



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.2.2026
COM(2026) 87 final

2026/0053 (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 2026**

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 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 (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 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 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 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, precum 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

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

2.3. Actul avut în vedere al WP.29

În perioada 10-13 martie 2026, în cursul celei de-a 198-a sesiuni, WP.29 poate adopta:

propuneri de amendamente la Regulamentele ONU nr. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 și 177;

propuneri pentru noi regulamente ONU:

privind măsurarea în laborator a emisiilor de frânare pentru vehiculele ușoare,

privind sistemele de monitorizare la bord (OBM), pașaportul de mediu al vehiculului (EVP) și afișarea la bordul vehiculului a datelor de mediu,

privind sistemele de stingere a incendiilor de motor,

privind sistemul de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto și

privind sistemul avansat de avertizare privind distragerea atenției conducătorului auto, precum 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

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 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, care a fost ulterior abrogat și înlocuit de Regulamentul (UE) 2019/2144, 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 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 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. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 și 177 pentru a actualiza dispozițiile privind:

- compatibilitatea electromagnetică – amendamentele propuse vizează alinierea diferitelor trimiteri la cele mai recente standarde industriale aplicabile;
- frânarea vehiculelor grele – amendamentele propuse urmăresc să permită aplicarea dispozițiilor existente în cazul vehiculelor automatizate, inclusiv al celor fără comenzi manuale, să permită citirea în timp real a valorilor cererii de frânare în timpul inspecțiilor tehnice periodice, să clarifice faptul că este permisă utilizarea oricărei comenzi a sistemului de frânare pentru încercarea eficacității sistemului de frânare auxiliar în condiții de defecțiune și să introducă dispoziții pentru omologarea de tip a unui dispozitiv de blocare a frânei de staționare ca alternativă la frâna de staționare cu fricțiune sau în combinație cu aceasta pentru a menține vehiculul în staționare;
- frânele pentru vehiculele din categoriile M1 și N1 – amendamentele propuse urmăresc să clarifice dispozițiile existente privind condițiile de activare a unui semnal de oprire de urgență (ESS) prin acționarea sistemului de frânare de serviciu prin comanda frânei de staționare acționate electric (EPB), să permită aplicarea dispozițiilor existente la vehiculele automatizate, inclusiv la cele fără comenzi manuale, să introducă dispoziții pentru omologarea de tip a unui dispozitiv de blocare a frânei de staționare ca alternativă la frâna de staționare cu fricțiune sau în combinație cu aceasta pentru a menține

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).

vehiculul în staționare și să permită citirea în timp real a valorilor cererii de frânare în timpul inspecțiilor tehnice periodice;

- vitezometrul și odometrul – amendamentele propuse vizează abordarea neconcordanței dintre cerințele prevăzute în Regulamentele ONU nr. 125 și 176 în ceea ce privește sistemul de asistare a câmpului vizual (FVA) și cele aplicabile din Regulamentul ONU nr. 39;
- emisiile de poluanți gazoși ale motocicletelor – amendamentele propuse la Regulamentul ONU nr. 40 vizează alinierea cerințelor la dispozițiile normei de emisie Euro 3;
- emisiile sonore ale motocicletelor – amendamentele propuse urmăresc să clarifice interpretarea treptei de viteză care trebuie utilizată în timpul încercării privind conformitatea producției (CoP) în cazul unor condiții atmosferice și de mediu diferite;
- instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă – amendamentele propuse urmăresc să clarifice cerințele privind tensiunea pentru diodele emițătoare de lumină (LED) și cerințele privind activarea lămpilor indicatoare de direcție, pentru a asigura compatibilitatea cu sistemele de asistență pentru asigurarea controlului de către conducătorul auto;
- motoarele GPL și GNC – amendamentele propuse urmăresc să introducă cerințe de monitorizare la bord a consumului de combustibil (OBFCM);
- echipamentul de direcție – modificările propuse vizează actualizarea dispozițiilor tranzitorii și urmăresc să permită aplicarea dispozițiilor existente în cazul vehiculelor automatizate, inclusiv al celor fără comenzi manuale;
- emisiile vehiculelor din categoriile M1 și N1 – modificările propuse urmăresc să introducă noi cerințe bazate pe Euro 7, inclusiv privind dispozitivele de manipulare și strategiile de manipulare, precum și privind protecția împotriva intervențiilor neautorizate, securitatea și securitatea cibernetică. În plus, modificările propuse vizează eliminarea încercării de tip 2 și introducerea unor dispoziții privind prelungirea duratei de viață, precum și a unor cerințe privind conformitatea în circulație pentru durabilitatea bateriilor instalate la bordul vehiculelor.
- vehiculele din categoriile M2 și M3 – amendamentele propuse urmăresc să clarifice obligațiile producătorilor în ceea ce privește furnizarea de informații referitoare la amplasarea și utilizarea în condiții de siguranță a ieșirilor de urgență și a extincatoarelor;
- sistemele de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație – amendamentele propuse vizează alinierea textului regulamentului la condițiile de reintroducere automată a sistemului la „inițierea fiecărui ciclu de pornire/funcționare a motorului”;
- controlul electronic al stabilității – amendamentele propuse vizează alinierea textului regulamentului la condițiile de reintroducere automată a sistemului la „inițierea fiecărui ciclu de pornire/funcționare a motorului”;
- dispozitive de semnalizare luminoasă – amendamentele propuse urmăresc să introducă corecturi de redactare în ceea ce privește marcajele pentru sursele

de lumină și să ofere clarificări în cazul în care sunt calculate limitele de toleranță;

- dispozitive de iluminare a drumului – amendamentele propuse vizează clarificarea cerințelor de marcă pentru funcțiile farului și îmbunătățirea preciziei metodei instrumentale de focalizare;
- procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP) – amendamentele propuse vizează introducerea de noi cerințe bazate pe Euro 7, care includ noi dispoziții privind numărul de particule (PN10), o nouă limită SHED pentru emisiile evaporative, dispoziții actualizate privind monitorizarea consumului de combustibil la bord, precum și alte adaptări la progresul tehnic. În plus, amendamentele propuse vizează introducerea unor noi anexe cu cerințe referitoare la durabilitatea bateriilor instalate la bordul vehiculelor și a unei noi încercări pentru gama de vehicule pur electrice la temperaturi scăzute;
- emisiile generate în condiții reale de conducere la nivel mondial (RDE) – amendamentele propuse urmăresc să modifice domeniul de aplicare al Regulamentului ONU nr. 168 pentru a reflecta domeniul de aplicare în ceea ce privește vehiculele ușoare introdus prin Regulamentul (UE) 2024/1257 și să adauge conceptul de niveluri similar conceptului de nivel din Regulamentul ONU nr. 154; precum și
- puterea sistemului (DEVP) – amendamentele propuse vizează alinierea domeniului de aplicare al Regulamentului ONU nr. 177 la Regulamentul (UE) 2024/1257 (Euro 7);

propuneri pentru noi regulamente ONU:

- privind măsurarea în laborator a emisiilor de frânare pentru vehiculele ușoare;
- privind sistemele de monitorizare la bord (OBM), pașaportul de mediu al vehiculului (EVP) și afișarea la bordul vehiculului a datelor de mediu;
- privind sistemele de stingere a incendiilor de motor;
- privind sistemul de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto, precum și
- privind sistemul avansat de avertizare privind distragerea atenției conducătorului auto și

o propunere de amendament la rezoluția consolidată privind specificațiile comune ale categoriilor de surse de lumină, care introduce noi categorii de surse de lumină cu LED-uri de înlocuire a surselor de lumină cu lămpi incandescente.

WP.29 intenționează să voteze cu privire la aceste propuneri în cadrul reuniunii sale din 10-13 martie 2026.

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

o propunere de modificare a anexei 2 la Acordul din 1958, care urmărește să clarifice criteriile de desemnare a serviciilor tehnice pentru regulamentele ONU cu dispoziții în materie de audit, făcând trimitere la cerințele ISO/IEC 17021, precum și

o cerere de autorizare a începerii lucrărilor din faza 3 ale grupului de lucru informal privind siguranța vehiculelor electrice.

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. 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”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 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 rezoluția 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 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.

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

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.

5. PUBLICAREA ACTULUI AVUT ÎN VEDERE

Întrucât actul WP.29 va modifica mai multe regulamente ONU și o rezoluție ONU și va adopta noi regulamente ONU, este oportun ca acesta să fie publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* după adoptare.

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 2026

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 din 1958 revizuit 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. Respectivul regulament a încorporat regulamentele adoptate în

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>).

temeiul Acordului din 1958 revizuit (denumite în continuare „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 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 modificări la RTM ONU sau pentru elaborarea unor noi RTM ONU și propuneri de prelungire a mandatelor pentru RTM ONU.
- (5) Între 10 și 13 martie 2026, în cadrul celei de a 198-a sesiuni a Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, WP.29 poate adopta: propuneri de amendamente la Regulamentele ONU nr. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 și 177; o propunere pentru un nou regulament ONU privind măsurarea în laborator a emisiilor de frânare pentru vehiculele ușoare. o propunere pentru un nou regulament ONU privind sistemele de monitorizare la bord (OBM), pașaportul de mediu al vehiculului (EVP) și afișarea la bordul vehiculului a datelor de mediu; o propunere pentru un nou regulament ONU privind sistemele de stingere a incendiilor de motor; o propunere pentru un nou regulament ONU privind sistemul de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto; o propunere pentru un nou regulament ONU privind sistemul avansat de avertizare privind starea de distragere a atenției conducătorului auto și o propunere de amendament la rezoluția consolidată privind specificațiile comune ale categoriilor de surse luminoase.
- (6) Pentru a lua în considerare experiența practică și evoluțiile tehnice din timpul procesului de omologare de tip, este necesar ca cerințele pentru anumite aspecte sau caracteristici reglementate de rezoluția ONU privind specificațiile comune ale categoriilor de surse de lumină și de Regulamentele ONU nr. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 și 177 să fie modificate sau completate.
- (7) Pentru a permite progresul tehnologic și pentru a promova decarbonizarea, trebuie adoptate noi regulamente ONU privind măsurarea în laborator a emisiilor de frânare pentru vehiculele ușoare, privind sistemele OBM, EVP și afișarea la bordul vehiculului a datelor de mediu, privind sistemele de stingere a incendiilor de motor, privind sistemul de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto și privind sistemul avansat de avertizare privind starea de distragere a atenției conducătorului auto.
- (8) 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,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de-a 198-a sesiuni a Forumului mondial CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP.29), care va avea loc în perioada 10-13 martie 2026, este de a vota în favoarea documentelor de lucru ale ONU enumerate în anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

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

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*