COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 8.10.2025
COM(2025) 627 final

2025/0317 (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 noiembrie 2025

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere vizează 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 revizuit din 1958 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

WP.29 oferă un cadru unic pentru armonizarea la nivel mondial a regulamentelor privind vehiculele. WP.29 este un grup de lucru permanent în cadrul instituțional al ONU, cu un mandat și un regulament de procedură specifice. Acesta funcționează ca un forum mondial care permite discuții libere cu privire la regulamentele privind autovehiculele și la punerea în aplicare a Acordului revizuit din 1958 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].

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:

noi regulamente 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 („Acordul paralel”) (JO L 35, 10.2.2000, p. 12).

noi rezoluții ONU;

noi regulamente tehnice mondiale ale ONU (RTM ONU);

modificări ale regulamentelor și ale rezoluțiilor ONU în temeiul Acordului revizuit din 1958 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 care sunt prezente și votează propuneri în temeiul Acordului revizuit din 1958 sau

printr-un vot prin consens al părților contractante care sunt prezente și 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 și

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

2.3. Actul avut în vedere al WP.29

În perioada 11-14 noiembrie, în cursul celei de-a 197-a sesiuni, WP.29 poate adopta:

propuneri de modificare a Regulamentelor ONU nr. 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 și 176 și

o propunere de nou RTM ONU privind durabilitatea bateriilor instalate la bordul vehiculelor pentru vehiculele grele electrice.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UE

Întrucât este un domeniu în care Uniunea Europeană a legiferat pe larg, el intră în competența exclusivă a Uniunii, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din TFUE.

Sistemul WP.29 consolidează armonizarea la nivel internațional a standardelor privind vehiculele. Acordul revizuit din 1958 are un rol-cheie în realizarea 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[2] să abroge peste 50 de directive ale UE și să le înlocuiască cu regulamentele corespunzătoare elaborate în temeiul Acordului revizuit din 1958.

Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului[3] urmează o abordare similară. Acesta stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind

[2] Abrogat și înlocuit de Regulamentul (UE) 2019/2144.

[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,

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 revizuit din 1958 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 nou regulament ONU sau de modificare a unui regulament ONU existent, secretarul executiv al CEE-ONU notifică actul corespunzător părților contractante. Cu excepția cazului în care unele părți contractante, constituite într-o minoritate de blocare, obiectează în termen de șase 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:

propunerile de modificare a Regulamentelor ONU nr. 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 și 176 în vederea actualizării dispozițiilor privind:

– omologarea internațională de tip a întregului vehicul – amendamentele propuse vizează actualizarea listei cerințelor de omologare de tip aplicabile componentelor și sistemelor incluse în omologarea de tip a întregului vehicul;

– compatibilitatea electromagnetică – amendamentele propuse vizează clarificarea și raționalizarea cerințelor existente, inclusiv alinierea acestora la cele mai recente dispoziții privind standardele industriale;

– centurile de siguranță – amendamentele propuse vizează eliminarea trimiterilor la identificatorul unic;

– comenzile acționate prin pedală – amendamentele propuse vizează actualizarea trimiterilor la procedura de măsurare și etalonare a manechinului tridimensional pentru punctul „H” (punctul 3-D „H”);

– dispozitivele de vizibilitate indirectă – amendamentele propuse vizează introducerea unor cerințe pentru instalarea oglinzilor de supraveghere și a dispozitivelor de supraveghere de tipul cameră de luat vederi cu monitor și aparat de înregistrare și clarificarea cerințelor existente;

– instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă – amendamentele propuse urmăresc să elimine cerința privind lățimea de 2 m pentru lămpile de staționare, să permită instalarea lămpilor de poziție laterale combinate cu catadioptri în poziția laterală cea mai avansată pe semiremorci, să permită instalarea unei lămpi de manevră opționale montate în spate și să clarifice durata indicației optice a semnalului de răspuns;

– emisiile motoarelor cu aprindere prin compresie și ale motoarelor cu aprindere prin scânteie (GPL și GNC) – amendamentele propuse urmăresc să introducă noi dispoziții pentru a include omologarea de tip a motoarelor și vehiculelor cu dublă alimentare de tip 1A pe bază de hidrogen, să includă noi instrumente de măsurare și noi dispoziții pentru monitorizarea consumului de combustibil și/sau de energie la bord în timpul încercării PEMS și să modifice domeniul de aplicare al regulamentului;

---

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).

