

Bruxelas, 28 de maio de 2024
(OR. en)

10420/24

Dossiê interinstitucional:
2024/0122(NLE)

MI 548
ECO 18
ENT 102
UNECE 9

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	28 de maio de 2024
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2024) 219 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas, no que respeita às propostas de alteração dos Regulamentos n.ºs 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 134, 138, 150, 155 da ONU, a uma proposta de um novo regulamento da ONU relativo ao desempenho da aderência na neve e à classificação dos pneus de tração para pneus recauchutados, às propostas de alteração dos regulamentos técnicos globais n.ºs 9, 13, 21, 22 e 24 da ONU e a uma proposta de alteração da Resolução Mútua n.º 1 da ONU.

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2024) 219 final.

Anexo: COM(2024) 219 final

Bruxelas, 28.5.2024
COM(2024) 219 final

2024/0122 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas, no que respeita às propostas de alteração dos Regulamentos n.ºs 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 134, 138, 150, 155 da ONU, a uma proposta de um novo regulamento da ONU relativo ao desempenho da aderência na neve e à classificação dos pneus de tração para pneus recauchutados, às propostas de alteração dos regulamentos técnicos globais n.ºs 9, 13, 21, 22 e 24 da ONU e a uma proposta de alteração da Resolução Mútua n.º 1 da ONU.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito a uma decisão que estabelece a posição a tomar, em nome da UE, no Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (WP.29), no que respeita à adoção de alterações aos regulamentos da ONU em vigor.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. O Acordo de 1958 revisto e o Acordo Paralelo

Estão em vigor dois acordos para desenvolver requisitos harmonizados destinados a eliminar os entraves técnicos ao comércio de veículos a motor entre as partes contratantes da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (UNECE) e para assegurar que os veículos a motor oferecem um nível elevado de segurança e de proteção do ambiente. A saber:

- o Acordo da UNECE relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados e/ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto»); e
- o Acordo relativo ao estabelecimento de regulamentos técnicos globais aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados em veículos de rodas («Acordo Paralelo»).

Os acordos entraram em vigor na UE em 24 de março de 1998 e 15 de fevereiro de 2000, respetivamente. Os trabalhos relacionados com estes acordos são supervisionados pelo WP.29.

2.2. Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas

O WP.29 proporciona um quadro único para a regulamentação harmonizada a nível mundial sobre os veículos. O WP.29 é um grupo de trabalho permanente no quadro institucional da ONU, dotado de um mandato e de um regulamento interno específicos. Funciona como um fórum mundial que permite discussões abertas sobre a regulamentação aplicável aos veículos a motor e sobre a aplicação do Acordo de 1958 revisto e do Acordo Paralelo. Qualquer membro da ONU e qualquer organização regional de integração económica, criada por membros da ONU, pode participar plenamente nas atividades do WP.29 e tornar-se parte contratante nos acordos sobre veículos supervisionados pelo WP.29. A UE é parte nestes acordos¹.

O WP.29 da UNECE reúne-se três vezes por ano: em março, junho e novembro. A fim de refletir o progresso técnico, o WP.29 pode adotar, em cada reunião:

¹ Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de novembro de 1997, relativa à adesão da Comunidade Europeia ao Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto») (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

Decisão 2000/125/CE do Conselho, de 31 de janeiro de 2000, relativa à celebração do Acordo relativo ao estabelecimento de regulamentos técnicos globais aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados em veículos de rodas («Acordo Paralelo») (JO L 35 de 10.2.2000, p. 12).

novos regulamentos da ONU;

novas resoluções da ONU;

novos regulamentos técnicos globais da ONU (RTG da ONU);

alterações aos regulamentos e resoluções da ONU no quadro do Acordo de 1958 revisto; e

alterações aos RTG e resoluções da ONU no quadro do Acordo Paralelo.

Antes de cada reunião do WP.29, os órgãos subsidiários específicos do WP.29 debatem estas alterações a nível técnico.

Posteriormente, o WP.29 pode adotar propostas:

por maioria qualificada das partes contratantes presentes e votantes, no caso de propostas no quadro do Acordo de 1958 revisto; ou

por voto de consenso das partes contratantes presentes e votantes, no caso de propostas no quadro do Acordo Paralelo.

