ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 11.2.2019 г.
COM(2019) 80 final

2019/0038 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която Европейският съюз трябва да заеме в рамките на съответните комитети на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации по отношение на предложенията за промени в правила № 0, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 19, 23, 27, 38, 41, 48, 50, 51, 53, 55, 58, 62, 67, 69, 70, 73, 74, 77, 86, 87, 91, 92, 98, 104, 106, 107, 110, 112, 113, 116, 119, 122, 123 и 128 на ООН, по отношение на предложението за изменение на консолидирана резолюция R.E.5, по отношение на предложенията за четири нови правила на ООН и по отношение на предложението за изменение на списък 4 към Споразумението от 1958 г.

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решението за установяване на позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на съответните комитети на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации във връзка с предвиденото приемане на мегарешение.

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации („ИКЕ на ООН“) разработва на международно равнище хармонизирани изисквания, предназначени да премахнат техническите пречки пред търговията с моторни превозни средства между договарящите се страни по Ревизираното споразумение от 1958 г. и да гарантират, че тези превозни средства осигуряват висока степен на безопасност и опазване на околната среда.

В съответствие с Решение 97/836/ЕО на Съвета от 27 ноември 1997 г. Съюзът се присъедини към Споразумението на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации за приемане на единни технически предписания за колесните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на колесните превозни средства, и условията за взаимно признаване на одобренията, получени въз основа на тези предписания („Ревизирано споразумение от 1958 г.“), а в съответствие с Решение 2000/125/ЕО на Съвета от 31 януари 2000 г. относно сключването на споразумение относно създаването на глобални технически регламенти за колесните пътни превозни средства, оборудване и части, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесните пътни превозни средства („Паралелно споразумение“) Съюзът се присъедини към Паралелното споразумение.

Заседанията на Работна група 29 на ИКЕ на ООН — Световния форум за хармонизация на правилата за превозните средства — се провеждат три пъти всяка календарна година — през март, юни и ноември. На всяко заседание се приемат нови правила на ООН, нови глобални технически правила на ООН („ГТП на ООН“) и/или промени в съществуващи правила на ООН или глобални технически правила на ООН, за да се отчете техническият прогрес. Преди всяко заседание на Работна група 29 една от шестте работни комисии към нея приема тези промени.

След това по време на заседанието на Работна група 29 се гласува за окончателното приемане на измененията, допълненията и поправките, стига да е налице кворум и квалифицирано мнозинство от договарящите се страни. ЕС е договаряща се страна по две споразумения (съответно от 1958 г. и 1998 г.) в обхвата на дейност на Работна група 29. Всеки път се изготвя решение на Съвета, известно като „мегарешение“, което съдържа списък на правилата, измененията, допълненията и поправките и с което Комисията се упълномощава да гласува от името на Съюза на съответното заседание на Работна група 29.

С настоящото решение на Съвета се определя позицията на Съюза при гласуване на правилата, измененията, допълненията и поправките по време на заседанието на Работна група 29 през март 2019 г., предвидено да се проведе от 11 до 15 март 2019 г.

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящото предложение допълва и е в пълно съответствие с политиката на Съюза в областта на вътрешния пазар по отношение на автомобилната промишленост.

Системата на Работна група 29 допринася за постигането на по-висока степен на хармонизиране в международен план на стандартите за превозните средства. Споразумението от 1958 г. има основна роля за постигането на тази цел, тъй като производителите от ЕС могат да използват общ набор от правила за одобрение на типа със съзнанието, че договарящите се страни ще признаят съответствието на продуктите им с националното си законодателство. Тази схема, например, направи възможно с Регламент (ЕО) № 661/2009 относно общата безопасност на моторните превозни средства да се отменят повече от 50 директиви на ЕС и същите да се заменят със съответните правила, разработени съгласно Споразумението от 1958 г.

Подобен подход беше приложен с Директива 2007/46/ЕО, която замени системите за одобрение в отделните държави членки с процедура на Съюза за одобрение и създаде хармонизирана рамка, съдържаща административните разпоредби и общите технически изисквания по отношение на всички нови превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли. С посочената директива правилата на ООН бяха включени в системата на ЕС за одобрение на типа като изисквания за одобрение на типа или като алтернативи на законодателството на Съюза. След приемането на посочената директива правилата на ООН във все по-голяма степен се включват в законодателството на Съюза в рамките на системата на ЕС за одобрение на типа.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Системата на Работна група 29 е свързана с политиката на Съюза в областта на конкурентоспособността, върху която тази инициатива има положително въздействие. Настоящото предложение е в съответствие и с политиките на Съюза в областта на транспорта, климата и енергетиката, които надлежно са взети предвид в процеса на изготвяне и приемане на правилата на ООН, попадащи в обхвата на Споразумението от 1958 г.

3. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание за настоящото предложение е член 114 във връзка с член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

- **Субсидиарност**

Гласуването в подкрепа на такива международни инструменти, като предложения за правила на ООН, промени в правила на ООН и проекти на глобални технически правила, и включването им в системата на Съюза за одобрение на типа на моторните превозни средства, може да бъде направено единствено от Съюза. По този начин не само се предотвратява раздробяването на вътрешния пазар, но също така се гарантират еднакви стандарти за опазване на околната среда и за безопасност в Съюза. Налице са и предимства, свързани с икономии от мащаба: продуктите могат да се произвеждат за целия пазар на Съюза и дори за международния пазар, вместо да се адаптират, за да получат национално одобрение на типа за всяка отделна държава членка.

Поради това настоящото предложение е в съответствие с принципа на субсидиарност.

- **Пропорционалност**

Настоящото решение на Съвета оправомощава Комисията да гласува от името на Съюза и е пропорционален инструмент в съответствие с член 5, параграф 1 от Решение 97/836/ЕО на Съвета с цел да се определи единна позиция на ЕС в ИКЕ на ООН по отношение на гласуването по работните документи, предложени в дневния ред на заседанието на Работна група 29. Следователно настоящото предложение е в съответствие с принципа на пропорционалност, тъй като не надхвърля необходимото за постигане на поставените цели — да се осигури доброто функциониране на вътрешния пазар, като същевременно се гарантира висока степен на обществена безопасност и защита.

- **Избор на инструмент**

В член 218, параграф 9 от ДФЕС е предвидено, че за да бъде определена позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в орган, създаден с международно споразумение, е необходимо решение на Съвета.

4. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Не е приложимо.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Не е приложимо.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Външни експертни становища не са приложими в случая с настоящото предложение. То обаче беше разгледано от Техническия комитет по моторните превозни средства.

- **Оценка на въздействието**

Настоящото предложение не може да бъде предмет на оценка на въздействието, тъй като няма законодателен характер и не съществуват или не са възможни алтернативни варианти на политиката.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Настоящата инициатива няма отражение върху административната тежест, тъй като с приложените към мегарешението позовавания на въпросните промени не се въвеждат нови задължения за докладване или други административни задължения за предприятията, включително за МСП. Напротив, цели се намаляване на административната тежест, тъй като прилагането на хармонизирани в световен мащаб изисквания дава възможност на производителите да представят документация за одобрение на системи и компоненти не само в ЕС, но и на експортните пазари на договарящите се страни по Споразумението от 1958 г., които не членуват в ЕС.

Предложението има много положително въздействие върху конкурентоспособността на автомобилната промишленост на ЕС и върху международната търговия. Приемането на международно хармонизирани правила за превозните средства от страна на търговските партньори на ЕС се признава като най-добрият начин за премахване на нетарифните

пречки пред търговията и за отваряне или разширяване на достъпа до съответните пазари за предприятията от автомобилната промишленост на ЕС.

- **Основни права**

Предложението не оказва въздействие върху защитата на основните права.

5. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Настоящата инициатива няма отражение върху бюджета.

6. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Не е приложимо.

- **Обяснителни документи (за директиви)**

Не е приложимо.

- **Подробни разяснения на отделните разпоредби на предложението**

С предложението се определя позицията на Съюза при гласуване на:

– предложенията за промени в правила № 0, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 19, 23, 27, 38, 41, 48, 50, 51, 53, 55, 58, 62, 67, 69, 70, 73, 74, 77, 86, 87, 91, 92, 98, 104, 106, 107, 110, 112, 113, 116, 119, 122, 123 и 128 на ООН;

– предложението за изменение на консолидирана резолюция R.E.5;

– предложенията за четири нови правила на ООН; и

– предложението за изменение на списък 4 към Споразумението от 1958 г.

–

2019/0038 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която Европейският съюз трябва да заеме в рамките на съответните комитети на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации по отношение на предложенията за промени в правила № 0, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 19, 23, 27, 38, 41, 48, 50, 51, 53, 55, 58, 62, 67, 69, 70, 73, 74, 77, 86, 87, 91, 92, 98, 104, 106, 107, 110, 112, 113, 116, 119, 122, 123 и 128 на ООН, по отношение на предложението за изменение на консолидирана резолюция R.E.5, по отношение на предложенията за четири нови правила на ООН и по отношение на предложението за изменение на списък 4 към Споразумението от 1958 г.

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

(1) С Решение 97/836/ЕО на Съвета[1] Съюзът се присъедини към Споразумението на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) за приемане на единни технически предписания за колесните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на колесните превозни средства, и условията за взаимно признаване на одобренията, получени въз основа на тези предписания („Ревизирано споразумение от 1958 г.“). Ревизираното споразумение от 1958 г. влезе в сила на 24 март 1998 г.

(2) С Решение 2000/125/ЕО на Съвета[2] Съюзът се присъедини към Споразумението относно създаването на глобални технически правила за колесните пътни превозни средства, оборудване и части, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесните пътни превозни средства („Паралелно споразумение“). Паралелното споразумение влезе в сила на 15 февруари 2000 г.

