anumite dispoziții din RTM ONU nr. 4 și 9 trebuie modificate.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 184-a sesiuni a Forumului mondial CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, care va avea loc în perioada 22-24 iunie 2021, este 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