



Bruxelles, den 10.10.2018
COM(2018) 674 final

2018/0345 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, Den Europæiske Union skal indtage i de relevante udvalg under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa om forslag til ændringer af FN-regulativ nr. 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 129, 132 og 137, ændring af global teknisk FN-forskrift nr. 9 og om forslag til tre nye FN-regulativer

DA

DA

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 tekniske hindringer for samhandelen med motorkøretøjer mellem de kontraherende parter i overenskomsten af 1958 som revideret og at sikre, at sådanne køretøjer har et højt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau.

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 ("overenskomst 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 nye FN-regulativer, nye globale tekniske FN-forskrifter og/eller ændringer af eksisterende FN-regulativer eller globale tekniske FN-forskrifter for at tage hensyn til den tekniske udvikling. Forud for hvert WP.29-møde vedtages disse ændringer af én af de seks arbejdsgrupper under WP.29.

Derefter stemmes der på et WP.29-møde om vedtagelsen af ændringer, supplement og korrigeanda, forudsat at der er beslutningsdygtighed, og at der er kvalificeret flertal blandt de kontraherende parter. EU er kontraherende part i to overenskomster (overenskomsten af 1958 og overenskomsten af 1998) under WP.29. Hver gang udarbejdes der en rådsafgørelse, en såkaldt "megaafgørelse", med en liste 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 november 2018, som afholdes fra den 12. til den 16. november 2018.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette forslag supplerer og er i fuld 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, vel vidende at produktet vil blive anerkendt af de kontraherende parter som værende i overensstemmelse med deres nationale lovgivning. Denne ordning har f.eks. 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 med direktiv 2007/46/EF, hvorved medlemsstaternes godkendelsessystemer blev 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. Med nævnte direktiv blev FN-regulativer indarbejdet i EU-typegodkendelsessystemet, enten som krav ved typegodkendelse eller som alternativer til EU-lovgivningen. Siden vedtagelsen af nævnte direktiv er FN-regulativer i stigende 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 indvirkning på. Dette forslag er også i overensstemmelse med EU's transportpolitik og energipolitik, som inddrages behørigt i processen for udarbejdelse og vedtagelse af de FN-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 som f.eks. forslag til FN-regulativer, ændringer 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 opsplitting af det indre marked, men sikrer også ens miljø- og sikkerhedsstandarder i hele Unionen. Det giver også økonomiske stordriftsfordele: Der kan fremstilles produkter til hele EU-markedet og endda det internationale marked, i stedet for at disse skal tilpasses for at opnå 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 videre end nødvendigt for at nå målene 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 fastlægge, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ 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 ekspertbistand 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 lovmæssig karakter, og der ikke er tilgængelige eller mulige alternative politiske valgmuligheder.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Med hensyn til den administrative byrde vil initiativet ikke få nogen følger, da ændringens henvisninger, der er knyttet som bilag til megaafgørelsen, ikke vil føre til nye indberetningsforpligtelser eller andre administrative forpligtelser for virksomhederne, herunder SMV'er. Tværtimod er det en målsætning at mindske den administrative byrde, idet anvendelsen af verdensomspændende krav giver fabrikanterne 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

- forslag til ændringer af FN-regulativ nr. 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 129, 132 og 137,
- forslaget om ændring af global teknisk FN-forskrift nr. 9 og
- forslag til tre nye FN-regulativer.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, Den Europæiske Union skal indtage i de relevante udvalg under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa om forslag til ændringer af FN-regulativ nr. 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 129, 132 og 137, ændring af global teknisk FN-forskrift nr. 9 og om forslag til tre nye FN-regulativer

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").
- (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 regulativer vedtaget i medfør af overenskomsten af 1958 som revideret ("FN-regulativer") indarbejdet i EU-typegodkendelsessystemet, enten som krav ved typegodkendelse eller som alternativer til EU-lovgivningen. Siden vedtagelsen af direktiv 2007/46/EF er FN-regulativer i stigende grad blevet indarbejdet i 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 ("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 (rammedirektiv) (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 af kravene til visse dele og karakteristika, der er omfattet af FN-regulativ nr. 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 129, 132 og 137 og af global teknisk FN-forskrift nr. 9.
- (5) For at præcisere og konsolidere de krav til komponenter, som for øjeblikket er indeholdt i flere FN-regulativer, bør de tre forslag til nye FN-regulativer om lyssignaler, lygter og refleksanordninger vedtages, hvilket vil erstatte og ophæve 20 FN-regulativer (nr. 3, 4, 6, 7, 19, 23, 27, 38, 50, 69, 70, 77, 87, 91, 98, 104, 112, 113, 119 og 123) uden at ændre nogen af de gældende detaljerede tekniske forskrifter.
- (6) Det er hensigtsmæssigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i administrationsudvalget for overenskomsten af 1958 som revideret og i det administrative udvalg for parallelaftalen, for så vidt angår vedtagelsen af de nævnte ændringer og de nye FN-regulativer, da regulativerne vil blive bindende for Unionen og vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen inden for typegodkendelse af køretøjer.
- (7) I disse udvalg skal Unionen repræsenteres af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Union —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, som på Unionens vegne skal indtages i administrationsudvalget for overenskomsten af 1958 som revideret og i det administrative udvalg for parallelaftalen i perioden fra den 12. til den 16. november 2018, er 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
Jean-Claude JUNCKER