COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.2.2025
COM(2025) 31 final

2025/0013 (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 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește propunerile de regulamente ale ONU din martie 2025

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 acorduri.[1]

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

[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 regulamente 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 ONU;

noi rezoluții ONU;

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 4-7 martie 2025, în cursul celei de-a 195-a sesiuni, WP.29 poate adopta:

propuneri de amendamente la Regulamentele ONU nr. 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 și 171;

o propunere pentru un nou regulament ONU privind determinarea puterii sistemului vehiculelor electrice hibride și al vehiculelor pur electrice care au mai mult de o mașină electrică pentru propulsie și

o propunere de amendament la rezoluția consolidată privind specificațiile comune ale categoriilor de surse luminoase.

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 Consiliului[2] 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 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, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 și 171 pentru actualizarea dispozițiilor privind:

  – frânarea vehiculelor grele – modificările propuse vizează modificarea cerințelor privind frâna de anduranță, acoperind masa întregului ansamblu de vehicule (și anume, un vehicul tractor și o remorcă). Modificările propuse vizează, de asemenea, rectificarea cerințelor privind sistemul frânei de staționare aplicabile autovehiculelor:

  – vitezometrul și odometrul, inclusiv instalarea acestora – modificările propuse vizează actualizarea cerințelor existente pentru odometre pentru a include dispoziții privind: (a) acuratețea valorilor kilometrajului odometrului de bord, (b) protecția împotriva manipulării frauduloase a valorilor kilometrajului de la bord ale odometrului și (c) acuratețea și prevenirea manipulării frauduloase a valorilor kilometrajului odometrului afișate conducătorului auto;

  – instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă – amendamentele propuse urmăresc alinierea cerințelor privind vizibilitatea luminii roșii spre partea din față și/sau a luminii albe spre partea din spate a vehiculului cu seria 01 de amendamente la Regulamentele ONU nr. 148 și 149. Modificările propuse vizează clarificarea și alinierea cerințelor pentru vehiculele de teren cu privire la înclinația pe verticală a luminii de întâlnire în funcție de înălțimea de montare a farurilor. Modificările propuse introduc, de asemenea, un nou model pentru traiectoria preconizată ca parte a previziunilor privind asistența conducătorului auto și îmbunătățesc cerințele de detectare și semnalizare a defecțiunilor pentru a reflecta progresul tehnologic în ceea ce privește sursele de lumină multiple. Modificările propuse actualizează cerințele privind fluxul luminos normal total al uneia sau mai multor surse de lumină sau al modulului (modulelor) de sursă (surse) de lumină pentru o lumină de întâlnire;

[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).

– emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie și cu aprindere prin scânteie (GPL și GNC) – amendamentele propuse urmăresc să ofere corecții editoriale;

– echipamentul de direcție – amendamentele propuse vizează excluderea anumitor cerințe de omologare pentru categorii suplimentare de funcții de control automat al direcției, cele care fac deja obiectul Regulamentului ONU nr. 171;

– emisiile vehiculelor din categoriile M1 și N1 – modificările propuse urmăresc să ofere corecții editoriale;

– sistemele de schimb neoriginale de amortizare a zgomotului la evacuare pentru motociclete – modificările propuse vizează îmbunătățirea cerințelor de prevenire a manipulării frauduloase a sistemelor de schimb neoriginale de amortizare a zgomotului la evacuare;

– 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 urmăresc să ofere corecturi de redactare;

– vehiculele cu propulsie electrică – modificările propuse vizează introducerea unor noi dispoziții privind tratamentul proprietăților intelectuale ale producătorilor și îmbunătățirea cerințelor privind propagarea termică și omologarea vehiculelor electrice;

– vehiculele pentru transportul mărfurilor periculoase – amendamentele propuse vizează alinierea textului Regulamentului ONU nr. 105 la cea mai recentă versiune a Acordului privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR);

– sistemele antifurt și de alarmă – amendamentele propuse vizează alinierea textului Regulamentului ONU nr. 116 la cerințele tehnice ale Regulamentului ONU nr. 10 în cadrul Regulamentului ONU nr. 157;

– roțile de schimb pentru autoturisme – amendamentele propuse urmăresc clarificarea unora dintre dispozițiile Regulamentului ONU nr. 124 în ceea ce privește încercarea roților din aliaj de aluminiu și din aliaj de magneziu;

– vehiculele silențioase de transport rutier – modificările propuse vizează clarificarea cerințelor referitoare la cerința privind presiunea acustică maximă la nivelul planului frontal al vehiculului pentru mersul înapoi;

– dispozitivele de semnalizare luminoasă – amendamentul propus vizează corectarea unei referințe greșite pentru determinarea dimensiunii mărcii de omologare a unei lămpi de semnalizare luminoasă unice;

– dispozitivele de iluminare a drumului – modificările propuse vizează corectarea anumitor cerințe de măsurare fotometrică pentru farurile cu lumină de întâlnire, inclusiv modificarea cerințelor de detectare și semnalizare a defecțiunilor pentru a reflecta progresul tehnologic în ceea ce privește sursele de lumină multiple. Modificările propuse vizează, de asemenea, rectificarea unui anumit număr de valori maxime ale intensității luminoase în tabelele de conformitate a producției;

– sistemul avansat de frânare de urgență (AEBS) pentru vehicule de tip M1/N1 – modificările propuse urmăresc să introducă, pe baza omologării UE de tip a întregului vehicul, dispoziții privind utilizarea încercării virtuale ca alternativă la încercările fizice din Regulamentul ONU nr. 152;

– mersul înapoi – amendamentele propuse vizează clarificarea condițiilor de încercare a sistemului retrovizor cu cameră video și a sistemului de detectare;

– dispozitivele împotriva utilizării neautorizate – amendamentele propuse vizează alinierea textului Regulamentului ONU nr. 161 la cerințele tehnice din Regulamentul ONU nr. 10 în Regulamentul ONU nr. 157;

– dispozitivele de imobilizare – amendamentele propuse vizează alinierea textului Regulamentului ONU nr. 162 la cerințele tehnice din Regulamentul ONU nr. 10 în Regulamentul ONU nr. 157;

– sistemele de alarmă pentru vehicule – amendamentele propuse vizează alinierea textului Regulamentului ONU nr. 163 la cerințele tehnice din Regulamentul ONU nr. 10 în Regulamentul ONU nr. 157;

– emisiile generate în condiții reale de conducere la nivel mondial (RDE la nivel mondial) – amendamentele propuse urmăresc să clarifice necesitatea utilizării unei analize a datelor de încercare în 3 și 4 etape, în funcție de tipul de combustibil al motorului (motorină sau benzină). Cerințele propuse vizează, de asemenea, alinierea dispozițiilor privind concentrația și corecția emisiilor sistemului portabil de măsurare a emisiilor (PEMS) cu cele din Regulamentul ONU nr. 49 și

– sistemele de asistență pentru asigurarea controlului de către conducătorul auto (DCAS) – cerințele propuse vizează introducerea unor noi dispoziții care să permită reglementarea asistenței de către DCAS a manevrelor inițiate de sistem și/sau eliminarea cererilor „mâinile pe volan” și

– o propunere privind:

– un nou regulament ONU privind determinarea puterii sistemului vehiculelor electrice hibride și al vehiculelor pur electrice care au mai mult de o mașină electrică pentru propulsie – prezenta propunere de nou regulament urmărește să transpună cerințele RTM ONU nr. 21.

WP.29 intenționează să voteze cu privire la aceste propuneri în cadrul reuniunii sale din 4-7 martie 2025.

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

– o propunere de modificare a rezoluției consolidate privind specificațiile comune ale categoriilor de surse de lumină – amendamentele propuse vizează introducerea de noi categorii de surse de lumină, LWA7A și LW7B, pentru diodele electroluminiscente (LED).

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 geopolitic, ale 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 mod uniform 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.

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.

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

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.

2025/0013 (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 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește propunerile de regulamente ale ONU din martie 2025

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 Consiliului[1], 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 din 1958 revizuit a intrat în vigoare la 24 martie 1998.

(2) Prin Decizia 2000/125/CE a Consiliului[2], 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 Consiliului[3] stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip și introducerea pe piață a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi. Acest regulament a încorporat regulamentele adoptate în temeiul

---

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, ELI:. http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj).

2 Decizia 2000/125/CE a Consiliului din 31 ianuarie 2000 referitoare la încheierea Acordului privind stabilirea de regulamente 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, ELI:. http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj).

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, ELI:. http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

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 pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP.29) poate adopta propuneri de modificare a regulamentelor ONU, a regulamentelor tehnice mondiale ale ONU (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 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) Între 4 și 7 martie 2025, în cadrul celei de a 195-a sesiune a Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, WP.29 poate adopta: propuneri de amendamente la Regulamentele ONU nr. 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 și 171; o propunere pentru un nou regulament ONU privind determinarea puterii sistemului vehiculelor electrice hibride și al vehiculelor pur electrice care au mai mult de o mașină electrică pentru propulsie și o propunere de amendament la rezoluția consolidată privind specificațiile comune ale categoriilor de surse luminoase.

(6) Regulamentele ONU vor fi obligatorii pentru Uniune. Împreună cu rezoluția ONU, acestea vor influența conținutul legislației Uniunii 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 de teren și evoluțiile tehnice din timpul procesului de omologare de tip, cerințele pentru anumite aspecte sau caracteristici reglementate de Regulamentele ONU nr. 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 și 171 și rezoluția consolidată privind specificațiile comune ale categoriilor de surse de lumină trebuie modificată sau completată.

(8) Pentru a permite progresul tehnologic și a promova mobilitatea curată, trebuie adoptat un nou regulament ONU privind determinarea puterii sistemului vehiculelor electrice hibride și al vehiculelor pur electrice care au mai mult de o mașină electrică pentru propulsie.

(9) Aceste propuneri sunt conforme cu orientările strategice de politică ale Uniunii privind industria autovehiculelor.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de-a 195-a sesiuni a Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, care va avea loc în perioada 4-7 martie 2025, 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