

Bruxelles, 28 maggio 2024
(OR. en)

10420/24

**Fascicolo interistituzionale:
2024/0122(NLE)**

**MI 548
ECO 18
ENT 102
UNECE 9**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	28 maggio 2024
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2024) 219 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite riguardo alle proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 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 e 155, a una proposta di un nuovo regolamento ONU sulle prestazioni di aderenza sulla neve e sulla classificazione degli pneumatici da trazione per gli pneumatici ricostruiti, alle proposte di modifica dei regolamenti tecnici mondiali ONU n. 9, 13, 21, 22 e 24 e a una proposta di modifica della risoluzione comune ONU n. 1

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2024) 219 final.

All.: COM(2024) 219 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 28.5.2024
COM(2024) 219 final

2024/0122 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite riguardo alle proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 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 e 155, a una proposta di un nuovo regolamento ONU sulle prestazioni di aderenza sulla neve e sulla classificazione degli pneumatici da trazione per gli pneumatici ricostruiti, alle proposte di modifica dei regolamenti tecnici mondiali ONU n. 9, 13, 21, 22 e 24 e a una proposta di modifica della risoluzione comune ONU n. 1

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'UE in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (WP.29) in riferimento all'adozione di modifiche di regolamenti delle Nazioni Unite (ONU).

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. L'accordo del 1958 riveduto e l'accordo parallelo

Sono in vigore due accordi per l'elaborazione di prescrizioni armonizzate finalizzate a eliminare gli ostacoli tecnici al commercio di veicoli a motore tra le parti contraenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e per garantire che i veicoli a motore offrano un elevato livello di sicurezza e di protezione dell'ambiente:

- l'accordo dell'UNECE relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("accordo del 1958 riveduto"); e
- l'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo").

Per l'UE, tali accordi sono entrati in vigore rispettivamente il 24 marzo 1998 e il 15 febbraio 2000. Il WP.29 supervisiona i lavori relativi a tali accordi.

2.2. Il Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite

Il WP.29 costituisce un quadro unico per l'armonizzazione a livello mondiale della regolamentazione sui veicoli. Il WP.29 è un gruppo di lavoro permanente nel quadro istituzionale dell'ONU, con un mandato specifico e un regolamento interno proprio. Il WP.29 è un forum mondiale nel cui ambito hanno luogo discussioni aperte sui regolamenti riguardanti i veicoli a motore e l'attuazione dell'accordo del 1958 riveduto e dell'accordo parallelo. Ogni Stato membro delle Nazioni Unite e ogni organizzazione regionale di integrazione economica costituita da Stati membri delle Nazioni Unite ha la facoltà di partecipare a pieno titolo alle attività del WP.29 e di diventare parte contraente degli accordi in materia di veicoli supervisionati dal WP.29. L'UE è parte di tali accordi¹.

Il WP.29 dell'UNECE si riunisce tre volte l'anno, in marzo, giugno e novembre. Per tenere conto del progresso tecnico, in occasione di ciascuna riunione il WP.29 può adottare:

nuovi regolamenti ONU;

nuove risoluzioni ONU;

¹ Decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto") (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).
Decisione 2000/125/CE del Consiglio, del 31 gennaio 2000, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo") (GU L 35 del 10.2.2000, pag. 12).

nuovi regolamenti tecnici mondiali ONU (GTR ONU);

modifiche di regolamenti e risoluzioni ONU a norma dell'accordo del 1958 riveduto; e

modifiche di GTR e risoluzioni ONU a norma dell'accordo parallelo.

Prima di ogni riunione del WP.29, appositi organi sussidiari del WP.29 discutono tali modifiche a livello tecnico.

In seguito il WP.29 può adottare proposte:

a maggioranza qualificata delle parti contraenti presenti e votanti per le proposte nell'ambito dell'accordo del 1958 riveduto; o

per consenso delle parti contraenti presenti e votanti per le proposte nell'ambito dell'accordo parallelo.

Prima di ogni riunione del WP.29, una decisione del Consiglio a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) stabilisce la posizione da adottare a nome dell'UE per quanto riguarda:

nuovi regolamenti ONU, GTR ONU e risoluzioni ONU; e

modifiche, supplementi e rettifiche di regolamenti ONU, GTR ONU e risoluzioni ONU.

2.3. L'atto previsto del WP.29

Dal 25 al 28 giugno 2024, nell'ambito della sua 193^a sessione, il WP.29 può adottare una serie di:

proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 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 e 155;

una proposta concernente un nuovo regolamento ONU sulle prestazioni di aderenza sulla neve e sulla classificazione degli pneumatici da trazione per gli pneumatici ricostruiti;

proposte di modifica dei regolamenti tecnici mondiali (GTR) ONU n. 9, 13, 21, 22 e 24; e

una proposta di modifica della risoluzione comune n. 1.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UE

Il sistema del WP.29 rafforza l'armonizzazione internazionale delle norme relative ai veicoli. L'accordo del 1958 riveduto svolge un ruolo fondamentale per il conseguimento di tale obiettivo. I costruttori dell'UE possono utilizzare un insieme comune di regolamenti di omologazione, sapendo che i loro prodotti saranno riconosciuti conformi alla legislazione nazionale dalle parti contraenti.

Ciò ha consentito l'abrogazione, con il regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale dei veicoli a motore, di oltre 50 direttive dell'UE, che sono state sostituite dai corrispondenti regolamenti elaborati a norma dell'accordo del 1958 riveduto.

Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio² segue un approccio analogo. Esso stabilisce le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche per l'omologazione e l'immissione sul mercato di tutti i nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti. Tale regolamento incorpora i regolamenti adottati a norma dell'accordo del 1958 riveduto nel sistema UE di omologazione, in quanto prescrizioni per l'omologazione o alternative alla legislazione dell'UE.

² Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

Una volta che il WP.29 ha adottato una proposta relativa a un nuovo regolamento ONU o alla modifica di un regolamento ONU vigente, il segretario esecutivo dell'UNECE notifica l'atto corrispondente alle parti contraenti. A meno che una minoranza di blocco delle parti contraenti non si opponga entro 6 mesi, l'atto entra in vigore. Ciascuna parte contraente può quindi recepire l'atto nella propria normativa nazionale applicabile. Nell'UE, la pubblicazione dell'atto nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* completa il processo di recepimento.

È necessario stabilire la posizione dell'UE in merito ai seguenti atti:

- proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 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 e 155 al fine di aggiornare le disposizioni relative a:
 - frenatura dei veicoli pesanti – le modifiche proposte mirano ad adeguare il regolamento per consentire l'omologazione dei veicoli dotati sia di un sistema di guida automatizzata che di una modalità di guida manuale;
 - frenatura delle autovetture – le modifiche proposte mirano ad adeguare il regolamento per consentire l'omologazione dei veicoli dotati sia di un sistema di guida automatizzata che di una modalità di guida manuale;
 - caschi protettivi – le modifiche proposte mirano a introdurre un'alternativa (ossia un simulatore rigido) al metodo di prova esistente (ossia un simulatore deformabile), facilitando la costruzione del simulatore e rendendo la verifica meno costosa rispetto al costo complessivo delle prove;
 - pneumatici per veicoli adibiti al trasporto di passeggeri e relativi rimorchi – le modifiche proposte consentono altre soluzioni tecniche per la misura della larghezza totale degli pneumatici, facilitando in tal modo le innovazioni tecniche;
 - emissioni sonore dei ciclomotori – le modifiche proposte aggiornano il riferimento alla pista di prova ISO 10844 alle più recenti evoluzioni nel settore;
 - emissioni dei motori ad accensione spontanea e ad accensione comandata (a GPL e a GNC) – le modifiche proposte mirano a consentire l'uso dell'idrogeno come carburante per l'omologazione dei veicoli pesanti per quanto riguarda le emissioni. Scopo della modifica è l'integrazione dei soli motori monocarburante a idrogeno;
 - rumorosità dei veicoli delle categorie M e N – le modifiche proposte introducono correzioni e chiarimenti in merito alla definizione di potenza, alla taratura, alla correzione della temperatura e alla valutazione del livello sonoro di riferimento e sono state incluse sulla base delle esperienze con le ultime modifiche del relativo regolamento;
 - pneumatici per veicoli commerciali e relativi rimorchi – le modifiche proposte specificano che la larghezza massima totale degli pneumatici che recano il simbolo "A" relativo alla "configurazione di montaggio pneumatico/cerchio" prevede una tolleranza del 4 %. Le modifiche allineano inoltre l'allegato IX all'allegato I, consentendo alle autorità di omologazione di stabilire un collegamento con i verbali pertinenti;
 - emissioni sonore dei ciclomotori – le modifiche proposte aggiornano il riferimento alla pista di prova ISO 10844 alle più recenti evoluzioni nel settore;
 - freni dei ciclomotori – le modifiche proposte mirano a correggere un disallineamento involontario tra le disposizioni transitorie per la nuova serie di

modifiche 06 del regolamento ONU n. 78 e gli orientamenti generali per le disposizioni transitorie dei regolamenti ONU;