– protecția împotriva utilizării neautorizate pentru vehiculele din categoriile L1-L7 echipate cu ghidon – amendamentele propuse intenționează să introducă aplicarea cheii digitale la vehiculele din categoria L;

– lămpile de avertizare speciale – amendamentele propuse vizează corectarea și clarificarea dispozițiilor existente privind utilizarea, în special în ceea ce privește instalarea unor posibile culori;

– dispozitivele de protecție laterală – amendamentele propuse urmăresc să asigure conformitatea remorcilor extensibile cu toate cerințele de protecție laterală pentru remorci, indiferent de lungime, pentru a elimina riscul de siguranță pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor atunci când remorca se află în poziția complet extinsă;

– echipamentele de direcție – amendamentele propuse urmăresc să asigure că, în cazul în care vehiculele prezintă funcționalități care corespund definiției funcției de control automat al direcției (ACSF), acestea trebuie să respecte cerințele corespunzătoare din Regulamentul ONU nr. 171;

– emisiile vehiculelor din categoriile M1 și N1 – amendamentele propuse urmăresc să actualizeze cerințele privind pregătirea dinamometrului înainte de o încercare de tipul 6, să permită omologarea de tip a vehiculelor care anterior intrau în domeniul de aplicare doar ca o extindere pe baza masei lor de referință și să introducă capacitatea cilindrică în fișa de informații;

– piesele de schimb pentru sistemul de frânare – amendamentele propuse urmăresc să soluționeze neconcordanța dintre informațiile solicitate în fișa de comunicare din Regulamentul ONU nr. 90 în raport cu alte regulamente ONU și să elimine trimiterile la identificatorul unic;

– vehiculele alimentate cu energie electrică – amendamentele propuse vizează alinierea traducerii în limba franceză la originalul în limba engleză;

– vehiculele pentru transportul de mărfuri periculoase – amendamentele propuse vizează corectarea inconsecvențelor din cadrul cerințelor;

– vehiculele din categoriile M2 și M3 – amendamentele propuse vizează îmbunătățirea accesibilității vehiculelor din clasa I din categoriile M2 și M3;

– identificarea comenzilor, a lămpilor martor și a indicatoarelor – amendamentele propuse vizează alinierea cerințelor la versiunea actualizată a ISO 2575;

– siguranța pietonilor – amendamentele propuse vizează corectarea inconsecvenței dintre momentele de inerție a femurului și a tibiei impactorului flexibil al părții inferioare a piciorului;

– sistemele îmbunătățite de reținere pentru copii – amendamentele propuse vizează extinderea definiției unui modul;

– sistemul avansat de frânare de urgență (AEBS) pentru vehiculele din categoriile M2, M3, N2 și N3 – amendamentele propuse urmăresc să introducă dispoziții pentru utilizarea încercărilor virtuale ca alternativă la încercările fizice;

– vehiculele cu hidrogen și cu pilă de combustie – amendamentele propuse urmăresc să introducă cerințe pentru dispozitivele de decompresiune

activate termic (TPRD) și conductele de alimentare ale acestora și să permită actualizarea standardului ISO ca alternativă;

– sistemele de ancorare ISOFIX, ancorajele superioare ISOFIX și pozițiile de ședere i-Size – amendamentele propuse vizează corectarea erorilor tipografice;

– dispozitivele de semnalizare luminoasă – amendamentele propuse urmăresc să introducă cerințe pentru proiecțiile la mersul înapoi;

– dispozitivele de iluminare a drumului – amendamentul propus urmărește să corecteze numerotarea în cadrul unui punct și să clarifice dispozițiile privind conformitatea producției din anexa 8;

– procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP) – amendamentele propuse au scopul de a ține seama de o serie de corecții și clarificări, de a raționaliza textul și de a modifica fișa de informații pentru a asigura coerența dintre fișa de informații a producătorului și certificatul de omologare de tip;

– actualizarea de software și sistemul de gestionare a actualizării de software – amendamentele propuse vizează introducerea unor cerințe pentru utilizarea numărului de identificare al software-ului RX;

– sistemele de asistență pentru asigurarea controlului de către conducătorul auto (DCAS) – amendamentele propuse urmăresc să elimine trimiterile inutile la manevrele inițiate de sistem și să introducă o nouă anexă care să conțină orientări privind utilizarea bazei de date internet securizate a ONU pentru schimbul de informații privind incidentele legate de operarea DCAS între autoritățile de omologare de tip;

– instalarea sistemelor de reținere a ocupanților unui vehicul – amendamentele propuse urmăresc să introducă anumite clarificări și să corecteze inconsecvențele;

– dispozitivele de avertizare privind portul centurii de siguranță – amendamentele propuse vizează corectarea erorilor de redactare;

– comanda accelerației în legătură cu erorile pe pedală – amendamentele propuse vizează introducerea dispozițiilor privind inițializarea sistemului și

– sistemele de asistare a câmpului vizual – amendamentele propuse urmăresc să introducă cerințe îmbunătățite în cazul unei resetări a sistemului și

– propunerile pentru:

– un nou RTM ONU privind durabilitatea bateriilor instalate la bordul vehiculelor pentru vehiculele grele electrice – prezenta propunere are scopul de a furniza metode armonizate la nivel mondial pentru a determina performanța în materie de durabilitate a bateriilor instalate la bordul vehiculelor pentru vehiculele grele electrice;

– o revizuire a Rezoluției consolidate privind construcția vehiculelor (R.E.3) – amendamentele propuse urmăresc să includă definiții suplimentare pentru sistemele de conducere automatizată și să introducă noi categorii de vehicule în conformitate cu viitorul regulament ONU privind sistemele automatizate de conducere;

– un amendament la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3) – amendamentele propuse urmăresc să introducă cerințe legate de utilizarea numărului de identificare al software-ului RX;

– o rectificare la Rezoluția reciprocă nr. 1 (M.R.1) – amendamentul propus urmărește să corecteze o eroare de redactare în ceea ce privește unitatea de măsură a momentului de inerție și

– un amendament la Rezoluția specială nr. 1 (S.R.1) – amendamentul propus urmărește să includă definiții suplimentare pentru sistemele de conducere automatizată și să introducă noi categorii de vehicule.

WP.29 intenționează să voteze cu privire la aceste propuneri în cadrul reuniunii sale din 11-14 noiembrie 2025.

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

– o propunere de document de orientare privind utilizarea bazei de date pentru schimbul de documente de omologare de tip (DETA) în sensul Regulamentului ONU nr. 171 (DCAS) și

– o cerere de autorizare pentru elaborarea unui amendament la RTM ONU nr. 13.

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 domeniul geopolitic, al transporturilor, al climei și al 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.

Cunoștințele de specialitate externe nu sunt relevante în cazul prezentei propuneri. Cu toate acestea, Comitetul tehnic pentru autovehicule a examinat prezenta propunere.

4. TEMEI JURIDIC

4.1. Temei 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. Conceptul de „acte cu efecte juridice” include și 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”[4].

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

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 revizuit din 1958 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 în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolele 1 și 12 din Acordul revizuit din 1958. Împreună cu RTM ONU și cu rezoluțiile 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 nu aduc modificări cadrului instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temei 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.

Un act avut în vedere poate avea două obiective sau două elemente, dintre care unul poate fi identificat ca fiind principal, iar celălalt ca având mai degrabă 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.

2025/0317 (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 noiembrie 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 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”). Acordul revizuit din 1958 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 norme tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți („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 Acordului revizuit din 1958 („regulamentele ONU”) în sistemul de omologare UE de tip, fie ca cerințe pentru omologarea de tip, fie ca alternative la legislația Uniunii.

---

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 norme tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți („Acordul 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).

(4) În temeiul articolului 1 din Acordul revizuit din 1958 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 amendamente la RTM ONU sau pentru elaborarea unor noi RTM ONU și propuneri de prelungire a mandatelor pentru RTM ONU.

(5) Între 11 și 14 noiembrie 2025, în cadrul celei de a 197-a sesiuni a Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, WP.29 poate adopta: propunerile de modificare a Regulamentelor ONU nr. 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 și 176; o propunere de nou RTM ONU privind durabilitatea bateriilor instalate la bordul vehiculelor pentru vehiculele grele electrice; două propuneri de amendamente la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3); o propunere de rectificare la Rezoluția reciprocă nr. 1 (M.R.1) și o propunere de amendament la Rezoluția specială nr. 1 (S.R.1).

(6) 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. 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 și 176 trebuie să fie modificate sau completate.

(7) Pentru a permite progresul tehnologic și decarbonizarea, trebuie adoptat un nou RTM ONU privind durabilitatea bateriilor instalate la bordul vehiculelor pentru vehiculele grele electrice.

(8) Regulamentele ONU vor fi obligatorii pentru Uniune. Împreună cu RTM ONU și cu rezoluțiile 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,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de-a 197-a sesiuni a Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, care va avea loc în perioada 11-14 noiembrie 2025, este de a vota în favoarea documentelor de lucru ale ONU enumerate în anexa la prezenta decizie.

Reprezentanții Uniunii în cadrul WP.29 pot accepta modificări minore ale proiectului de decizie, fără a mai fi necesară o nouă decizie a Consiliului.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu,
Președintele