



Bruxelles, 11 octombrie 2019  
(OR. en)

13052/19

---

---

Dosar interinstituțional:  
2019/0232(NLE)

---

---

MI 705  
ECO 104  
ENT 227  
UNECE 15

## NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

---

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	11 octombrie 2019
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2019) 480 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul comitetelor relevante ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește propunerile de modificări la Regulamentele ONU nr. 0, 16, 17, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 și 150, propunerea de modificare a Regulamentului tehnic mondial (RTM) nr. 2, propunerea de amendamente la Rezoluția reciprocă M.R.1, propunerile de amendamente la Rezoluțiile consolidate R.E.3 și R.E.5 și propunerile de autorizare pentru elaborarea unui amendament la RTM nr. 6 și pentru elaborarea unui nou RTM privind determinarea puterii vehiculelor electrice (DEVP)

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2019) 480 final.

---

Anexă: COM(2019) 480 final

Bruxelles, 11.10.2019  
COM(2019) 480 final

2019/0232 (NLE)

Propunere de

### **DECIZIE A CONSILIULUI**

**privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul comitetelor relevante ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește propunerile de modificări la Regulamentele ONU nr. 0, 16, 17, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 și 150, propunerea de modificare a Regulamentului tehnic mondial (RTM) nr. 2, propunerea de amendamente la Rezoluția reciprocă M.R.1, propunerile de amendamente la Rezoluțiile consolidate R.E.3 și R.E.5 și propunerile de autorizare pentru elaborarea unui amendament la RTM nr. 6 și pentru elaborarea unui nou RTM privind determinarea puterii vehiculelor electrice (DEVP)**

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. **OBIECTUL PROPUNERII**

Prezenta propunere se referă la o decizie de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în unul din grupurile permanente de lucru din cadrul instituțional al Națiunilor Unite, și anume în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite („Grupul de lucru 29” denumit în continuare „WP.29”), în legătură cu adoptarea avută în vedere de către acest grup de lucru a amendamentelor la regulamentele ONU existente (în temeiul Acordului revizuit din 1958) sau la regulamentele tehnice mondiale ONU existente (RTM ONU în temeiul Acordului paralel) și la o serie de rezoluții în temeiul ambelor acorduri.

### 2. **CONTEXTUL PROPUNERII**

#### 2.1. **Acordul din 1958 și Acordul din 1998**

Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (denumită în continuare „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 (denumit în continuare „Acordul revizuit din 1958”) și 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”) vizează dezvoltarea unor cerințe armonizate menite să înlăture barierele tehnice din calea comerțului cu autovehicule între părțile contractante ale CEE-ONU și să garanteze că aceste vehicule oferă un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului. Acordurile au intrat în vigoare pentru UE la 24 martie 1998 și, respectiv, la 15 februarie 2000. Ambele sunt administrate de Forumul mondial CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (Grupul de lucru 29 sau WP.29).

Uniunea Europeană este parte la aceste acorduri<sup>1</sup>.

#### 2.2. **Forumul mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Grupul de lucru 29 sau WP. 29**

WP.29 oferă un cadru unic pentru armonizarea la nivel mondial a reglementărilor 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. Funcționează ca un forum mondial care permite discuții libere cu privire la reglementările privind autovehiculele, în cadrul cărora se discută punerea în aplicare a Acordului revizuit din 1958 și a Acordului paralel. Orice țară membră a Organizației Națiunilor Unite și orice organizație de integrare

---

<sup>1</sup> 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 („acord paralel”) (JO L 35, 10.2.2000, p. 12).

economică regională, instituită de țări membre ale Organizației Națiunilor Unite, poate participa pe deplin la activitățile WP.29 și poate deveni parte contractantă la acordurile privind vehiculele administrate de WP.29.

Reuniunile WP.29 au loc de trei ori pe an, și anume în lunile martie, iunie și noiembrie. În cadrul fiecărei reuniuni se adoptă noi regulamente ONU, noi regulamente tehnice mondiale ONU (RTM ONU) și/sau amendamente la regulamentele ONU existente (în temeiul Acordului revizuit din 1958) sau la regulamentele tehnice mondiale ONU existente (RTM ONU în temeiul Acordului paralel), pentru a se ține seama de progresele tehnice. Înainte de fiecare reuniune WP.29, aceste amendamente sunt discutate pentru prima dată la nivel tehnic în cadrul organismelor subsidiare specializate ale WP.29.