- sterzo – le modifiche proposte mirano a chiarire le disposizioni relative alla funzione sterzante a comando automatico di categoria A del parcheggio telecomandato per combinazioni di veicoli. L'attuale definizione fissa un limite massimo di 6 m di distanza dal veicolo a motore, insufficiente nelle situazioni in cui il funzionamento è controllato dal conducente situato dietro la combinazione di veicoli. La proposta mira inoltre ad adeguare il regolamento per consentire l'omologazione dei veicoli dotati sia di un sistema di guida automatizzata che di una modalità di guida manuale;
- emissioni dei veicoli delle categorie M1 e N1 – le modifiche proposte consentono il calcolo dei valori di resistenza all'avanzamento a partire da quelli determinati conformemente al GTR ONU n. 15 (WLTP) e allineano il regolamento ONU n. 83 al regolamento ONU n. 154. Le modifiche proposte mirano inoltre a introdurre correzioni e chiarimenti affinché i veicoli che rientrano in un unico "tipo di veicolo per quanto riguarda le emissioni" a norma del regolamento ONU n. 154 continuino a soddisfare le prescrizioni di questo regolamento. La proposta fornisce infine maggiore chiarezza per quanto riguarda le prescrizioni connesse alla diversa natura delle emissioni EA, EB ed EC;
- misurazione della potenza netta e della potenza su 30 minuti – le modifiche proposte mirano a chiarire e aggiornare i requisiti per il montaggio dei dispositivi ausiliari durante la prova della potenza netta o della potenza su 30 minuti dei gruppi motopropulsori elettrici. Si propone di eliminare l'obbligo che la pompa e il termostato siano collocati sul banco di prova nella stessa posizione relativa in cui sono montati sul veicolo;
- disposizioni uniformi relative all'omologazione dei motori destinati a essere montati sui trattori agricoli e forestali e sulle macchine mobili non stradali per quanto riguarda l'emissione di inquinanti dal motore – le modifiche proposte mirano a correggere gli errori tipografici e a consentire l'uso dell'idrogeno come combustibile per l'omologazione di motori a combustione interna destinati a essere montati sui trattori agricoli e forestali e sulle macchine mobili non stradali;
- veicoli con motopropulsore elettrico – le modifiche proposte introducono l'etichettatura, che aiuterà i servizi di emergenza a stabilire come avvicinarsi ad autobus e autocarri dotati di motopropulsore elettrico in caso di incendio, in particolare al REESS del veicolo, o in caso di danneggiamento del REESS a causa di un incidente;
- emissioni di CO₂/consumo di carburante – le modifiche proposte consentono un processo alternativo per la verifica del consumo di energia elettrica in conformità della produzione e modificano il requisito relativo al caricabatterie e il metodo di misurazione della corrente del REESS per un motopropulsore ibrido elettrico. Entrambe le modifiche sono in linea con i procedimenti e le procedure già inclusi nella serie di modifiche 02 del regolamento ONU n. 154;
- pneumatici ricostruiti per autovetture e relativi rimorchi – le modifiche proposte spostano le prescrizioni relative alle prestazioni di aderenza sulla neve degli pneumatici ricostruiti dal regolamento ONU n. 108 a un nuovo regolamento ONU specifico relativo all'omologazione degli pneumatici ricostruiti delle classi C1, C2 e C3 per quanto riguarda le prestazioni di aderenza sulla neve e/o la classificazione come pneumatici da trazione. Le modifiche rispondono alle difficoltà che i

ricostruttori e le autorità di omologazione hanno dovuto affrontare nella pratica per quanto riguarda l'omologazione degli stabilimenti di ricostruzione che producono "pneumatici destinati a essere usati in condizioni di neve estreme" e la verifica della conformità della produzione di tali pneumatici ricostruiti;

- pneumatici ricostruiti per veicoli commerciali e relativi rimorchi – le modifiche proposte spostano le prescrizioni relative alle prestazioni di aderenza sulla neve degli pneumatici ricostruiti e la classificazione come pneumatici da trazione dal regolamento ONU n. 109 a un nuovo regolamento ONU specifico relativo all'omologazione degli pneumatici ricostruiti delle classi C1, C2 e C3 per quanto riguarda le prestazioni di aderenza sulla neve e/o la classificazione come pneumatici da trazione. Le modifiche rispondono alle difficoltà che i ricostruttori e le autorità di omologazione hanno dovuto affrontare nella pratica per quanto riguarda l'omologazione degli stabilimenti di ricostruzione che producono "pneumatici destinati a essere usati in condizioni di neve estreme" e la verifica della conformità della produzione di tali pneumatici ricostruiti;
- resistenza al rotolamento, rumorosità di rotolamento e aderenza sul bagnato degli pneumatici – le modifiche proposte migliorano la riproducibilità del metodo di prova dell'aderenza sulla neve sostituendo gli attuali pneumatici di riferimento C3 SRTT 19.5 e 22.5 con i nuovi pneumatici di riferimento C3 SRTT 19.5 e 22.5 scolpiti. Oltre a una serie di modifiche redazionali, è aggiornato il riferimento alle norme ISO in molti punti ed è introdotta una nuova formula di correzione della temperatura per le emissioni sonore prodotte dal rotolamento degli pneumatici delle classi C1 e C2. La proposta ha inoltre introdotto una nuova metodologia per misurare l'abrasione degli pneumatici di classe C1;
- disposizioni uniformi relative all'omologazione dei motori a combustione interna destinati a essere montati sui trattori agricoli e forestali e sulle macchine mobili non stradali per quanto riguarda la misurazione della potenza netta, della coppia netta e del consumo specifico – le modifiche proposte mirano a correggere gli errori tipografici e a consentire l'uso dell'idrogeno come combustibile per l'omologazione di motori a combustione interna destinati a essere montati sui trattori agricoli e forestali e sulle macchine mobili non stradali per quanto riguarda la misurazione della potenza netta, della coppia netta e del consumo specifico di carburante;
- dispositivi avanzati di ritenuta per bambini – le modifiche proposte mirano a consentire l'installazione di un dispositivo di protezione del manichino sul banco di prova nella prova dinamica di urto frontale con un cuscino ausiliario universale, senza danneggiare il collo del manichino;
- veicoli alimentati a idrogeno e a pile a combustibile – le modifiche proposte correggono i riferimenti inclusi nel recepimento del GTR 13, fase 1, nella serie originale di modifiche del regolamento ONU n. 134 e copiati nella serie di modifiche 01 del regolamento ONU n. 134;
- veicoli silenziosi adibiti al trasporto su strada – le modifiche proposte riducono le incertezze durante la misurazione del livello sonoro in bande in terzi d'ottava e riducono le zone grigie esistenti nel contesto del rilascio delle omologazioni. È inoltre trattato il comportamento del sistema di allarme acustico per veicoli (AVAS) al di sopra di una velocità del veicolo di 20 km/h e in retromarcia, garantendo così un'interazione funzionante tra tale regolamento e le prescrizioni di altri regolamenti relativi al livello sonoro massimo ammissibile nell'intervallo

di velocità dell'AVAS e le disposizioni aggiuntive sulle emissioni sonore (ASEP) o sulle emissioni sonore in condizioni reali di guida;

