



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 28 mai 2024
(OR. en)

10420/24

Dosar interinstituțional:
2024/0122(NLE)

MI 548
ECO 18
ENT 102
UNECE 9

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	28 mai 2024
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2024) 219 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite cu privire la propunerile de modificare a Regulamentelor ONU 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 și 155 și cu privire la o propunere vizând un nou regulament al ONU privind performanța în materie de aderență pe zăpadă și clasificarea pneurilor de tracțiune pentru pneurile reșapate, privind propunerile de amendamente la Regulamentele tehnice mondiale ONU nr. 9, 13, 21, 22 și 24 și privind o propunere de amendament la Rezoluția reciprocă ONU nr. 1

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2024) 219 final.

Anexă: COM(2024) 219 final

Bruxelles, 28.5.2024
COM(2024) 219 final

2024/0122 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite cu privire la propunerile de modificare a Regulamentelor ONU 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 și 155 și cu privire la o propunere vizând un nou regulament al ONU privind performanța în materie de aderență pe zăpadă și clasificarea pneurilor de tracțiune pentru pneurile reșapate, privind propunerile de amendamente la Regulamentele tehnice mondiale ONU nr. 9, 13, 21, 22 și 24 și privind o propunere de amendament la Rezoluția reciprocă ONU nr. 1

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere este pentru o decizie de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele UE în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (WP.29) în ceea ce privește adoptarea unor modificări ale regulamentelor actuale ale Organizației Națiunilor Unite (ONU).

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Acordul din 1958 revizuit și Acordul paralel

Există două acorduri pentru elaborarea unor cerințe armonizate destinate eliminării barierelor tehnice din calea comerțului cu autovehicule între părțile contractante ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) și pentru garantarea faptului că autovehiculele oferă un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului. Acestea sunt:

- Acordul CEE-ONU privind adoptarea de specificații tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate pe 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 norme tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți („acordul paralel”).

Acordurile au intrat în vigoare pentru UE la 24 martie 1998 și, respectiv, la 15 februarie 2000. Activitatea legată de aceste acorduri este supravegheată de WP.29.

2.2. Forumul mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU)

WP.29 oferă un cadru unic pentru armonizarea la nivel mondial a regulamentelor 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 propriu. Acesta funcționează ca un forum mondial care permite discuții libere cu privire la regulamentele privind autovehiculele și la punerea în aplicare a Acordului din 1958 revizuit și a Acordului paralel. Orice membru al ONU și orice organizație de integrare economică regională înființată de membrii ONU pot participa pe deplin la activitățile WP.29 și pot deveni parte contractantă la acordurile privind vehiculele supravegheate de WP.29. UE este parte la aceste acorduri¹.

Grupul de lucru WP.29 al CEE-ONU se reunește de trei ori pe an, în martie, iunie și noiembrie. Pentru a reflecta progresul tehnic, la fiecare reuniune, WP.29 poate adopta:

noi regulamente ONU;

noi rezoluții 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 („acord paralel”) (JO L 35, 10.2.2000, p. 12).

noi regulamente tehnice mondiale ale ONU (RTM ONU);

modificări ale regulamentelor și ale rezoluțiilor ONU în temeiul Acordului din 1958 revizuit și

modificări ale RTM ONU și ale rezoluțiilor ONU în temeiul Acordului paralel.

Înainte de fiecare reuniune a WP.29, organismele subsidiare specializate ale WP.29 discută aceste modificări la nivel tehnic.

Ulterior, WP.29 poate adopta propuneri:

prin majoritate calificată a părților contractante prezente și care votează propuneri în temeiul Acordului din 1958 revizuit sau

printr-un vot prin consens al părților contractante prezente și care votează propuneri în temeiul Acordului paralel.

Înainte de fiecare reuniune a WP.29, o decizie a Consiliului în temeiul articolului 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) stabilește poziția care urmează să fie adoptată în numele UE cu privire la:

regulamente ONU, RTM ONU și rezoluții ONU noi, precum și

modificări, completări și rectificări ale regulamentelor ONU, ale RTM ONU și ale rezoluțiilor ONU.

2.3. Actul avut în vedere al WP.29

În perioada 25-28 iunie 2024, în cadrul celei de a 193-a sesiuni, WP.29 poate adopta o serie de:

propuneri de amendamente la Regulamentele ONU 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 și 155;

o propunere pentru un nou regulament ONU privind performanța în materie de aderență pe zăpadă și clasificarea pneurilor de tracțiune în cazul pneurilor reșapate;

propuneri de amendamente la Regulamentele tehnice mondiale ONU (RTM) nr. 9, 13, 21, 22 și 24 și

o propunere de amendament la Rezoluția reciprocă nr. 1.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UE

Sistemul WP.29 consolidează sistemul internațional de armonizare a standardelor privind vehiculele. Acordul din 1958 revizuit joacă un rol esențial în atingerea acestui obiectiv. Producătorii din UE pot utiliza un set comun de regulamente privind omologarea de tip, știind că părțile contractante le vor recunoaște produsele ca fiind conforme cu legislația lor națională.

Acest sistem a permis ca Regulamentul (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală a autovehiculelor să abroge peste 50 de directive ale UE și să le înlocuiască cu regulamentele corespunzătoare elaborate în cadrul Acordului din 1958 revizuit.

Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului² urmează o abordare similară. Acesta stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip și introducerea pe piață a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice

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).

separate noi. Acest regulament a încorporat regulamentele adoptate în temeiul Acordului din 1958 revizuit în sistemul de omologare UE de tip, fie ca cerințe pentru omologarea de tip, fie ca alternative la legislația UE.

După adoptarea de către WP.29 a unei propuneri de regulament ONU nou sau de modificare a unui regulament ONU existent, secretarul executiv al CEE-ONU notifică actul corespunzător părților contractante. Cu excepția cazului în care anumite părți contractante, constituite într-o minoritate de blocare, obiectează în termen de 6 luni, actul intră în vigoare. Apoi, fiecare parte contractantă poate transpune actul în normele sale naționale aplicabile. În UE, publicarea actului în *Jurnalul Oficial al UE* finalizează procesul de transpunere.

Este necesar să se stabilească poziția UE cu privire la următoarele acte:

- propuneri de amendamente la Regulamentele ONU 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 și 155 pentru actualizarea dispozițiilor privind:
 - frânarea vehiculelor grele – modificările propuse vizează adaptarea regulamentului pentru a permite omologarea vehiculelor echipate atât cu un sistem automat de conducere, cât și cu un mod de conducere manuală;
 - frânarea autoturismelor – modificările propuse vizează adaptarea regulamentului pentru a permite omologarea vehiculelor echipate atât cu un sistem automat de conducere, cât și cu un mod de conducere manuală;
 - căști de protecție – modificările propuse vizează introducerea unei alternative (și anume, un simulator rigid) la metoda de încercare tradițională (și anume, un simulator deformabil), facilitând construcția simulatorului și permițând astfel ca verificarea să fie mai ieftină în raport cu costul total al încercărilor;
 - pneuri pentru autoturisme și remorcile acestora – modificările propuse permit alte soluții tehnice de măsurare a lățimii totale a pneurilor, facilitând astfel inovațiile tehnice;
 - emisiile sonore ale motocicletelor – modificările propuse actualizează referința ISO 10844 a pistei de încercare la stadiul actual al tehnologiei;
 - emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie și cu aprindere prin scânteie (GPL și GNC) – modificările propuse vizează să permită utilizarea hidrogenului drept combustibil pentru omologarea de tip a vehiculelor grele în privința emisiilor. Acest amendament urmărește să integreze numai motoarele alimentate cu monocombustibil pe bază de hidrogen;
 - zgomotul vehiculelor din categoriile M și N – modificările propuse introduc corecții și clarificări privind definirea puterii, etalonarea, corecția temperaturii și evaluarea sunetului de referință care au fost incluse pe baza experiențelor legate de ultimele modificări ale prezentului regulament;
 - pneuri pentru vehicule comerciale și remorcile acestora – amendamentele propuse specifică faptul că lățimea totală maximă a pneurilor identificată prin simbolul „A” al „configurației îmbinării pneului cu janta” include o toleranță de 4 %. În plus, acestea aliniază anexa 9 la anexa 1, permițând autorităților de omologare de tip să facă legătura cu rapoartele relevante;
 - emisiile sonore ale motoretelor – modificările propuse actualizează referința liniei de încercare ISO 10844 la stadiul actual al tehnologiei;

- frânele motocicletelor – amendamentele propuse vizează corectarea unei neconcordanțe neintenționate între dispozițiile tranzitorii pentru noua serie 06 de amendamente la Regulamentul ONU nr. 78 și Orientările generale pentru dispozițiile tranzitorii din regulamentele ONU;
- echipamente de direcție – modificările propuse vizează clarificarea dispozițiilor privind funcția de control automat al direcției în cazul parcării cu telecomandă din categoria A pentru ansamblurile de vehicule. Definiția actuală stabilește o distanță maximă de 6 m față de autovehicul, care este insuficientă în situațiile în care funcționarea este supravegheată de conducătorul auto situat în spatele ansamblului de vehicule. În plus, propunerea vizează adaptarea regulamentului pentru a permite omologarea vehiculelor echipate atât cu un sistem automat de conducere, cât și cu un mod de conducere manuală;
- emisiile vehiculelor din categoriile M1 și N1 – amendamentele propuse permit calcularea valorilor rezistenței la înaintare pe drum pornind de la valorile determinate în conformitate cu RTM ONU nr. 15 (WLTP) și aliniază Regulamentul ONU nr. 83 la Regulamentul ONU nr. 154. În plus, modificările propuse vizează introducerea de corecții și clarificări, astfel încât vehiculele care se încadrează într-un singur „tip de vehicul în ceea ce privește emisiile” în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 154 să îndeplinească în continuare cerințele prezentului regulament. În fine, propunerea oferă mai multă claritate în ceea ce privește cerințele legate de diferitele caractere privind emisiile (EA, EB și CE);
- măsurarea puterii nete și a puterii timp de 30 minute – modificările propuse vizează clarificarea și actualizarea cerințelor privind montarea dispozitivelor auxiliare atunci când încercările vizează puterea netă sau puterea timp de 30 minute. Se propune eliminarea cerinței ca pompa și termostatul să fie amplasate pe bancul de încercare în aceeași poziție relativă ca cea de pe vehicul;
- dispoziții uniforme privind omologarea motoarelor care urmează să fie instalate pe tractoarele agricole și forestiere și pe echipamentele mobile fără destinație rutieră în ceea ce privește emisiile de poluanți ale motorului – modificările propuse vizează corectarea erorilor tipografice, precum și autorizarea utilizării hidrogenului drept combustibil pentru omologarea motoarelor cu ardere internă care urmează să fie instalate pe tractoarele agricole și forestiere și pe echipamentele mobile fără destinație rutieră;
- vehicule cu propulsie electrică – modificările propuse introduc etichetarea, care va ajuta serviciile de urgență să stabilească modul în care să se apropie de autobuzele și camioanele echipate cu un sistem de transmisie electric în caz de incendiu, în special SRSEE al vehiculului sau în cazul în care SRSEE este deteriorat în urma unui accident;
- Emisiile de CO₂/consumul de combustibil – modificările propuse permit un proces alternativ de verificare a consumului de energie electrică în conformitate cu producția și modifică cerința privind încărcătorul și metoda de măsurare a curentului SRSEE pentru un grup motopropulsor electric hibrid. Ambele modificări sunt în concordanță cu procedurile și acțiunile deja incluse în seria 02 de amendamente la Regulamentul ONU nr. 154;
- pneurile reșapate pentru autoturisme și remorcile acestora – amendamentele propuse transferă cerințele privind aderența pe zăpadă a pneurilor reșapate din Regulamentul ONU nr. 108 într-un nou regulament ONU specific privind

omologarea de tip a pneurilor reșapate din clasele C1, C2 și C3 în ceea ce privește performanța lor în materie de aderență pe zăpadă și/sau clasificarea lor ca pneu de tracțiune. Acest lucru remediază dificultățile cu care s-au confruntat reșapatorii și autoritățile de omologare de tip în ceea ce privește omologarea instalațiilor de reșapare care produc „pneuri pentru utilizare în condiții severe de zăpadă” și verificarea conformității producției acestor pneuri reșapate;

- pneurile reșapate pentru vehicule comerciale și remorcile acestora – modificările propuse transferă cerințele privind aderența pe zăpadă a pneurilor reșapate și clasificarea acestora ca pneuri de tracțiune din Regulamentul nr. 109 într-un nou regulament ONU specific privind omologarea de tip a pneurilor reșapate din clasele C1, C2 și C3 în ceea ce privește performanța lor în materie de aderență pe zăpadă și/sau clasificarea lor ca pneuri de tracțiune. Acest lucru remediază dificultățile cu care s-au confruntat reșapatorii și autoritățile de omologare de tip în ceea ce privește omologarea instalațiilor de reșapare care produc „pneuri pentru utilizare în condiții severe de zăpadă” și verificarea conformității producției acestor pneuri reșapate;
- rezistența la rulare a pneurilor, zgomotul de rulare și aderența pe teren umed – modificările propuse îmbunătățesc reproductibilitatea metodei de încercare a aderenței pe zăpadă prin înlocuirea pneurilor de referință actuale C3 SRTTs 19.5 și 22.5 cu noile pneuri de referință C3 SRTTs 19.5 și 22.5 cu lamele. Pe lângă o serie de modificări de redactare, trimiterea la standardele ISO este actualizată în multe paragrafe și se introduce o nouă formulă de corecție a temperaturii pentru emisiile sonore de rulare ale pneurilor din clasele C1 și C2. Propunerea a introdus, de asemenea, o nouă metodologie de măsurare a abraziunii pneurilor C1;
- dispoziții uniforme privind omologarea motoarelor cu ardere internă care urmează să fie instalate pe tractoarele agricole și forestiere și pe echipamentele mobile fără destinație rutieră în ceea ce privește măsurarea puterii nete, a cuplului net și a consumului specific de combustibil – modificările propuse vizează corectarea erorilor tipografice, precum și autorizarea utilizării hidrogenului drept combustibil pentru omologarea motoarelor cu ardere internă care urmează să fie instalate pe tractoarele agricole și forestiere și pe echipamentele mobile fără destinație rutieră în ceea ce privește măsurarea puterii nete, a cuplului net și a consumului specific de combustibil;
- sisteme îmbunătățite de reținere pentru copii – modificările propuse vizează să permită instalarea unui dispozitiv de protecție a manechinului pe banc în cadrul încercării dinamice frontale utilizând o pernă de înălțare universală, fără a deteriora gâtul manechinului;
- vehicule cu hidrogen și pile de combustie – amendamentele propuse corectează referințele care au fost incluse în timpul transpunerii RTM 13 faza 1 în seria inițială de amendamente la Regulamentul ONU nr. 134 și copiate în seria 01 de amendamente la Regulamentul ONU nr. 134;
- vehicule silențioase de transport rutier – modificările propuse reduc incertitudinile de măsurare în timpul măsurării nivelului sonor al benzii de o treime de octavă și reduc zonele gri existente în contextul emiterii omologărilor. În plus, este abordat comportamentul sistemului de avertizare acustică a vehiculului (AVAS) peste o viteză a vehiculului de 20 km/h și la mersul înapoi, asigurând astfel o interacțiune funcțională între prezentul regulament și cerințele din alte reglementări în privința nivelului sonor maxim admis în intervalul de viteză al AVAS și al dispozițiilor

suplimentare privind emisiile sonore (ASEP) sau al dispozițiilor suplimentare privind emisiile sonore în condiții reale de conducere;

- dispozitive retroreflectorizante – amendamentele propuse aliniază procedura care trebuie urmată în cazul unei reflexii de suprafață pe catadioptru, atât pentru măsurarea coeficientului de intensitate luminoasă, cât și pentru măsurarea culorii. În prezent, procedura de măsurare este diferită, iar acest lucru poate duce la obținerea unor coordonate diferite ale culorilor măsurate în funcție de laboratoarele în care se efectuează măsurătorile și
- securitatea cibernetică și sistemul de gestionare a securității cibernetică – propunerea vizează extinderea domeniului de aplicare al Regulamentului ONU nr. 155 pentru a include toate vehiculele din categoria L;
- o propunere pentru un nou regulament ONU privind performanța în materie de aderență pe zăpadă și clasificarea pneurilor de tracțiune în cazul pneurilor reșapate – acest nou regulament ONU este propus pentru a aborda dificultățile cu care s-au confruntat reșapatorii și autoritățile de omologare de tip în ceea ce privește cerințele existente privind omologarea instalațiilor de reșapare care produc „pneuri destinate utilizării în condiții severe de zăpadă” și verificarea conformității producției acestor pneuri reșapate. Prezenta propunere se alătură propunerilor de eliminare a cerințelor privind aderența pe zăpadă a pneurilor reșapate din Regulamentele ONU nr. 108 și 109 și
- propunerilor de modificare a RTM ONU nr. 9, 13, 21, 22 și 24 în vederea actualizării dispozițiilor privind:
 - siguranța pietonilor – modificările propuse se referă la elaborarea unor dispoziții de încercare pentru vehiculele echipate cu sisteme de protecție a pietonilor care pot fi desfășurate, inclusiv condițiile prealabile, fără a schimba impactoarele de tip cap-manechin și parametrii corespunzători ai acestora pentru încercările de coliziune cu fața capotei;
 - vehicule cu hidrogen și cu pilă de combustie – amendamentele propuse corectează erorile de redactare din textul amendamentului 1 la RTM ONU nr. 13;
 - determinarea puterii vehiculelor electrificate (DEVP) – modificările propuse îmbunătățesc definițiile și specificațiile și introduc un concept familial și, pentru a include grupuri motopropulsoare foarte integrate, oferă o metodă suplimentară de încercare ISO (TP1), care utilizează raportul de distribuție a puterii între două ramuri ale grupului motopropulsor, astfel cum este raportat de semnalul de la bord;
 - durabilitatea bateriilor de la bordul vehiculului pentru vehiculele ușoare electrificate – modificările propuse introduc cerințe pentru verificarea distanței virtuale raportate de către producător și
 - măsurarea în laborator a emisiilor la frânare pentru vehiculele ușoare – modificările propuse introduc procedura de determinare a coeficienților de ponderare a frânării cu fricțiune specifici vehiculului pentru a fi utilizați în cadrul RTM privind măsurarea particulelor în suspensie generate de uzura frânelor și a numărului de particule emise provenite de la frânele utilizate la vehiculele ușoare cu masa de cel mult 3,5 tone.

WP.29 intenționează să voteze cu privire la aceste propuneri în cadrul reuniunii sale din 25-28 iunie 2024.

În plus, este necesar să se stabilească poziția UE cu privire la:

- o propunere de amendament 4 la Rezoluția reciprocă nr. 1 – modificările propuse introduc specificații pentru calificarea modelelor de corp uman pentru determinarea timpului de impact al capului unui pieton ca o condiție prealabilă pentru sistemele de protecție a pietonilor care pot fi desfășurate, în conformitate cu cerințele RTM ONU nr. 9;
- o propunere de amendament la documentul de interpretare pentru Regulamentul ONU nr. 155 – propunerea vizează alinierea documentului de interpretare la propunerea de amendament concomitent la Regulamentul ONU nr. 155, extinzând domeniul de aplicare al regulamentului pentru a include toate vehiculele din categoria L;
- o propunere de orientări și recomandări privind cerințele de siguranță, evaluările și metodele de încercare pentru sistemele automate de conducere (ADS) pentru a contribui la elaborarea reglementărilor și
- o propunere de modificare a orientărilor generale privind procedurile de reglementare ale Organizației Națiunilor Unite și dispozițiile tranzitorii din regulamentele ONU – propunerea clarifică în detaliu aplicarea dispozițiilor tranzitorii din regulamentele ONU.

UE trebuie să sprijine actele de mai sus întrucât acestea sunt conforme cu politica sa privind piața internă în industria autovehiculelor în ceea ce privește siguranța, automatizarea și emisiile, precum și cu politicile sale în domeniile transporturilor, climei și energiei.

Toate aceste acte au un impact deosebit de pozitiv asupra competitivității sectorului autovehiculelor din UE și asupra comerțului internațional. Votul în favoarea acestor acte ar favoriza progresul tehnologic, ar oferi economii de scară, ar preveni fragmentarea pieței interne și ar garanta faptul că standardele din domeniul autovehiculelor sunt aplicate în același mod în întreaga UE.

Expertiza externă nu este relevantă pentru prezenta propunere. Cu toate acestea, Comitetul tehnic pentru autovehicule a examinat această propunere.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE stipulează că Consiliul adoptă 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. De asemenea, conceptul de „acte cu efecte juridice” include 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”³.

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

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

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

³ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Regulamentele ONU prevăzute în actul avut în vedere vor fi obligatorii pentru UE. Împreună cu rezoluția ONU și cu RTM ONU, acestea vor putea influența 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 propunerii de decizie 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 UE.

Actul avut în vedere poate avea două obiective sau elemente, dintre care unul poate fi identificat ca fiind principal, iar celălalt ca având un caracter accesoriu. În acest caz, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se bazeze 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 trebuie să fie articolul 114 din TFUE, coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite cu privire la propunerile de modificare a Regulamentelor ONU 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 și 155 și cu privire la o propunere vizând un nou regulament al ONU privind performanța în materie de aderență pe zăpadă și clasificarea pneurilor de tracțiune pentru pneurile reșapate, privind propunerile de amendamente la Regulamentele tehnice mondiale ONU nr. 9, 13, 21, 22 și 24 și privind o propunere de amendament la Rezoluția reciprocă ONU nr. 1

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 Consiliului¹, 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 (denumit în continuare „Acordul din 1958 revizuit”). Acordul revizuit din 1958 a intrat în vigoare la 24 martie 1998.
- (2) Prin Decizia 2000/125/CE a Consiliului², Uniunea a aderat la 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 (denumit în continuare „Acordul paralel”). Acordul paralel a intrat în vigoare la 15 februarie 2000.
- (3) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului³ stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip și introducerea pe piață a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi.

¹ Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958”) (JO L 346, 17.12.1997, p. 78).

² Decizia 2000/125/CE a Consiliului din 31 ianuarie 2000 referitoare la încheierea Acordului privind stabilirea de norme tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți („acord paralel”) (JO L 35, 10.2.2000, p. 12).

³ 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).

Acest regulament a încorporat regulamentele adoptate în temeiul Acordului din 1958 revizuit („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 din 1958 revizuit și al articolului 6 din Acordul paralel, Forumul mondial CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP.29) poate adopta propuneri de modificare a regulamentelor ONU, a 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 modificări la RTM ONU sau pentru elaborarea unor noi RTM ONU și propuneri de prelungire a mandatelor pentru RTM ONU.
- (5) În perioada 25-28 iunie 2024, cu ocazia celei de a 193-a sesiuni privind poziția care urmează să fie adoptată în cadrul Forumului mondial al CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, Wp.29 poate adopta: propunerile de modificare a Regulamentelor ONU 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 și 155, o propunere vizând un nou regulament al ONU privind performanța în materie de aderență pe zăpadă și clasificarea pneurilor de tracțiune pentru pneurile reșapate, propunerile de amendamente la Regulamentele tehnice mondiale ONU nr. 9, 13, 21, 22 și 24 și o propunere de amendament la Rezoluția reciprocă ONU nr. 1.
- (6) Regulamentele ONU vor fi obligatorii pentru Uniune. Împreună cu rezoluția ONU și cu RTM ONU, acestea vor putea influența în mod decisiv conținutul legislației UE în domeniul omologării de tip a vehiculelor. Prin urmare, este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul WP.29 cu privire la adoptarea propunerilor respective.
- (7) Pentru a reflecta experiența pe teren și evoluțiile tehnice, este necesară modificarea sau completarea cerințelor referitoare la anumite aspecte sau caracteristici cuprinse în Regulamentele ONU 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 și 155, în Rezoluția reciprocă ONU nr. 1 și în Regulamentele tehnice mondiale (RTM) nr. 9, 13, 21, 22 și 24 ale ONU.
- (8) Pentru a permite progresul tehnic și pentru a îmbunătăți siguranța și a reduce amprenta de mediu, trebuie adoptat un nou regulament ONU privind performanța în materie de aderență pe zăpadă și clasificarea pneurilor de tracțiune pentru pneurile reșapate.
- (9) Aceste propuneri respectă politica UE privind piața internă în ceea ce privește industria autovehiculelor, referitoare la siguranță, automatizare și emisii, precum și politicile sale în domeniul transporturilor, al climei și al energiei, având un efect foarte pozitiv asupra competitivității sectorului autovehiculelor din UE și asupra comerțului internațional.
- (10) Având în vedere beneficiile menționate, se propune votul în favoarea acestor propuneri.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de-a 193-a sesiuni a Forumului mondial CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, care va avea loc în perioada 25-28 iunie 2024, 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*