Ulterior, are loc un vot la nivelul WP.29 (și anume, prin majoritate calificată a părților contractante prezente și care votează propunerile în temeiul Acordului revizuit din 1958 și printr-un vot prin consens al părților contractante prezente și care votează propunerile în temeiul Acordului paralel).

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii cu privire la noile regulamente și la RTM, la amendamentele, completările și rectificările acestora este stabilită înainte de fiecare WP.29 printr-o decizie a Consiliului în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE.

### **2.3. Actul avut în vedere al WP.29**

Între 12 și 14 noiembrie 2019, în cursul celei de a 179-a sesiuni a sa, WP.29 poate adopta propunerile de modificare a Regulamentelor ONU nr. 0, 16, 17, 21, 35, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 și 150, propunerea de modificare a Regulamentului tehnic mondial (RTM) nr. 2, propunerea de modificare a Rezoluției reciproce M.R.1, propunerile de modificare a Rezoluțiilor consolidate R.E.3 și R.E.5 și propunerile de autorizare pentru elaborarea unei modificări la GTR nr. 6 și pentru elaborarea unui nou RTM privind determinarea puterii vehiculelor electrice (DEVP).

## **3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII**

Sistemul WP.29 consolidează sistemul internațional de armonizare a standardelor privind vehiculele. Acordul din 1958 joacă un rol cheie pentru acest obiectiv, deoarece producătorii din UE pot opera în temeiul unui set comun de reglementări privind omologarea de tip știind că produsul va fi recunoscut de părțile contractante ca fiind în conformitate cu legislația lor națională. De exemplu, 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 temeiul Acordului din 1958.

O abordare similară a fost adoptată în ceea ce privește Directiva 2007/46/CE, care a înlocuit sistemele de omologare ale statelor membre cu o procedură de omologare a Uniunii și a stabilit un cadru armonizat cuprinzând dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru toate vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate noi. Directiva menționată a încorporat regulamentele ONU în sistemul de omologare UE de tip, fie ca cerințe pentru omologarea de tip, fie ca alternative la legislația Uniunii. De la adoptarea directivei respective, regulamentele ONU au fost incluse din ce în ce mai des în legislația Uniunii în cadrul omologării UE de tip.

Odată ce propunerile de modificare a noilor regulamente ONU sunt adoptate de WP.29 și odată ce aceste acte sunt notificate părților contractante de către secretarul executiv al CEE-ONU, atunci după șase luni, în absența obiecțiilor din partea unor părți contractante care să constituie o minoritate de blocare, actele pot, în final, să intre în vigoare și să fie transpuse în normele naționale aplicabile ale fiecărei părți contractante. În UE, transpunerea este finalizată în urma publicării acestor acte în *Jurnalele Oficiale ale Uniunii Europene*. Cerințele modificate sau noi, care decurg din intrarea în vigoare a acestor acte avute în vedere, sunt direct aplicabile în legislația UE (și anume, pentru omologarea europeană de tip a întregului vehicul) după modificarea anexei 4 la Directiva 2007/46/CE și a anexei 1 la Regulamentul (CE) nr. 661/2009.

Prin urmare, este necesar să se definească poziția Uniunii cu privire la:

- propunerile de amendamente la Regulamentele ONU nr. 0, 16, 17, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 și 150;
- propunerea de amendamente la Regulamentul tehnic mondial (RTM) nr. 2;
- propunerea de amendamente la Rezoluția reciprocă MR.1;
- propunerile de amendamente la Rezoluțiile consolidate R.E.3 și R.E.5, precum și
- propunerile de autorizații pentru elaborarea unui amendament la RTM nr. 6 și pentru elaborarea unui nou RTM privind determinarea puterii vehiculelor electrice (DEVP),

supuse la vot în cadrul reuniunii WP.29 din noiembrie 2019, care se va desfășura între 12 și 14 noiembrie 2019.

Uniunea ar trebui să sprijine actele de mai sus, deoarece acestea sunt în deplină conformitate cu obiectivele Uniunii privind politica în domeniul pieței interne în ceea ce privește industria autovehiculelor și sunt în concordanță cu politicile Uniunii în domeniile transporturilor, climei și energiei. Aceste acte au un impact deosebit de pozitiv asupra competitivității industriei autovehiculelor și asupra comerțului internațional ale UE. Votul în favoarea acestor acte va favoriza progresul tehnologic, va oferi avantaje de economii de scară, va preveni fragmentarea pieței interne și va asigura standarde de mediu și de siguranță uniforme în întreaga Uniune.

Expertiza externă nu este relevantă în cazul prezentei propuneri. Totuși, aceasta va fi examinată de Comitetul tehnic pentru autovehicule.

## **4. TEMEIUL JURIDIC**

### **4.1. Temeiul juridic procedural**

#### *4.1.1. Principii*

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor 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. Sunt incluse, de asemenea, 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<sup>2</sup>”.

#### *4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție*

WP.29 este un organism în cadrul căruia punerea în aplicare a Acordului revizuit din 1958 și a Acordului paralel este discutată între părțile contractante la CEE-ONU.

Actele pe care WP.29 este invitat să le adopte sunt acte cu efecte juridice.

Regulamentele ONU din cadrul actului avut în vedere vor fi obligatorii pentru Uniune și vor fi în măsură să influențeze în mod decisiv conținutul legislației UE în domeniul omologării de tip a vehiculelor. Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>3</sup> a înlocuit sistemele de omologare ale statelor membre cu o procedură de omologare a Uniunii și a stabilit un cadru armonizat cuprinzând dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru toate vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate noi. Directiva respectivă a încorporat regulamentele adoptate în temeiul Acordului revizuit din 1958 (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. După adoptarea Directivei 2007/46/CE, regulamentele ONU au fost incluse din ce în ce mai mult în legislația Uniunii.

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 Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze 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*

---

<sup>2</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014 în cauza Germania/Consiliu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

<sup>3</sup> Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la apropierea legislativă. Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este articolul 114.

#### 4.3. *Concluzie*

Temeiul juridic al deciziei propuse ar trebui să fie articolul 114, coroborat cu articolul 218 alineatul (9), din TFUE.

Propunere de

## DECIZIE A CONSILIULUI

**privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul comitetelor relevante ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește propunerile de modificări la Regulamentele ONU nr. 0, 16, 17, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 și 150, propunerea de modificare a Regulamentului tehnic mondial (RTM) nr. 2, propunerea de amendamente la Rezoluția reciprocă M.R.1, propunerile de amendamente la Rezoluțiile consolidate R.E.3 și R.E.5 și propunerile de autorizare pentru elaborarea unui amendament la RTM nr. 6 și pentru elaborarea unui nou RTM privind determinarea puterii vehiculelor electrice (DEVP)**

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<sup>4</sup>, 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 („Acordul revizuit din 1958”). Acordul revizuit din 1958 a intrat în vigoare la 24 martie 1998.
- (2) Prin Decizia 2000/125/CE a Consiliului<sup>5</sup>, 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) În conformitate cu articolul 1 din Acordul revizuit din 1958 și cu articolul 6 din Acordul paralel, Forumul mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al CEE-ONU (Grupul de lucru 29 sau WP.29) poate adopta, după caz, propunerile de modificare a Regulamentelor ONU nr. 0, 16, 17, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 și 150, propunerea de modificare a Regulamentului tehnic mondial (RTM) nr. 2,

---

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> 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 („acord paralel”) (JO L 35, 10.2.2000, p. 12).

propunerea de amendamente la Rezoluția reciprocă M.R.1, propunerile de amendamente la Rezoluțiile consolidate R.E.3 și R.E.5 și propunerile de autorizare pentru elaborarea unui amendament la RTM nr. 6 și pentru elaborarea unui nou RTM privind determinarea puterii vehiculelor electrice (DEVP).

- (4) WP.29, cu ocazia celei de a 179-a sesiuni a Forumului Mondial care va avea loc între 12 și 14 noiembrie 2019, urmează să adopte actele de mai sus în legătură cu dispozițiile administrative și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea vehiculelor cu roți, a echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți, precum și în legătură cu regulamentele tehnice mondiale aplicabile acestora.
- (5) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul WP.29 în ceea ce privește adoptarea propunerilor de regulamente ONU, deoarece regulamentele ONU vor fi obligatorii pentru Uniune și pot influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii în domeniul omologării de tip a vehiculelor.
- (6) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>6</sup> a înlocuit sistemele de omologare ale statelor membre cu o procedură de omologare a Uniunii și a stabilit un cadru armonizat cuprinzând dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru toate vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate noi. Directiva respectivă a încorporat regulamentele adoptate în temeiul Acordului revizuit din 1958 (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. După adoptarea Directivei 2007/46/CE, regulamentele ONU au fost incluse din ce în ce mai mult în legislația Uniunii.
- (7) Având în vedere experiența acumulată și evoluțiile tehnice, este necesar ca cerințele referitoare la anumite elemente sau aspecte cuprinse în Regulamentele ONU nr. 0, 16, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 și 150 să fie modificate sau completate. În plus, anumite dispoziții din Regulamentul tehnic mondial al ONU (RTM) nr. 2 trebuie modificate și anumite dispoziții din Regulamentul ONU nr. 17 trebuie corectate. În final, trebuie adoptate amendamente la Rezoluția reciprocă M.R.1 și amendamente la Rezoluțiile consolidate R.E.3 și R.E.5.
- (8) Documentul de lucru al WP.29 ECE/TRANS/WP.29/2019/93 se referă la o propunere pentru seria 01 de amendamente la Regulamentul ONU nr. 35 (Comenzi prin pedală). Având în vedere că UE nu aplică dispozițiile uniforme din Regulamentul ONU nr. 35, nu este necesar să se stabilească o poziție a Uniunii privind propunerea ECE/TRANS/WP.29/2019/93.
- (9) Documentul de lucru al WP.29 ECE/TRANS/WP.29/2019/114 se referă la o propunere pentru completarea 2 a seriei 03 de amendamente la Regulamentul ONU nr. 79 (Echipamente de direcție), astfel cum a fost transmisă inițial de către președintele organismului subsidiar specializat relevant al WP.29. La ultima reuniune a organismului subsidiar specializat, ca urmare a preocupărilor anumitor părți contractante, președintele a fost de acord să înainteze un document revizuit la WP.29. Deoarece documentul nu este în prezent disponibil pe portalul secretariatului WP.29 și

---

<sup>6</sup> Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

poate necesita discuții suplimentare între experți, ar fi oportun ca documentul să fie trimis înapoi organismului subsidiar specializat.

- (10) Autorizarea de a elabora amendamentul 4 la Regulamentul tehnic mondial (RTM) nr. 2 este menționată în mod incorect pe portalul secretariatului WP.29, iar ECE/TRANS/WP.29/AC.3./36 ar trebui corectat pentru a se citi ECE/TRANS/WP.29/AC.3./36/Rev.1.
- (11) Documentul de lucru al WP.29, ECE/TRANS/WP.29/2019/118, se referă la o propunere de modificare a anexei IV la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3). Prezenta propunere trebuie analizată împreună cu un document informal WP.29-179-06, care clarifică trimiterea la standardul ISO privind efectuarea de măsurători ale calității combustibililor pentru anumiți parametri.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul WP.29 în cursul celei de a 179-a sesiuni a sa, care va avea loc între 12 și 14 noiembrie 2019, este aceea de a vota în favoarea propunerilor enumerate în anexa 1 la prezenta decizie.

#### *Articolul 2*

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de-a 179-a sesiuni a WP.29, care va avea loc între 12 și 14 noiembrie 2019, este aceea de a vota împotriva propunerii pentru completarea 2 a seriei 03 de amendamente la Regulamentul ONU nr. 79 (Echipamente de direcție, documentul de lucru ECE/TRANS/WP.29/2019/114).

#### *Articolul 3*

Prezenta decizie se adresează Comisiei.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu  
Președintele*