---

[1] Решение 97/836/ЕО на Съвета от 27 ноември 1997 г. с оглед на присъединяването на Европейската общност към Споразумението на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации за приемане на единни технически предписания за колесните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на колесните превозни средства, и условията за взаимно признаване на одобренията, получени въз основа на тези предписания („Ревизирано споразумение от 1958 година“) (ОВ L 346, 17.12.1997 г., стр. 78).

[2] Решение 2000/125/ЕО на Съвета от 31 януари 2000 г. относно сключването на споразумение относно създаването на глобални технически регламенти за колесните пътни превозни средства, оборудване и части, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесните пътни превозни средства („Паралелно споразумение“) (ОВ L 35, 10.2.2000 г., стр. 12).

(3) Съгласно член 1 от Ревизираното споразумение от 1958 г. и член 6 от Паралелното споразумение Административният комитет по Ревизираното споразумение от 1958 г. и Изпълнителният комитет по Паралелното споразумение („съответните комитети на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации“) могат да приемат предложенията за промени в правила № 0, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 19, 23, 27, 38, 41, 48, 50, 51, 53, 55, 58, 62, 67, 69, 70, 73, 74, 77, 86, 87, 91, 92, 98, 104, 106, 107, 110, 112, 113, 116, 119, 122, 123 и 128 на ООН, предложението за изменение на консолидирана резолюция R.E.5, предложенията за четири нови правила на ООН и предложението за изменение на списък 4 към Споразумението от 1958 г. („мегарешение“).

(4) Очаква се по време на 177-та сесия на Световния форум, насрочена да се проведе между 11 и 15 март 2019 г., съответните комитети на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации да приемат мегарешение във връзка с административните разпоредби и единните технически предписания за одобряване на колесните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на колесните превозни средства, както и глобалните технически правила за тези превозни средства, оборудване и части.

(5) Целесъобразно е да се определи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на съответните комитети на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации по отношение на приемането на тези промени на списък 4 към Споразумението от 1958 г., на посочените правила на ООН и на консолидираната резолюция, както и новите правила на ООН, тъй като правилата, заедно с консолидираната резолюция, ще бъдат обвързващи за Съюза и могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на правото на Съюза в областта на одобрението на типа на превозните средства.

(6) Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[3] замени системите за одобрение в отделните държави членки с процедура на Съюза за одобрение и създаде хармонизирана рамка, съдържаща административните разпоредби и общите технически изисквания по отношение на всички нови превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли. С тази директива правилата, приети съгласно Ревизираното споразумение от 1958 г. („правилата на ООН“), бяха включени в системата на ЕС за одобрение на типа или като изисквания за одобрение на типа, или като алтернативи на законодателството на Съюза. След приемането на Директива 2007/46/ЕО правилата на ООН във все по-голяма степен се включват в законодателството на Съюза.

(7) С оглед на натрупания опит и техническите постижения изискванията, отнасящи се до някои елементи или характеристики, попадащи в обхвата на правила № 0, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 19, 23, 27, 38, 41, 48, 50, 51, 53, 62, 67, 69, 70, 73, 74, 77, 86, 87, 91, 92, 98, 104, 106, 107, 110, 112, 113, 116, 119, 122, 123 и 128 на ООН, както и на консолидирана резолюция R.E.5, трябва да бъдат изменени или допълнени. Освен това е необходимо да бъдат поправени някои разпоредби в правила на ООН № 55, 58 и 107.

(8) С цел изясняване и консолидиране на свързаните с компонентите изисквания, които понастоящем се съдържат в няколко правила на ООН, е необходимо да

[3] Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

бъдат приети три нови правила на ООН относно устройствата за светлинна сигнализация (LSD), устройствата за осветяване на пътя (RID) и светлоотражателите (RRD). С тези нови правила на ООН ще се заменят, без да се променя което и да било от подробните технически изисквания, които към настоящия момент са вече в сила, 20 правила на ООН (№ 3, 4, 6, 7, 19, 23, 27, 38, 50, 69, 70, 77, 87, 91, 98, 104, 112, 113, 119 и 123), които вече няма да се използват за нови одобрения на типа на превозни средства. На 6 ноември 2018 г. Съветът вече прие решение относно позицията, която трябваше да бъде заета по отношение на всички тези 23 правила на ООН за сесията през ноември 2018 г. на съответните комитети на ИКЕ на ООН (176-та сесия на Световния форум). На тази сесия обаче съответните комитети не гласуваха по тези правила,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на Административния комитет по Ревизираното споразумение от 1958 г. и на Изпълнителния комитет по Паралелното споразумение по време на 177-та сесия на Световния форум, насрочена да се проведе между 11 и 15 март 2019 г., е да се гласува в подкрепа на предложенията, изброени в приложението към настоящото решение.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Комисията.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Съвета
Председател