- dispositivi retroriflettenti – le modifiche proposte allineano la procedura da seguire in caso di riflessione superficiale sul catadiottro sia per la misurazione del coefficiente d'intensità luminosa che per la misurazione del colore. La procedura di misurazione non è attualmente univoca e può portare a una diversa misurazione delle coordinate cromatiche nei diversi laboratori; e
- cibernsicurezza e sistemi di gestione della cibernsicurezza – la proposta mira ad ampliare l'ambito di applicazione del regolamento ONU n. 155 per includervi tutti i veicoli della categoria L;
- una proposta concernente un nuovo regolamento ONU sulle prestazioni di aderenza sulla neve e sulla classificazione degli pneumatici da trazione per gli pneumatici ricostruiti – questo nuovo regolamento ONU è proposto per rispondere alle difficoltà che i ricostruttori e le autorità di omologazione hanno dovuto affrontare nella pratica per quanto riguarda le prescrizioni esistenti per l'omologazione degli stabilimenti di ricostruzione che producono "pneumatici destinati a essere usati in condizioni di neve estreme" e la verifica della conformità della produzione di tali pneumatici ricostruiti. Si tratta di una proposta parallela a quelle di eliminare dai regolamenti ONU n. 108 e 109 le prescrizioni relative alle prestazioni di aderenza sulla neve degli pneumatici ricostruiti; e
- proposte di modifica dei GTR ONU n. 9, 13, 21, 22 e 24 al fine di aggiornare le disposizioni relative a:
 - sicurezza dei pedoni – le modifiche proposte riguardano lo sviluppo di disposizioni relative alle prove per i veicoli dotati di sistemi utilizzabili per la protezione dei pedoni, compresi i prerequisiti, senza modificare i dispositivi di simulazione della testa e i relativi parametri per le prove sulla superficie del cofano;
 - veicoli alimentati a idrogeno e a pile a combustibile – le modifiche proposte correggono errori di natura redazionale nel testo della modifica 1 del GTR ONU n. 13;
 - determinazione della potenza dei veicoli elettrici – le misure proposte migliorano le definizioni e le specifiche, introducono il concetto di famiglia e, al fine di tenere conto dei gruppi propulsori altamente integrati, forniscono un ulteriore metodo per il procedimento di prova ISO (TP1) che utilizza il rapporto di distribuzione della potenza tra due componenti del gruppo propulsore riportato dal segnale di bordo;
 - durata delle batterie di bordo dei veicoli leggeri elettrici – le modifiche proposte introducono requisiti per la verifica della distanza virtuale comunicata dal costruttore; e
 - misurazione in laboratorio delle emissioni dei freni dei veicoli leggeri – le modifiche proposte introducono la procedura per determinare i coefficienti di percentuale di frenatura ad attrito specifici per veicolo, da utilizzare congiuntamente al GTR relativo alla misurazione del particolato da usura dei freni e del numero di particelle emesse dai freni utilizzati nei veicoli leggeri fino a 3,5 tonnellate.

Il WP.29 prevede di votare su tali proposte in occasione della riunione che si terrà dal 25 al 28 giugno 2024.

È inoltre necessario stabilire la posizione dell'UE in merito a:

- una proposta di modifica 4 della risoluzione comune n. 1 – le modifiche proposte introducono specifiche per la convalida dei modelli di corpo umano per la determinazione del tempo di impatto con la testa come prerequisito per i sistemi utilizzabili per la protezione dei pedoni, in linea con le prescrizioni del GTR ONU n. 9;
- una proposta di modifica del documento di interpretazione del regolamento ONU n. 155 – la proposta mira ad allineare il documento interpretativo alla proposta parallela di modifica del regolamento ONU n. 155, estendendo l'ambito di applicazione del regolamento a tutti i veicoli della categoria L;
- una proposta di orientamenti e raccomandazioni per i requisiti di sicurezza dei sistemi di guida automatizzata, le valutazioni e i metodi di prova per orientare lo sviluppo della regolamentazione; e
- una proposta di modifica degli orientamenti generali per le procedure di regolamentazione delle Nazioni Unite e delle disposizioni transitorie nei regolamenti ONU – la proposta chiarisce ulteriormente l'applicazione delle disposizioni transitorie nei regolamenti ONU.

L'UE dovrebbe sostenere gli atti suddetti perché sono in linea con la sua politica del mercato interno in materia di industria automobilistica per quanto riguarda la sicurezza, l'automazione e le emissioni, nonché con le sue politiche in materia di trasporti, clima ed energia.

Tutti questi atti hanno effetti molto positivi sulla competitività del settore automobilistico dell'UE e sul commercio internazionale. Il voto a favore di tali atti favorirebbe il progresso tecnologico, permetterebbe economie di scala, eviterebbe la frammentazione del mercato interno e garantirebbe che gli standard automobilistici siano applicati in modo uniforme in tutta l'UE.

Il ricorso a perizie esterne non è pertinente ai fini della presente proposta. La presente proposta è stata tuttavia riesaminata dal Comitato tecnico – Veicoli a motore.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE prevede che il Consiglio adotti decisioni che stabiliscano "le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo".

Rientrano nel concetto di "atti che hanno effetti giuridici" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"³.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il WP.29 è un organo in cui le parti contraenti dell'UNECE discutono l'attuazione dell'accordo del 1958 riveduto e dell'accordo parallelo.

Gli atti che il WP.29 è chiamato ad adottare sono atti aventi effetti giuridici.

I regolamenti ONU inclusi nell'atto previsto avranno carattere vincolante per l'Unione. Unitamente alle risoluzioni ONU e ai GTR ONU, saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE nel settore dell'omologazione dei veicoli.

³ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione.

L'atto previsto può perseguire una duplice finalità o avere una doppia componente, una delle quali può considerarsi principale e l'altra solo accessoria. In tal caso, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano il ravvicinamento delle legislazioni. La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 114 TFUE.

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 114 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite riguardo alle proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 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 e 155, a una proposta di un nuovo regolamento ONU sulle prestazioni di aderenza sulla neve e sulla classificazione degli pneumatici da trazione per gli pneumatici ricostruiti, alle proposte di modifica dei regolamenti tecnici mondiali ONU n. 9, 13, 21, 22 e 24 e a una proposta di modifica della risoluzione comune ONU n. 1

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con decisione 97/836/CE del Consiglio¹ l'Unione ha aderito all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("accordo del 1958 riveduto"). L'accordo del 1958 riveduto è entrato in vigore il 24 marzo 1998.
- (2) Con decisione 2000/125/CE del Consiglio² l'Unione ha aderito all'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo"). L'accordo parallelo è entrato in vigore il 15 febbraio 2000.
- (3) Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio³ stabilisce le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche per l'omologazione e l'immissione sul mercato di tutti i nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti. Tale regolamento incorpora i regolamenti adottati a norma dell'accordo del 1958 riveduto ("regolamenti ONU") nel sistema UE di omologazione, in quanto prescrizioni per l'omologazione o alternative alla legislazione dell'Unione.

¹ Decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto") (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

² Decisione 2000/125/CE del Consiglio, del 31 gennaio 2000, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo") (GU L 35 del 10.2.2000, pag. 12).

³ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

- (4) A norma dell'articolo 1 dell'accordo del 1958 riveduto e dell'articolo 6 dell'accordo parallelo, il Forum mondiale dell'UNECE per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (WP.29) può adottare proposte di modifica di regolamenti ONU, di GTR ONU e di risoluzioni ONU, nonché proposte di nuovi regolamenti ONU, di nuovi GTR ONU e di nuove risoluzioni ONU riguardanti l'omologazione dei veicoli. Conformemente a tali disposizioni, il WP.29 dell'UNECE può inoltre adottare proposte di autorizzazione all'elaborazione di modifiche ai GTR ONU o di nuovi GTR ONU e di estensione dei mandati dei GTR ONU.
- (5) Dal 25 al 28 giugno 2024, nell'ambito della 193^a sessione del Forum mondiale dell'UNECE per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, il WP.29 può adottare: proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 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 e 155; una proposta concernente un nuovo regolamento ONU sulle prestazioni di aderenza sulla neve e sulla classificazione degli pneumatici da trazione per gli pneumatici ricostruiti; proposte di modifica dei GTR ONU n. 9, 13, 21, 22 e 24; e una proposta di modifica della risoluzione comune n. 1.
- (6) I regolamenti ONU avranno carattere vincolante per l'Unione. Unitamente alle risoluzioni ONU e ai GTR ONU, saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE nel settore dell'omologazione dei veicoli. È pertanto opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di WP.29 in merito all'adozione di tali proposte.
- (7) Alla luce dell'esperienza pratica e degli sviluppi tecnici è necessario modificare o integrare le prescrizioni relative ad alcuni elementi o caratteristiche contemplati dai regolamenti ONU n. 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 e 155, dalla risoluzione comune ONU n. 1 e dai GTR ONU n. 9, 13, 21, 22 e 24.
- (8) Al fine di tenere conto dei progressi tecnici e al fine di migliorare la sicurezza e ridurre l'impronta ambientale, è necessario adottare un nuovo regolamento ONU sulle prestazioni di aderenza sulla neve e sulla classificazione degli pneumatici da trazione per gli pneumatici ricostruiti.
- (9) Tali proposte sono in linea con la politica del mercato interno dell'UE in materia di industria automobilistica per quanto riguarda la sicurezza, l'automazione e le emissioni, nonché con le sue politiche in materia di trasporti, clima ed energia, e hanno un impatto molto positivo sulla competitività del settore automobilistico dell'UE e sul commercio internazionale.
- (10) Alla luce dei benefici di cui sopra, si suggerisce di votare a favore di tali proposte,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 193^a sessione del Forum mondiale dell'UNECE per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, che si terrà tra il 25 e il 28 giugno 2024, è quella di votare a favore delle proposte elencate nell'allegato della presente decisione.

Articolo 2

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente