



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 28. maj 2024
(OR. en)

10420/24

Interinstitutionel sag:
2024/0122(NLE)

MI 548
ECO 18
ENT 102
UNECE 9

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	28. maj 2024
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2024) 219 final
Vedr.:	Forslag til RÅDETS AFGØRELSE om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Verdensforummet for Harmonisering af Køretøjsforskrifter under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa til forslag til ændringer af FN-regulativ nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150, og 155, om et forslag til et nyt FN-regulativ om regummierede dæk for så vidt angår vejgreb i sne og klassificering som trækdæk, om forslag til ændringer af global teknisk FN-forskrift nr. 9, 13, 21, 22 og 24 og om et forslag til ændring af FN's fælles resolution nr. 1

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2024) 219 final.

Bilag: COM(2024) 219 final

Bruxelles, den 28.5.2024
COM(2024) 219 final

2024/0122 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i
Verdensforummet for Harmonisering af Køretøjsforskrifter under De Forenede
Nationers Økonomiske Kommission for Europa til forslag til ændringer af FN-regulativ
nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129,
134, 138, 150, og 155, om et forslag til et nyt FN-regulativ om regummierede dæk for så
vidt angår vejgreb i sne og klassificering som trækdæk, om forslag til ændringer af
global teknisk FN-forskrift nr. 9, 13, 21, 22 og 24 og om et forslag til ændring af FN's
fælles resolution nr. 1**

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i verdensforummet for harmonisering af køretøjsforskrifter under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (WP.29) for så vidt angår vedtagelsen af ændringer i eksisterende FN-regulativer.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Overenskomsten af 1958 som revideret og parallelaftalen

Der er indgået to aftaler om udarbejdelse af harmoniserede krav for at fjerne tekniske hindringer for handel med motorkøretøjer mellem de kontraherende parter i De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) og for at sikre, at motorkøretøjer har et højt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau. Det drejer sig om:

- FN/ECE-overenskomsten om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter ("overenskomsten af 1958 som revideret"), og
- aftalen om etablering af globale tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, der kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer ("parallelaftalen").

Overenskomsten/aftalen trådte i kraft for EU henholdsvis den 24. marts 1998 og den 15. februar 2000. Arbejdet i forbindelse med disse aftaler overvåges af WP.29.

2.2. Verdensforummet for Harmonisering af Køretøjsforskrifter under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa

WP.29 er en enestående ramme for globalt harmoniserede forskrifter for køretøjer. WP.29 er en fast arbejdsgruppe under FN's institutionelle ramme med et særligt mandat og en særlig forretningsorden. Den fungerer som et globalt forum for åbne drøftelser om forskrifter for motorkøretøjer og gennemførelsen af overenskomsten af 1958 som revideret og parallelaftalen. Ethvert af de Forenede Nationers medlemslande og enhver regional organisation for økonomisk integration, der er oprettet af De Forenede Nationers medlemslande, kan deltage fuldt ud i aktiviteterne i WP.29 og kan blive kontraherende part i aftalerne om køretøjer, som WP.29 beskæftiger sig med. EU er part i overenskomsten/aftalen¹.

Der afholdes møder i FN/ECE WP.29 tre gange om året, i marts, juni og november. I takt med den tekniske udvikling kan WP.29 på hvert møde vedtage:

nye FN-regulativer

nye FN-resolutioner

nye globale tekniske FN-forskrifter

¹ Rådets afgørelse 97/836/EF af 27. november 1997 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter ("Overenskomst af 1958 som revideret") (EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78).

Rådets afgørelse 2000/125/EF af 31. januar 2000 om indgåelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af aftalen om etablering af globale tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, der kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer ("parallelaftalen") (EFT L 35 af 10.2.2000, s. 12).

ændringer af FN-regulativer og resolutioner i henhold til overenskomsten af 1958 som revideret og ændringer af globale tekniske FN-forskrifter og resolutioner i henhold til parallelaftalen.

Forud for møderne i WP.29 drøftes disse ændringer på teknisk niveau i specifikke hjælpeorganer under WP.29.

WP.29 kan efterfølgende vedtage forslag:

ved kvalificeret flertal af de tilstedeværende kontraherende parter og afstemning om forslagene i henhold til overenskomsten af 1958 som revideret eller

ved konsensusafstemning blandt de tilstedeværende kontraherende parter og afstemning om forslagene i henhold til parallelaftalen.

Forud for hvert møde i WP.29 fastlægges den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, ved en rådsafgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), til:

nye FN-regulativer, globale tekniske FN-forskrifter og FN-resolutioner og ændringer, supplementer og korrigerende hertil.

2.3. Den påtænkte retsakt fra WP.29

Mellem den 25. og 28. juni 2024 kan WP.29 på sin 193. samling vedtage en række:

forslag til ændringer af FN-regulativ nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 og 155,

et forslag til et nyt FN-regulativ om regummierede dæk for så vidt angår vejgreb i sne og klassificering som trækdæk,

forslagene til ændringer af global teknisk FN-forskrift nr. 9, 13, 21, 22 og 24 og

et forslag til ændring af FN's fælles resolution nr. 1.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

WP.29-systemet styrker den internationale harmonisering af standarder for køretøjer. Overenskomsten af 1958 som revideret spiller en central rolle for opnåelsen af dette mål. Fabrikanterne i EU kan anvende et fælles sæt regulativer om typegodkendelse, vel vidende at produktet vil blive anerkendt af de kontraherende parter som værende i overensstemmelse med deres nationale lovgivning.

Dette har gjort det muligt at ophæve over 50 EU-direktiver ved forordning (EF) nr. 661/2009 om den generelle sikkerhed af motorkøretøjer og erstatte disse med de tilsvarende regulativer, der er udarbejdet i henhold til overenskomsten af 1958 som revideret.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858² følger en lignende fremgangsmåde. Ved nævnte forordning fastlægges der administrative bestemmelser og tekniske krav til typegodkendelse og omsætning af alle nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder. Ved nævnte forordning indarbejdes regulativer vedtaget i medfør af overenskomsten af 1958 som

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

revideret i EU-typegodkendelsessystemet, enten som krav ved typegodkendelse eller som alternativer til EU-lovgivningen.

Når WP.29 har vedtaget et forslag til et nyt FN-regulativ eller til ændring af et eksisterende FN-regulativ meddeles de kontraherende parter af FN/ECE's eksekutivsekretariat den tilsvarende retsakt. Retsakten træder i kraft, medmindre et blokerende mindretal af de kontraherende parter gør indsigelse inden for 6 måneder. Derefter kan hver kontraherende part gennemføre retsakten i sine gældende nationale bestemmelser. I EU er gennemførelsen afsluttet efter offentliggørelsen af retsakten i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Det er nødvendigt at fastlægge Unionens holdning til følgende retsakter:

- forslagene til ændringer af FN-regulativ nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 og 155 med henblik på at ajourføre bestemmelser om:
 - bremsesystemer på tunge køretøjer — de foreslåede ændringer har til formål at tilpasse regulativet, så det bliver muligt at godkende køretøjer, der er udstyret med både et automatiseret kørselssystem og funktionsmåden manuel kørsel
 - bremsesystemer på personbiler — de foreslåede ændringer har til formål at tilpasse regulativet, så det bliver muligt at godkende køretøjer, der er udstyret med både et automatiseret kørselssystem og funktionsmåden manuel kørsel
 - beskyttelseshjelme — de foreslåede ændringer har til formål at indføre et alternativ (dvs. en stiv simulator) til den nuværende prøvningsmetode (dvs. en deformérbar simulator), hvorved simulatoren lettere kan fremstilles, og gøre kontrollen billigere i forhold til prøvningsens samlede omkostninger
 - dæk til personbiler og påhængskøretøjer dertil — de foreslåede ændringer giver mulighed for andre tekniske løsninger i forbindelse med måling af dækkets samlede bredde, hvilket fremmer den tekniske innovation
 - støjemissioner fra motorcykler — ved de foreslåede ændringer ajourføres ISO 10844-referencen (prøvebane) til det seneste tekniske niveau
 - emissioner fra motorer med kompressionstænding og motorer med styret tænding (LPG eller CNG som brændstof) — de foreslåede ændringer har til formål at tillade anvendelse af brint som brændstof ved emissionstypogodkendelse af tunge køretøjer. Dette ændringsforslag har til formål at integrere udelukkende brintmotorer med ét brændstof
 - støj fra køretøjer i klasse M og N — ved de foreslåede ændringer indføres der rettelser, og der er medtaget præciseringer vedrørende kalibrering, temperaturkorrektion, referencestøjtavler og definition af effekt på grundlag af erfaringerne med de seneste ændringer af dette regulativ
 - dæk til erhvervskøretøjer og påhængskøretøjer dertil — i de foreslåede ændringer præciseres det, at der gælder en tolerance på 4 % for den maksimale totalbredde af dæk, der identificeres ved fælgmonteringskonfigurationssymbol "A". Ændringerne bringer samtidig bilag 9 i overensstemmelse med bilag 1, så typegodkendelsesmyndighederne kan se sammenhængen med de relevante rapporter
 - støjemissioner fra knallerter — ved de foreslåede ændringer ajourføres ISO 10844-referencen (prøvebane) til det seneste tekniske niveau

- motorcykelbremses — de foreslåede ændringer har til formål at rette op på en utilsigtet uoverensstemmelse mellem overgangsbestemmelserne for den nye ændringsserie 06 til FN-regulativ nr. 78 og de generelle retningslinjer for overgangsbestemmelser i FN-regulativer
- styreapparat — de foreslåede ændringer har til formål at præcisere bestemmelserne for styrefunktionen med automatiske kommandoer i kategori A - fjernbetjent parkering af vogntog. Ved den nuværende definition er der fastsat en maksimal afstand på 6 m til motorkøretøjet, hvilket er utilstrækkeligt i situationer, hvor føreren kontrollerer manøvre fra en position bag vogntoget. Forslaget har desuden til formål at tilpasse regulativet, så det bliver muligt at godkende køretøjer, der er udstyret med både et automatiseret kørselssystem og funktionsmåden manuel kørsel
- emissioner fra køretøjer i klasse M1 og N1 — de foreslåede ændringer gør det muligt at beregne køremodstandsværdier ud fra dem, der er bestemt i henhold til global teknisk FN-forskrift nr. 15 (WLTP), og bringe FN-regulativ nr. 83 i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 154. Desuden har de foreslåede ændringer til formål at indføre rettelser og præciseringer, således at køretøjer, der hører under en enkelt "køretøjstype med hensyn til emissioner" i henhold til FN-regulativ nr. 154, stadig opfylder kravene i dette regulativ. Endelig skaber forslaget yderligere klarhed om de krav, der er knyttet til de forskellige emissionstegn (EA, EB og EC)
- måling af nettoeffekt og effekt over 30 minutter — de foreslåede ændringer har til formål at præcisere og ajourføre kravene til montering af hjælpeudstyr ved prøvning af elektriske fremdriftssystemers nettoeffekt eller effekt over 30 minutter. Det foreslås at fjerne kravet om, at pumpen og termostaten i prøvebænken har samme indbyrdes position som på motorkøretøjet
- ensartede bestemmelser for godkendelse af motorer til montering i landbrugs- og skovbrugstraktorer og i mobile ikke-vejgående maskiner for så vidt angår emission af forurenende stoffer fra motoren — de foreslåede ændringer har til formål at rette typografiske fejl og tillade anvendelse af brint som brændstof til godkendelse af forbrændingsmotorer til montering i landbrugs- og skovbrugstraktorer og i mobile ikke-vejgående maskiner
- køretøjer med elektrisk fremdriftssystem — ved de foreslåede ændringer indføres mærkning, som skal hjælpe beredskabstjenesterne med at afgøre, hvordan man nærmer sig busser og lastbiler udstyret med et elektrisk fremdriftssystem i tilfælde af brand, navnlig køretøjets REESS, eller hvis REESS beskadiges som følge af en ulykke
- CO₂-emission/drivmiddelforbrug — de foreslåede ændringer giver mulighed for en alternativ procedure for verifikation af forbruget af elektrisk energi ved kontrol af produktionens overensstemmelse og ændrer opladerkravet og målemetoden for REESS-strøm i forbindelse med et hybridt elektrisk fremdriftssystem. Begge ændringer er i overensstemmelse med de eksisterende procedurer i ændringsserie 02 til FN-regulativ nr. 154
- regummierede dæk til personbiler og påhængskøretøjer dertil — ved de foreslåede ændringer flyttes forskrifterne for regummierede dæks vejgreb i sne fra FN-regulativ nr. 108 til et nyt FN-regulativ om typegodkendelse af regummierede dæk i klasse C1, C2 og C3 for så vidt angår disses vejgreb i sne og/eller klassificering som trækdæk. Dette afhjælper de vanskeligheder, som

regummieringsvirksomhederne og de typegodkendende myndigheder har stået over for i praksis med hensyn til godkendelse af regummieringsanlæg, der fremstiller "dæk til krævende sneforhold", og kontrol af produktionens overensstemmelse for så vidt angår disse regummierede dæk

- regummierede dæk til erhvervskøretøjer og påhængskøretøjer dertil — ved de foreslåede ændringer flyttes forskrifterne for regummierede dæks vejgreb i sne samt klassificering af disse dæk som trækdæk fra FN-regulativ nr. 109 til et nyt FN-regulativ om typegodkendelse af regummierede dæk i klasse C1, C2 og C3 for så vidt angår disses vejgreb i sne og/eller klassificering som trækdæk. Dette afhjælper de vanskeligheder, som regummieringsvirksomhederne og de typegodkendende myndigheder har stået over for i praksis med hensyn til godkendelse af regummieringsanlæg, der fremstiller "dæk til krævende sneforhold", og kontrol af produktionens overensstemmelse for så vidt angår disse regummierede dæk
- dæk, rullemodstand, rullestøj og vejgreb på vådt underlag — de foreslåede ændringer øger reproducerbarheden af metoden til prøvning af vejgreb i sne ved at erstatte de nuværende referencedæk C3 SRTT 19.5 og 22.5 med de nye referencedæk C3 SRTT 19.5 og 22.5 lamelleret. Ud over en række redaktionelle ændringer ajourføres henvisningen til ISO-standarder i mange afsnit, og der indføres en ny temperaturkorrektionsformel til rullestøjsemissioner fra dæk i klasse C1 og C2. Ved forslaget indføres der ligeledes en ny metode til at måle dækslid på C1-dæk.
- ensartede forskrifter for godkendelse af forbrændingsmotorer til montering i landbrugs- og skovbrugstraktorer og i mobile ikke-vejgående maskiner for så vidt angår målingen af nettoeffekt, nettodrejningsmoment og specifikt brændstofforbrug — de foreslåede ændringer har til formål at rette typografiske fejl og tillade anvendelse af brint som brændstof ved godkendelse af forbrændingsmotorer til montering i landbrugs- og skovbrugstraktorer og i mobile ikke-vejgående maskiner for så vidt angår målingen af nettoeffekt, nettodrejningsmoment og specifikt brændstofforbrug
- forbedrede barnefastholdelsesanordninger — de foreslåede ændringer har til formål at gøre det muligt at udstyre prøvebænken med en beskyttelsesanordning til prøvedukken i forbindelse med dynamisk frontalprøvning med en selepude af typen "universal", uden at prøvedukkens hals beskadiges
- brint- og brændselscellekøretøjer — ved de foreslåede ændringer rettes fejl i de henvisninger, der under gennemførelsen af den første fase af global teknisk forskrift nr. 13 blev medtaget i den oprindelige ændringsserie til FN-regulativ nr. 134 og kopieret til ændringsserie 01 til FN-regulativ nr. 134
- støjsvage køretøjer til vejtransport — de foreslåede ændringer nedbringer måleusikkerheden ved måling af tredjedelsoktavbånd-støjniveauet, og antallet af gråzoner i forbindelse med udstedelse af godkendelser. Desuden tages der højde for, hvordan det akustiske køretøjsvarslingssystem (AVAS-systemet) fungerer ved en hastighed på over 20 km/h og ved bakkørsel, hvilket sikrer samspil mellem dette regulativ og kravene i andre regulativer med hensyn til det maksimalt tilladte støjniveau i AVAS-systemets hastighedsområde og de supplerende bestemmelser om støjemission (ASEP) eller supplerende bestemmelser om støjemission ved faktisk kørsel

- retroreflekterende anordninger — ved de foreslåede ændringer ensrettes den procedure, der ved overfladerefleksion på retroflekteren skal følges for farvemåling og måling af refleksionskoefficienten. Den nuværende procedure kan medføre forskellige målte farvekoordinater i forskellige laboratorier
- cybersikkerhed og systemer til forvaltning af cybersikkerhed — forslaget har til formål at udvide anvendelsesområdet for FN-regulativ nr. 155 til at omfatte alle køretøjer i klasse L
- et forslag til et nyt FN-regulativ om regummierede dæk for så vidt angår vejgreb i sne og klassificering som trækdæk — dette nye FN-regulativ foreslås for at afhjælpe de vanskeligheder, som regummieringsvirksomhederne og de typegodkendende myndigheder i praksis har stået over for som følge af de eksisterende krav vedrørende godkendelse af regummieringsanlæg, der fremstiller "dæk til krævende sneforhold", og med hensyn til kontrol af produktionens overensstemmelse for så vidt angår disse regummierede dæk. Dette forslag går hånd i hånd med forslagene om at fjerne forskrifterne for regummierede dæks vejgreb i sne fra FN-regulativ nr. 108 og 109
- forslagene til ændringer af global teknisk FN-forskrift nr. 9, 13, 21, 22 og 24 med henblik på at ajourføre bestemmelser om:
 - sikkerhed for fodgængere — de foreslåede ændringer vedrører udviklingen af prøvningsforskrifter for køretøjer, der er udstyret med aktive fodgængerbeskyttelsessystemer, herunder forudsætningerne herfor, uden at ændre attraphovedslaglegemerne og de relevante parametre for prøvning af hjelmoversiden
 - brint- og brændselscellekøretøjer — ved de foreslåede ændringer rettes redaktionelle fejl i teksten til ændring 1 til global teknisk FN-forskrift nr. 13
 - bestemmelse af elektriske køretøjers effekt — ved de foreslåede ændringer forbedres definitionerne og specifikationerne, ligesom der indføres et familiebegreb og, med henblik på højt integrerede drivaggregater, en supplerende ISO-prøvningsprocedure (TP1), hvori der anvendes fordeling af effekten på to dele af drivaggregatet som rapporteret via indbygget signal
 - batteriers holdbarhed i køretøjer for elektriske lette køretøjer — ved de foreslåede ændringer indføres der krav om kontrol af den virtuelle afstand, der oplyses af fabrikanten, og
 - laboratoriemåling af bremseemissioner fra lette køretøjer — ved de foreslåede ændringer indføres proceduren til bestemmelse af køretøjsspecifikke koefficienter for friktionsbremsningsandel, der skal anvendes sammen med den globale tekniske forskrift om måling af partikelemissioner fra bremses og partikelantalemissioner fra bremses, der anvendes på lette køretøjer op til 3,5 ton.

WP.29 planlægger at stemme om disse forslag på samlingen den 25.-28. juni 2024.

Det er desuden nødvendigt at fastlægge Unionens holdning til:

- et forslag til ændring 4 af fælles resolution nr. 1 — ved de foreslåede ændringer indføres specifikationerne for kvalificering af menneskeformede prøvedukker til bestemmelse af anslagstiden for fodgængerens hoved som en forudsætning for et aktivt fodgængerbeskyttelsessystem i overensstemmelse med kravene i global teknisk FN-forskrift nr. 9

- et forslag til ændring af fortolkningsdokumentet til FN-regulativ nr. 155 — forslaget har til formål at bringe fortolkningsdokumentet i overensstemmelse med det sideløbende ændringsforslag til FN-regulativ nr. 155, hvorved regulativets anvendelsesområde udvides til at omfatte alle køretøjer i klasse L
- et forslag til retningslinjer og anbefalinger vedrørende sikkerhedskrav, vurderinger og prøvningsmetoder for automatiserede kørselssystemer (ADS), der skal præge kommende lovgivning, og
- et forslag til ændring af de generelle retningslinjer for FN's reguleringsprocedurer og overgangsbestemmelser i FN-regulativer — forslaget indeholder en yderligere præcisering af anvendelsen af overgangsbestemmelserne i FN-regulativer.

Unionen bør støtte de ovennævnte retsakter, fordi de er i fuld overensstemmelse med Unionens politik for det indre marked for så vidt angår bilindustrien vedrørende sikkerhed, automatisering og emissioner og med Unionens politikker om transport, klima og energi.

Alle disse retsakter har en yderst positiv indvirkning på EU-bilindustriens konkurrenceevne og på international handel. At stemme for disse retsakter vil fremme den teknologiske udvikling, give stordriftsfordele, forhindre en opsplitning af det indre marked og sikre, at bilstandarderne anvendes ensartet i hele Unionen.

Ekstern ekspertbistand er ikke relevant i forbindelse med dette forslag. Forslaget er imidlertid blevet behandlet af det tekniske udvalg for motorkøretøjer.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF vedtager Rådet afgørelser om "fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen".

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Begrebet omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver"³.

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

WP.29 er et organ, hvor de kontraherende parter i FN/ECE drøfter gennemførelsen af overenskomsten af 1958 som revideret og parallelaftalen.

De retsakter, som WP.29 skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger.

FN-regulativerne omhandlet i den påtænkte retsakt får bindende virkning for Unionen. Sammen med FN-resolutionen og de globale tekniske FN-forskrifter vil de kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten om typegodkendelse af køretøjer.

De påtænkte retsakter supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for aftalen.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

³ Domstolens dom af 7. oktober 2014 i sag C-399/12, Tyskland mod Rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61 til 64.

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne.

En påtænkt retsakt kan have et dobbelt formål eller bestå af to elementer, hvoraf det ene kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært. I dette tilfælde skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig retsgrundlaget for det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Hovedformålet med og indholdet af den påtænkte retsakt vedrører tilnærmelse af lovgivninger. Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 114 i TEUF.

4.3. Konklusion

Retsgrundlaget for den foreslåede afgørelse bør være artikel 114 i TEUF sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Verdensforummet for Harmonisering af Køretøjsforskrifter under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa til forslag til ændringer af FN-regulativ nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150, og 155, om et forslag til et nyt FN-regulativ om regummierede dæk for så vidt angår vejgreb i sne og klassificering som trækdæk, om forslag til ændringer af global teknisk FN-forskrift nr. 9, 13, 21, 22 og 24 og om et forslag til ændring af FN's fælles resolution nr. 1

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114 sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Rådets afgørelse 97/836/EF¹ tiltrådte Unionen overenskomsten under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter ("Overenskomst af 1958 som revideret"). Overenskomsten af 1958 som revideret trådte i kraft den 24. marts 1998.
- (2) Ved Rådets afgørelse 2000/125/EF² tiltrådte Unionen aftalen om etablering af globale tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, der kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer ("parallelaføtalen"). Parallelaføtalen trådte i kraft den 15. februar 2000.
- (3) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858³ fastlægges der administrative bestemmelser og tekniske krav til typegodkendelse og omsætning af alle nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder. Ved nævnte forordning indarbejdes regulativer vedtaget i medfør af overenskomsten af 1958 som revideret ("FN-regulativer") i EU-typegodkendelsessystemet, enten som krav ved typegodkendelse eller som alternativer til EU-lovgivningen.

¹ Rådets afgørelse 97/836/EF af 27. november 1997 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter ("Overenskomst af 1958 som revideret") (EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78).

² Rådets afgørelse 2000/125/EF af 31. januar 2000 om indgåelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af aftalen om etablering af globale tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, der kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer ("parallelaføtalen") (EFT L 35 af 10.2.2000, s. 12).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

- (4) I henhold til artikel 1 i overenskomsten af 1958 som revideret og parallelaftalens artikel 6 kan FN/ECE's verdensforum for harmonisering af køretøjsforskrifter (WP.29) vedtage forslag til ændring af FN-regulativer, globale tekniske FN-forskrifter og FN-resolutioner samt forslag til nye FN-regulativer, globale tekniske FN-forskrifter og FN-resolutioner om godkendelse af køretøjer. Endvidere kan FN/ECE WP.29 i henhold til disse bestemmelser vedtage forslag til tilladelser til at udarbejde ændringer af globale tekniske FN-forskrifter eller til at udarbejde nye globale tekniske FN-forskrifter og kan vedtage forslag om udvidelse af mandatet for globale tekniske FN-forskrifter.
- (5) På sin 193. samling, den 25.-28. juni 2024, kan WP.29 i FN/ECE's verdensforum for harmonisering af køretøjsforskrifter vedtage: forslag til ændringer af FN-regulativ nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 og 155, et forslag til et nyt FN-regulativ om regummierede dæk for så vidt angår vejgreb i sne og klassificering som trækdæk, forslagene til ændringer af global teknisk FN-forskrift nr. 9, 13, 21, 22 og 24 og et forslag til ændring af FN's fælles resolution nr. 1.
- (6) FN-regulativerne får bindende virkning for Unionen. Sammen med FN-resolutionen og de globale tekniske FN-forskrifter vil de kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten om typegodkendelse af køretøjer. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i WP.29 for så vidt angår vedtagelsen af disse forslag.
- (7) Med henblik på at afspejle den opnåede praktiske erfaring og den tekniske udvikling bør der foretages ændring eller supplerings af kravene til visse aspekter eller karakteristika, der er omfattet af FN-regulativ nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 og 155, FN's fælles resolution nr. 1 og globale tekniske FN-forskrift nr. 9, 13, 21, 22 og 24.
- (8) For at tage højde for den tekniske udvikling og for at forbedre sikkerheden og reducere miljøaftrykket er det nødvendigt at vedtage et nyt FN-regulativ om regummierede dæk for så vidt angår vejgreb i sne og klassificering som trækdæk.
- (9) Disse forslag er i overensstemmelse med EU's politik for det indre marked for bilindustrien for så vidt angår sikkerhed, automatisering og emissioner og med transport-, klima- og energipolitikkerne og har en meget positiv indvirkning på konkurrenceevnen i Unionens bilindustri og på den internationale handel.
- (10) I lyset af de nævnte fordele foreslås det at stemme for disse forslag —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 193. samling i FN/ECE's verdensforum for harmonisering af køretøjsforskrifter, som finder sted den 25.-28. juni 2024, skal være at stemme for de forslag, der er opført i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand