



Bruxelles, den 18.2.2016
COM(2016) 76 final

2016/0046 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om fastlæggelse af den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i de relevante udvalg under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa for så vidt angår ændringsforslagene til FN-regulativ nr. 10, 34, 41, 46, 48, 50, 51, 53, 55, 60, 73, 83, 94, 107, 110, 113, 118, 125, 128, 130 og 131 og om forslaget til et nyt FN-regulativ om godkendelse af støjsvage køretøjer til vejtransport (QRTV).

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) udarbejder harmoniserede krav på internationalt plan, der har til formål at fjerne de tekniske hindringer for samhandel med motorkøretøjer mellem de kontraherende parter i overenskomsten af 1958 som revideret og at sikre, at sådanne køretøjer yder en høj grad af sikkerhed og miljøbeskyttelse.

Ved Rådets afgørelse 97/836/EF af 27. november 1997 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 ("overenskomsten af 1958 som revideret"), og ved Rådets afgørelse 2000/125/EF af 31. januar 2000 tiltrådte Unionen aftalen om etablering af globale tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, der kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer ("parallelaftalen").

Der afholdes møder i Verdensforummet for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (FN/ECE WP.29) tre gange i løbet af hvert kalenderår, nemlig i marts, juni og november. På hvert møde vedtages der nye FN-regulativer, ændringer til eksisterende FN-regulativer eller globale tekniske FN-forskrifter for at holde trit med den tekniske udvikling. Forud for hvert WP.29-møde bliver ændringerne vedtaget af én af de seks arbejdsgrupper under WP.29.

Derefter stemmes der på et WP29-møde om vedtagelsen af ændringer, supplement og korrigeanda, forudsat at der er kvorum, og at der er kvalificeret flertal blandt de kontraherende parter. EU er kontraherende part i to overenskomster (overenskomsten af 1958 og overenskomsten af 1998), der henhører under WP.29. Hver gang udarbejdes der en rådsafgørelse, kaldet en "megaafgørelse", med listen over regulativer, ændringer, supplement og korrigeanda, som bemyndiger Kommissionen til på hvert WP.29-møde at stemme på Unionens vegne.

Denne rådsafgørelse fastlægger Unionens holdning ved afstemningen om de regulativer, ændringer, supplement og korrigeanda, der skal forelægges til afstemning på WP.29-mødet i marts 2016, som afholdes 7.-11. marts 2016.

• Sammenhæng med de gældende regler på samme område

Dette forslag supplerer og er fuldt ud i overensstemmelse med EU's politik for det indre marked med hensyn til bilindustrien.

WP.29-systemet styrker den internationale harmonisering af standarder for køretøjer. Overenskomsten af 1958 spiller en central rolle for opnåelsen af dette mål, eftersom fabrikkerne i EU kan følge fælles regulativer om typegodkendelse med vished om, at produktet vil blive anerkendt af de kontraherende parter som værende i overensstemmelse med deres nationale lovgivning. Denne ordning 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.

Der blev benyttet en lignende fremgangsmåde ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, hvorved medlemsstaternes godkendelsessystemer blev skiftet ud med en EU-godkendelsesprocedure, og der blev fastlagt en harmoniseret ramme med administrative

bestemmelser og generelle tekniske forskrifter for alle nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder. Ved nævnte direktiv blev FN-regulativer indarbejdet i EU-typegodkendelsessystemet, enten som krav ved typegodkendelse eller som alternativer til EU-lovgivningen. Siden vedtagelsen af direktivet er FN-regulativer i stadig højere grad blevet indarbejdet i EU-lovgivningen i forbindelse med EU-typegodkendelser.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

WP.29-systemet er knyttet til EU's politik vedrørende konkurrenceevne, som dette initiativ har en positiv virkning på. Forslaget er desuden i overensstemmelse med EU's transport- og energipolitik, der overvejes behørigt i processen for udarbejdelse og vedtagelse af de regulativer, der henhører under overenskomsten af 1958.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 114, sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- **Nærhedsprincippet**

Det er kun Unionen, der kan stemme for internationale forskrifter, f.eks. forslag til FN-regulativer, ændringsforslag til FN-regulativer og udkast til globale tekniske forskrifter og deres indarbejdelse i EU-systemet i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer. Dette forhindrer ikke alene opsplitning af det indre marked, men sikrer også ens standarder for sundhed og sikkerhed i hele Unionen. Det giver også økonomiske stordriftsfordele: Der kan fremstilles produkter til hele EU-markedet og endda det globale marked, i stedet for at disse skal tilpasses med henblik på opnåelse af national typegodkendelse i hver enkelt medlemsstat.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Denne rådsafgørelse bemyndiger Kommissionen til at stemme på vegne af Unionen og er i henhold til artikel 5, stk. 1, i Rådets afgørelse 97/836/EF det proportionale instrument til at definere en fælles EU-holdning i FN/ECE med henblik på at stemme om de arbejdsdokumenter, der er på WP.29-mødets dagsorden. Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går længere end nødvendigt for at opfylde målsætningerne om at sikre et velfungerende indre marked og garantere en høj grad af offentlig sikkerhed og beskyttelse.

- **Valg af retsakt**

I henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF kræves der en rådsafgørelse for at kunne fastsætte de holdninger, som skal indtages på Unionens vegne i et organ, der er nedsat ved en international aftale.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Ikke relevant.

- **Høringer af interesserede parter**

Ikke relevant.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

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

- **Konsekvensanalyse**

Dette forslag kan ikke være genstand for en konsekvensanalyse, da det ikke er af lovgivningsmæssig karakter, og ingen alternative politiske valgmuligheder er tilgængelige eller mulige.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Med hensyn til den administrative byrde vil initiativet ikke få nogen følger, da ændringens henvisninger, som er vedføjet som bilag til megaafgørelsen, ikke vil indebære indførelse af nye forpligtelser om indberetning eller andre administrative forpligtelser over for virksomhederne, herunder SMV'er. Tværtimod er det en målsætning at mindske den administrative byrde, idet anvendelsen af verdensomspændende krav giver fabrikkerne mulighed for at fremlægge dokumentation for typegodkendelse af systemer og komponenter ikke kun i EU, men også på eksportmarkederne fra kontraherende parter i overenskomsten af 1958 uden for EU.

Forslaget har en yderst positiv indvirkning på bilindustriens konkurrenceevne i EU og den internationale handel. Det er anerkendt, at EU's handelspartneres accept af internationalt harmoniserede forskrifter for motorkøretøjer er den bedste måde at eliminere ikke-toldmæssige handelshindringer på og åbne eller udvide markedsadgangen for EU's bilindustri.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Dette initiativ har ingen virkninger for budgettet.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Ikke relevant.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Ikke relevant.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

I forslaget præciseres Unionens holdning ved afstemningen om ændringerne til FN-regulativ nr. 10, 34, 41, 46, 48, 50, 51, 53, 55, 60, 73, 83, 94, 107, 110, 113, 118, 125, 128, 130 og 131 og om et nyt FN-regulativ om godkendelse af støjsvage køretøjer til vejtransport (QRTV).

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om fastlæggelse af den holdning, som skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i de relevante udvalg under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa for så vidt angår ændringsforslagene til FN-regulativ nr. 10, 34, 41, 46, 48, 50, 51, 53, 55, 60, 73, 83, 94, 107, 110, 113, 118, 125, 128, 130 og 131 og om forslaget til et nyt FN-regulativ om godkendelse af støjsvage køretøjer til vejtransport (QRTV).

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 ("overenskomsten af 1958 som revideret").
- (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 ("parallelaftalen").
- (3) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF³ blev medlemsstaternes godkendelsessystemer udskiftet med en EU-godkendelsesprocedure, og der blev fastlagt en harmoniseret ramme med administrative bestemmelser og generelle tekniske forskrifter for alle nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder. Ved nævnte direktiv blev FN-regulativer indarbejdet i EU-typegodkendelsessystemet, enten som krav ved typegodkendelse eller som alternativer til EU-lovgivningen. Siden vedtagelsen af direktivet er FN-regulativer i stadig højere grad blevet indarbejdet i EU-lovgivningen i forbindelse med EU-typegodkendelser.

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 ("overenskomsten 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 ("parallelaftalen") (EFT L 35 af 10.2.2000, s. 12).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ("rammedirektivet") (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

- (4) Under hensyntagen til den opnåede erfaring og den tekniske udvikling bør der foretages en tilpasning til den tekniske udvikling af kravene til visse dele og karakteristika, der er omfattet af FN-regulativ nr. 10, 34, 41, 46, 48, 50, 51, 53, 55, 60, 73, 83, 94, 107, 110, 113, 118, 125, 128, 130 og 131.
- (5) For at fastlægge ensartede bestemmelser for godkendelse af støjsvage køretøjer til vejtransport (QRTV) med hensyn til deres begrænsede hørbarhed, bør der vedtages et nyt FN-regulativ om QRTV.
- (6) Det er derfor nødvendigt at fastlægge den holdning, som skal indtages på Unionens vegne i administrationsudvalget for overenskomsten af 1958 som revideret og i det administrative udvalg for parallelaftalen vedrørende vedtagelsen af de nævnte FN-forskrifter —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, som skal indtages på Unionens vegne i administrationsudvalget for overenskomsten af 1958 som revideret og i det administrative udvalg for parallelaftalen i perioden 7.-11. marts 2016, skal være at stemme for de forslag, der er opført i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Formand*