Antes de cada reunião do WP.29, uma decisão do Conselho, nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), estabelece a posição a tomar em nome da UE no que se refere a:

novos regulamentos da ONU, RTG da ONU e resoluções da ONU; e

alterações, suplementos e retificações dos regulamentos da ONU, dos RTG da ONU e das resoluções da ONU.

2.3. Ato previsto do WP.29

De 25 a 28 de junho de 2024, durante a sua 193.ª sessão, o WP.29 pode adotar uma série de:

propostas de alteração dos Regulamentos da ONU n.ºs 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 e 155;

uma proposta de novo regulamento da ONU relativo ao desempenho em termos de aderência na neve e à classificação dos pneus de tração para pneus recauchutados;

propostas de alteração dos Regulamentos Técnicos Globais (RTG) da ONU n.ºs 9, 13, 21, 22 e 24; e

uma proposta de alteração da Resolução Mútua n.º 1.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UE

O sistema do WP.29 reforça a harmonização internacional das normas aplicáveis aos veículos. O Acordo de 1958 revisto desempenha um papel fundamental na consecução deste objetivo. Os fabricantes da UE podem aplicar um conjunto comum de regulamentos de homologação, sabendo que os produtos serão reconhecidos pelas partes contratantes como conformes com a sua legislação nacional.

Isto permitiu que o Regulamento (CE) n.º 661/2009, relativo à segurança geral dos veículos a motor, revogasse mais de 50 diretivas da UE e as substituísse pelos regulamentos correspondentes elaborados no quadro do Acordo de 1958 revisto.

O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho² segue uma abordagem semelhante. Estabelece disposições administrativas e requisitos técnicos para a homologação e a

² Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e

colocação no mercado de todos os veículos novos, assim como dos sistemas, componentes e unidades técnicas. Este regulamento integra os regulamentos adotados no quadro do Acordo de 1958 revisto no sistema de homologação da UE, quer como requisitos de homologação, quer como alternativas à legislação da União.

Logo que o WP.29 tenha adotado uma proposta de um novo regulamento da ONU ou de alteração de um regulamento da ONU em vigor, o secretário executivo da UNECE notifica o ato correspondente às partes contratantes. A menos que uma minoria de bloqueio de partes contratantes apresente objeções no prazo de seis meses, o ato entra em vigor. Em seguida, cada parte contratante pode transpor o ato para a sua regulamentação nacional aplicável. Na UE, a publicação do ato no *Jornal Oficial da UE* completa o processo de transposição.

É necessário definir a posição da UE no que respeita aos seguintes atos:

- propostas de alteração dos Regulamentos da ONU n.^{os} 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 e 155, a fim de atualizar as disposições relativas a:
 - travagem dos veículos pesados — as alterações propostas visam adaptar o regulamento de modo a permitir a homologação de veículos equipados com um sistema de condução automatizada e um modo de condução manual;
 - travagem dos veículos ligeiros de passageiros — as alterações propostas visam adaptar o regulamento de modo a permitir a homologação de veículos equipados com um sistema de condução automatizada e um modo de condução manual;
 - capacetes de segurança — as alterações propostas visam introduzir uma alternativa (simulador rígido) ao método de ensaio existente (simulador deformável), facilitando a construção do simulador e tornando a verificação mais barata em relação ao custo global dos ensaios;
 - pneus para veículos ligeiros de passageiros e seus reboques — as alterações propostas permitem outras soluções técnicas de medição da largura total do pneu, facilitando, assim, inovações técnicas;
 - emissões sonoras dos motociclos — as alterações propostas atualizam a pista de ensaio de referência da norma ISO 10844 aos mais recentes progressos técnicos;
 - emissões dos motores de ignição por compressão e de ignição comandada (GPL e GNC) — as alterações propostas visam permitir a utilização de hidrogénio como combustível para a homologação das emissões dos veículos pesados. Esta alteração visa integrar apenas os motores a hidrogénio monocombustível;
 - ruído dos veículos das categorias M e N — as alterações propostas introduzem correções, tendo sido incluídas clarificações relativas à definição de potência, calibração, correção da temperatura e avaliação do som de referência com base na experiência adquirida com as últimas alterações deste regulamento;
 - pneus para veículos comerciais e seus reboques — as alterações propostas especificam que a largura total máxima dos pneus identificada pelo símbolo «A» de «configuração de instalação do pneu na jante» inclui uma tolerância de 4 %. Além disso, alinham o anexo 9 com o anexo 1, permitindo que as entidades homologadoras estabeleçam a interligação com os relatórios pertinentes;

unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

- emissões sonoras dos ciclomotores — as alterações propostas atualizam a pista de ensaio de referência da norma ISO 10844 aos mais recentes progressos técnicos;
- travões dos motociclos — as alterações propostas visam corrigir um desfasamento involuntário entre as disposições transitórias da nova série 06 de alterações do Regulamento n.º 78 da ONU e as orientações gerais para as disposições transitórias dos regulamentos da ONU;
- equipamento de direção — as alterações propostas visam clarificar as disposições relativas à função de direção de comando automático do estacionamento telecomandado da categoria A para conjuntos de veículos. A atual definição fixa um limite máximo de 6 m de distância ao veículo a motor, o que é insuficiente nas situações em que a operação é supervisionada pelo condutor situado atrás do conjunto de veículos. Além disso, a proposta visa adaptar o regulamento de modo a permitir a homologação de veículos equipados com um sistema de condução automatizada e um modo de condução manual;
- emissões dos veículos M1 e N1 — as alterações propostas permitem o cálculo dos valores da resistência ao avanço em estrada a partir dos valores determinados de acordo com o RTG n.º 15 da ONU (WLTP) e alinham o Regulamento n.º 83 da ONU com o Regulamento n.º 154 da ONU. Além disso, as alterações propostas visam introduzir correções e clarificações para que os veículos abrangidos pela definição de um único «modelo de veículo no que respeita às emissões» em conformidade com o Regulamento n.º 154 da ONU continuem a cumprir os requisitos deste regulamento. Por último, a proposta proporciona maior clareza no que diz respeito aos requisitos relacionados com os diferentes carateres de emissão EA, EB e EC;
- medição da potência útil e da potência de 30 minutos — as alterações propostas visam clarificar e atualizar os requisitos de instalação de dispositivos auxiliares aquando do ensaio da potência útil ou da potência de 30 minutos das unidades de tração elétricas. Propõe-se a supressão do requisito de que a bomba e o termóstato estejam localizados no banco de ensaio na mesma posição relativa que no veículo;
- prescrições uniformes para a homologação de motores a instalar em tratores agrícolas e florestais e em máquinas móveis não rodoviárias no que diz respeito às emissões de poluentes pelo motor — as alterações propostas visam corrigir erros tipográficos, bem como permitir a utilização do hidrogénio como combustível para a homologação de motores de combustão interna a instalar em tratores agrícolas e florestais e em máquinas móveis não rodoviárias;
- veículos com grupo motopropulsor elétrico — as alterações propostas introduzem uma rotulagem que ajudará os serviços de emergência a determinar como proceder com autocarros e camiões equipados com um grupo motopropulsor elétrico em caso de incêndio, em especial do SRAEE do veículo, ou em caso de danificação do SRAEE na sequência de um acidente;
- emissões de CO₂/consumo de combustível — as alterações propostas autorizam um processo alternativo na verificação do consumo de energia elétrica para efeitos da conformidade da produção e alteram o requisito para o carregador e o método de medição da corrente do SRAEE para um grupo motopropulsor híbrido elétrico. Ambas as alterações estão alinhadas com os processos e procedimentos já incluídos na série 02 de alterações do Regulamento n.º 154 da ONU;

- pneus recauchutados para veículos ligeiros de passageiros e seus reboques — as alterações propostas transferem as prescrições relativas ao desempenho de aderência na neve dos pneus recauchutados do Regulamento n.º 108 da ONU para um novo regulamento específico da ONU relativo à homologação de pneus recauchutados das classes C1, C2 e C3 no que diz respeito ao seu desempenho em matéria de aderência na neve e/ou à sua classificação como pneu de tração. Estas alterações resolvem as dificuldades que as empresas de recauchutagem e as entidades homologadoras têm encontrado na prática aquando da homologação de instalações de recauchutagem que produzem «pneus para utilização em condições de neve extremas» e da verificação da conformidade da produção desses pneus recauchutados;
- pneus recauchutados para veículos comerciais e seus reboques — as alterações propostas transferem as prescrições relativas ao desempenho de aderência na neve dos pneus recauchutados e a respetiva classificação como pneus de tração do Regulamento n.º 109 da ONU para um novo regulamento específico da ONU relativo à homologação de pneus recauchutados das classes C1, C2 e C3 no que diz respeito ao seu desempenho em matéria de aderência na neve e/ou à sua classificação como pneu de tração. Estas alterações resolvem as dificuldades que as empresas de recauchutagem e as entidades homologadoras têm encontrado na prática aquando da homologação de instalações de recauchutagem que produzem «pneus para utilização em condições de neve extremas» e da verificação da conformidade da produção desses pneus recauchutados;
- pneus: resistência ao rolamento, ruído de rolamento e aderência em pavimento molhado — as alterações propostas melhoram a reprodutibilidade do método de ensaio de aderência na neve, substituindo os pneus de referência atuais SRTT C3 19.5 e 22.5 pelos novos pneus de referência SRTT C3 19.5 e 22.5 lamelados. Para além de uma série de alterações de redação, a referência às normas ISO é atualizada em muitos parágrafos e é introduzida uma nova fórmula de correção da temperatura para as emissões sonoras de rolamento dos pneus das classes C1 e C2. A proposta introduziu igualmente uma nova metodologia para medir a abrasão dos pneus C1;
- prescrições uniformes para a homologação de motores de combustão interna a instalar em tratores agrícolas e florestais e em máquinas móveis não rodoviárias no que diz respeito à medição da potência útil, do binário útil e do consumo específico de combustível — as alterações propostas visam corrigir erros tipográficos, bem como permitir a utilização do hidrogénio como combustível para a homologação de motores de combustão interna a instalar em tratores agrícolas e florestais e em máquinas móveis não rodoviárias, no que diz respeito à medição da potência útil, do binário útil e do consumo específico de combustível;
- sistemas reforçados de retenção para crianças — as alterações propostas visam permitir a instalação de um dispositivo de proteção do manequim no banco de ensaio no ensaio frontal dinâmico com uma almofada elevadora universal, sem danificar o pescoço do manequim.
- veículos movidos a hidrogénio e a pilha de combustível — as alterações propostas corrigem as referências que foram incluídas durante a transposição do RTG 13, fase 1, para a série original de alterações do Regulamento n.º 134 da ONU e copiadas para a série 01 de alterações do Regulamento n.º 134 da ONU;

- veículos de transporte rodoviário silenciosos — as alterações propostas reduzem as incertezas de medição durante a medição do nível sonoro da banda de um terço de oitava e reduzem as zonas cinzentas existentes no contexto da emissão das homologações. Além disso, é tido em conta o comportamento do sistema de aviso sonoro do veículo (AVAS) acima de uma velocidade do veículo de 20 km/h e em marcha-atrás, assegurando, assim, uma interação efetiva entre este regulamento e os requisitos de outros regulamentos relativos ao nível sonoro máximo admissível na gama de velocidades do AVAS e as disposições adicionais em matéria de emissões sonoras (ASEP) ou as disposições adicionais em matéria de emissões sonoras em condições de circulação reais;
- dispositivos retrorrefletores — as alterações propostas alinham o procedimento a seguir em caso de reflexão de uma superfície do retrorrefletor tanto para a medição do coeficiente de intensidade luminosa como para a medição da cor. Atualmente, o procedimento de medição é diferente, podendo as medições resultar em coordenadas de cor diferentes em laboratórios diferentes; e
- cibersegurança e sistema de gestão da cibersegurança — a proposta visa alargar o âmbito de aplicação do Regulamento n.º 155 da ONU para passar a incluir todos os veículos da categoria L;
- uma proposta de novo regulamento da ONU relativo ao desempenho em termos de aderência na neve e à classificação dos pneus de tração para pneus recauchutados — este novo regulamento da ONU é proposto para resolver as dificuldades que as empresas de recauchutagem e as entidades homologadoras têm encontrado na prática no que concerne aos requisitos atuais para a homologação de instalações de recauchutagem que produzem «pneus para utilização em condições de neve extremas» e a verificação da conformidade da produção desses pneus recauchutados. Esta proposta é apresentada em conjunto com as propostas que suprimem as prescrições relativas à aderência na neve dos pneus recauchutados dos Regulamentos n.ºs 108 e 109 da ONU; e
- propostas de alteração dos RTG n.ºs 9, 13, 21, 22 e 24 da ONU para atualizar as disposições sobre:
 - segurança dos peões — as alterações propostas dizem respeito à elaboração de disposições para o ensaio de veículos equipados com sistemas acionáveis de proteção dos peões, incluindo os pré-requisitos, sem alterar os pêndulos que simulam uma cabeça e os parâmetros correspondentes para os ensaios da parte superior da tampa do compartimento do motor.
 - veículos movidos a hidrogénio e a pilha de combustível — as alterações propostas corrigem erros de redação no texto da alteração 1 do RTG n.º 13 da ONU;
 - determinação da potência dos veículos eletrificados (DEVP) — as alterações propostas melhoram as definições e as especificações e introduzem um conceito de família; a fim de ter em conta grupos motopropulsores altamente integrados, preveem igualmente um método de ensaio adicional para o procedimento de ensaio ISO (TP1), que utiliza a relação de distribuição da potência entre duas partes de um grupo motopropulsor indicada pelo sinal a bordo.
 - durabilidade da bateria a bordo dos veículos ligeiros eletrificados — as alterações propostas introduzem requisitos para a verificação da distância virtual comunicada pelo fabricante; e
 - medição em laboratório das emissões dos travões dos veículos ligeiros — as alterações propostas introduzem o procedimento para determinar os coeficientes

da quota-parte da travagem por atrito específicos do veículo a utilizar com o RTG para a medição da matéria particulada proveniente do desgaste dos travões e do número de partículas emitidas pelos travões utilizados nos veículos ligeiros até 3,5 toneladas.

O WP.29 prevê a votação destas propostas na sua reunião de 25 a 28 de junho de 2024.

É igualmente necessário definir a posição da UE sobre:

- uma proposta de alteração 4 da Resolução Mútua n.º 1 — as alterações propostas introduzem especificações para a qualificação de modelos de corpo humano para a determinação do tempo de impacto da cabeça de um peão como pré-requisito para os sistemas acionáveis de proteção dos peões, em conformidade com os requisitos do RTG n.º 9 da ONU.
- uma proposta de alteração do documento de interpretação do Regulamento n.º 155 da ONU — a proposta visa alinhar o documento de interpretação com a proposta paralela de alteração do Regulamento n.º 155 da ONU, alargando o âmbito de aplicação do regulamento para passar a incluir todos os veículos da categoria L.
- uma proposta de orientações e recomendações para os requisitos de segurança, as avaliações e os métodos de ensaio dos sistemas de condução automatizada (ADS), tendo em vista o desenvolvimento da regulamentação e
- uma proposta de alteração das orientações gerais para os procedimentos regulamentares das Nações Unidas e as disposições transitórias nos regulamentos da ONU — a proposta clarifica a aplicação das disposições transitórias nos regulamentos da ONU.

A UE deve apoiar os atos mencionados, uma vez que estão em consonância com a sua política de mercado interno no que respeita à indústria automóvel em matéria de segurança, automatização e emissões, bem como com as suas políticas em matéria de transportes, clima e energia.

Todos estes atos têm um impacto muito positivo na competitividade do setor automóvel da UE e no comércio internacional. Uma votação a favor destes atos fomentaria o progresso tecnológico, proporcionaria economias de escala, evitaria a fragmentação do mercado interno e garantiria que as normas do setor automóvel fossem aplicadas de igual modo em toda a UE.

O recurso a peritos externos não é pertinente para a presente proposta. No entanto, o Comité Técnico «Veículos a Motor» examinou a presente proposta.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece que o Conselho adote decisões que definem «as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam a instância em questão. A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» engloba ainda os instrumentos que não têm um efeito vinculativo por

força do direito internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»³.

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O WP.29 é uma instância na qual as partes contratantes da UNECE discutem a aplicação do Acordo de 1958 revisto e do Acordo Paralelo.

Os atos que o WP.29 é chamado a adotar constituem atos que produzem efeitos jurídicos.

Os regulamentos da ONU estabelecidos no ato previsto serão vinculativos para a UE. Juntamente com a resolução da ONU e os RTG da ONU, poderão influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE no domínio da homologação de veículos.

Os atos previstos não completam nem alteram o quadro institucional do Acordo.

A base jurídica processual da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do teor do ato previsto sobre o qual é adotada uma posição em nome da UE.

Um ato previsto pode ter duas finalidades ou componentes, uma das quais pode ser identificada como a principal e a outra como meramente acessória. Neste caso, a decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber, a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

A finalidade principal e o conteúdo do ato previsto dizem respeito à aproximação legislativa. A base jurídica material da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 114.º do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 114.º do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

³ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 e 64.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas, no que respeita às propostas de alteração dos Regulamentos n.ºs 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 134, 138, 150, 155 da ONU, a uma proposta de um novo regulamento da ONU relativo ao desempenho da aderência na neve e à classificação dos pneus de tração para pneus recauchutados, às propostas de alteração dos regulamentos técnicos globais n.ºs 9, 13, 21, 22 e 24 da ONU e a uma proposta de alteração da Resolução Mútua n.º 1 da ONU.

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) Pela Decisão 97/836/CE do Conselho¹, a União aderiu ao Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (UNECE) relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto»). O Acordo de 1958 revisto entrou em vigor em 24 de março de 1998.
- (2) Pela Decisão 2000/125/CE do Conselho², a União aderiu ao Acordo relativo ao estabelecimento de regulamentos técnicos globais aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados em veículos de rodas («Acordo Paralelo»). O Acordo Paralelo entrou em vigor em 15 de fevereiro de 2000.
- (3) O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho³ estabelece disposições administrativas e requisitos técnicos para a homologação e a colocação no

¹ Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de novembro de 1997, relativa à adesão da Comunidade Europeia ao Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto») (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

² Decisão 2000/125/CE do Conselho, de 31 de janeiro de 2000, relativa à celebração do Acordo relativo ao estabelecimento de regulamentos técnicos globais aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados em veículos de rodas («Acordo Paralelo») (JO L 35 de 10.2.2000, p. 12).

³ Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

mercado de todos os novos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas. Esse regulamento integra os regulamentos adotados no quadro do Acordo de 1958 revisto («regulamentos da ONU») no sistema de homologação da UE, quer como requisitos de homologação, quer como alternativas à legislação da União.

- (4) Nos termos do artigo 1.º do Acordo de 1958 revisto e do artigo 6.º do Acordo Paralelo, o Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos da UNECE (WP.29) pode adotar propostas de alteração dos regulamentos da ONU, dos RTG da ONU e das resoluções da ONU, bem como propostas de novos regulamentos da ONU, de novos RTG e de novas resoluções da ONU sobre a homologação de veículos. Além disso, nos termos dessas disposições, o WP.29 da UNECE pode adotar propostas de autorização para elaborar alterações aos RTG da ONU ou para elaborar novos RTG da ONU e pode adotar propostas de prorrogação de mandatos para os RTG da ONU.
- (5) De 25 a 28 de junho de 2024, durante a 193.^a sessão do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos da UNECE, o WP.29 pode adotar: propostas de alteração dos Regulamentos da ONU n.ºs 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 e 155; uma proposta de novo regulamento da ONU relativo ao desempenho em termos de aderência na neve e à classificação dos pneus de tração para pneus recauchutados; propostas de alteração dos RTG da ONU n.ºs 9, 13, 21, 22 e 24; e uma proposta de alteração da Resolução Mútua n.º 1.
- (6) Os regulamentos da ONU serão vinculativos para a União. Juntamente com a resolução da ONU e os RTG da ONU, poderão influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE no domínio da homologação de veículos. Por conseguinte, convém definir a posição a adotar, em nome da União, no WP.29, no que respeita à adoção dessas propostas.
- (7) A fim de refletir a experiência adquirida e a evolução técnica, os requisitos relativos a determinados aspetos ou características abrangidos pelos Regulamentos n.ºs 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 e 155 da ONU, pela Resolução Mútua n.º 1 e pelos RTG n.ºs 9, 13, 21, 22 e 24 da ONU têm de ser alterados ou completados.
- (8) A fim de permitir o progresso técnico e de melhorar a segurança e reduzir a pegada ambiental, é necessário adotar um novo regulamento da ONU relativo ao desempenho da aderência na neve e à classificação dos pneus de tração para os pneus recauchutados.
- (9) Estas propostas estão em consonância com a política do mercado interno da UE para a indústria automóvel em matéria de segurança, automatização e emissões, bem como com as suas políticas em matéria de transportes, clima e energia, e têm um impacto muito positivo na competitividade do setor automóvel da UE e no comércio internacional.
- (10) Tendo em conta os benefícios referidos, sugere-se que se vote a favor dessas propostas,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, na 193.^a sessão do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos da UNECE, a realizar de 25 a 28 de junho de 2024, é a de votar a favor das propostas enumeradas no anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*