

Bruxelles, 8 ottobre 2025
(OR. en)

13719/25

**Fascicolo interistituzionale:
2025/0317 (NLE)**

**MI 759
ENT 210
UNECE 12**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2025) 627 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda le proposte di regolamenti ONU del novembre 2025

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 627 final.

All.: COM(2025) 627 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 8.10.2025
COM(2025) 627 final

2025/0317 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda le proposte di regolamenti ONU del novembre 2025

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'UE in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (WP.29) in riferimento all'adozione di modifiche di regolamenti delle Nazioni Unite (ONU) attualmente in vigore.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. L'accordo del 1958 riveduto e l'accordo parallelo

Sono in vigore due accordi per l'elaborazione di prescrizioni armonizzate finalizzate a eliminare gli ostacoli tecnici al commercio di veicoli a motore tra le parti contraenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e per garantire che i veicoli a motore offrano un elevato livello di sicurezza e di protezione dell'ambiente:

- l'accordo dell'UNECE relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore, e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("accordo del 1958 riveduto"); e
- l'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo").

Per l'UE, tali accordi sono entrati in vigore rispettivamente il 24 marzo 1998 e il 15 febbraio 2000. Il WP.29 supervisiona i lavori relativi a tali accordi.

2.2. Il Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite

Il WP.29 costituisce un quadro unico per l'armonizzazione a livello mondiale della regolamentazione sui veicoli. Si tratta di un gruppo di lavoro permanente nel quadro istituzionale delle Nazioni Unite, con un mandato specifico e un regolamento interno proprio. Il WP.29 è un forum mondiale nel cui ambito hanno luogo discussioni aperte sui regolamenti riguardanti i veicoli a motore e l'attuazione dell'accordo del 1958 riveduto e dell'accordo parallelo. Ogni Stato membro delle Nazioni Unite e ogni organizzazione regionale di integrazione economica costituita da Stati membri delle Nazioni Unite ha la facoltà di partecipare a pieno titolo alle attività del WP.29 e di diventare parte contraente degli accordi in materia di veicoli supervisionati dal WP.29. L'UE è parte di tali accordi¹.

Il WP.29 si riunisce tre volte l'anno, in marzo, giugno e novembre. Per tenere conto del progresso tecnico, nel corso di ciascuna riunione il WP.29 può adottare:

¹ Decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto") (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

Decisione 2000/125/CE del Consiglio, del 31 gennaio 2000, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo") (GU L 35 del 10.2.2000, pag. 12).

nuovi regolamenti ONU;
nuove risoluzioni ONU;
nuovi regolamenti tecnici mondiali ONU (GTR ONU);
modifiche di regolamenti e risoluzioni ONU a norma dell'accordo del 1958 riveduto; e
modifiche di GTR ONU e risoluzioni ONU a norma dell'accordo parallelo.
Prima di ogni riunione del WP.29, appositi organi sussidiari del WP.29 discutono tali modifiche a livello tecnico.

In seguito il WP.29 può adottare proposte:

a maggioranza qualificata delle parti contraenti presenti e votanti per le proposte nell'ambito dell'accordo del 1958 riveduto; oppure

per consenso delle parti contraenti presenti e votanti per le proposte nell'ambito dell'accordo parallelo.

Prima di ogni riunione del WP.29, una decisione del Consiglio a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) stabilisce la posizione da adottare a nome dell'UE per quanto riguarda:

nuovi regolamenti ONU, GTR ONU e risoluzioni ONU; e

modifiche, supplementi e rettifiche di regolamenti ONU, GTR ONU e risoluzioni ONU.

2.3. L'atto previsto del WP.29

Dall'11 al 14 novembre, nell'ambito della sua 197^a sessione, il WP.29 può adottare:

proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 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 e 176; e

una proposta di nuovo GTR ONU sulla durabilità delle batterie di bordo dei veicoli pesanti elettrificati.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UE

Trattandosi di un settore in cui l'Unione europea ha ampiamente legiferato, esso rientra nella competenza esclusiva dell'Unione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE.

Il sistema del WP.29 rafforza l'armonizzazione internazionale delle norme relative ai veicoli. L'accordo del 1958 riveduto svolge una funzione fondamentale per il conseguimento di tale obiettivo. I costruttori dell'UE possono utilizzare un insieme comune di regolamenti di omologazione, sapendo che i loro prodotti saranno riconosciuti conformi alla legislazione nazionale dalle parti contraenti.

Ciò ha consentito l'abrogazione, con il regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale dei veicoli a motore², di oltre 50 direttive dell'UE, che sono state sostituite dai corrispondenti regolamenti elaborati a norma dell'accordo del 1958 riveduto.

Per il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio³ è stata seguita un'impostazione analoga. Tale regolamento stabilisce le disposizioni amministrative e le

² Abrogato e sostituito dal regolamento (UE) 2019/2144.

³ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i

prescrizioni tecniche per l'omologazione e l'immissione sul mercato di tutti i nuovi veicoli e sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti. Esso incorpora i regolamenti adottati a norma dell'accordo del 1958 riveduto nel sistema UE di omologazione, in quanto prescrizioni per l'omologazione o alternative alla legislazione dell'UE.

Una volta che il WP.29 ha adottato una proposta relativa a un nuovo regolamento ONU o alla modifica di un regolamento ONU vigente, il segretario esecutivo dell'UNECE notifica l'atto corrispondente alle parti contraenti. A meno che una minoranza di blocco delle parti contraenti non si opponga entro 6 mesi, l'atto entra in vigore. Ciascuna parte contraente può quindi recepire l'atto nella propria normativa nazionale applicabile. Nell'UE, la pubblicazione dell'atto nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* completa il processo di recepimento.

È necessario stabilire la posizione dell'UE in merito ai seguenti atti:

proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 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 e 176 al fine di aggiornare le disposizioni relative a:

- omologazione internazionale globale di tipi di veicoli – le modifiche proposte sono finalizzate all'aggiornamento dell'elenco delle prescrizioni per l'omologazione applicabili ai componenti e ai sistemi compresi nell'omologazione globale dei tipi di veicoli;
- compatibilità elettromagnetica – le modifiche proposte sono finalizzate al chiarimento e alla razionalizzazione delle prescrizioni vigenti, anche mediante il loro allineamento con le disposizioni più recenti di norme industriali;
- cinture di sicurezza – le modifiche proposte sono finalizzate alla soppressione dei riferimenti all'identificatore unico;
- comandi a pedale – le modifiche proposte sono finalizzate all'aggiornamento dei riferimenti alla procedura di misurazione e taratura della macchina tridimensionale per la determinazione del punto H;
- dispositivi per la visione indiretta – le modifiche proposte sono finalizzate all'introduzione di prescrizioni per l'installazione di specchi di sorveglianza e dispositivi di sorveglianza a telecamera con monitor o registratore e al chiarimento delle prescrizioni vigenti;
- installazione di dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa – le modifiche proposte sono finalizzate alla soppressione del requisito della larghezza di 2 m per le luci di stazionamento, nonché a consentire l'installazione di luci di posizione laterali combinate con catadiottri nella posizione laterale più avanzata dei semirimorchi e di un proiettore di manovra facoltativo in posizione posteriore e a precisare la durata dell'indicazione visiva del segnale di risposta;
- emissioni dei motori ad accensione spontanea e ad accensione comandata (a GPL e a GNC) – le modifiche proposte sono finalizzate all'introduzione di nuove disposizioni per consentire l'omologazione dei motori e dei veicoli dual fuel (a doppia alimentazione) di tipo 1A a idrogeno, all'inclusione di nuovi strumenti di misurazione e di nuove disposizioni per integrare il

regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

monitoraggio a bordo del consumo di carburante e/o di energia durante le prove PEMS e alla modifica dell'ambito di applicazione del regolamento;

- protezione dall'uso non autorizzato dei veicoli delle categorie L1-L7 dotati di manubrio – le modifiche proposte sono finalizzate all'introduzione dell'applicazione della chiave virtuale per i veicoli di categoria L;
- dispositivi speciali di segnalazione - le modifiche proposte sono finalizzate alla correzione e al chiarimento delle disposizioni d'uso vigenti, in particolare per quanto riguarda l'installazione di eventuali colori;
- dispositivi di protezione laterale – le modifiche proposte sono finalizzate a rendere i rimorchi estensibili conformi a tutte le prescrizioni per la protezione laterale valide per i rimorchi indipendentemente dalla lunghezza di questi ultimi, al fine di eliminare i rischi per la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada quando il rimorchio si trova in posizione completamente allungata;
- sterzo – le modifiche proposte sono finalizzate a fare in modo che per i veicoli che presentano funzionalità conformi alla definizione di funzione sterzante a comando automatico (ACSF) sia d'obbligo il rispetto delle prescrizioni corrispondenti del regolamento ONU n. 171;
- emissioni dei veicoli delle categorie M1 e N1 – le modifiche proposte sono finalizzate all'aggiornamento delle prescrizioni relative alla preparazione del dinamometro prima di una prova di tipo 6, a consentire l'omologazione di veicoli che in precedenza rientravano nell'ambito di applicazione esclusivamente come estensione in base alla massa di riferimento e all'inserimento della cilindrata del motore nella scheda informativa;
- parti di ricambio per freni – le modifiche proposte sono finalizzate all'eliminazione di incoerenze tra le informazioni prescritte per la scheda di notifica del regolamento ONU n. 90 e altri regolamenti ONU e all'eliminazione dei riferimenti all'identificatore unico;
- veicoli con motopropulsore elettrico – le modifiche proposte sono finalizzate all'allineamento della traduzione francese con l'originale inglese;
- veicoli destinati al trasporto di merci pericolose – le modifiche proposte sono finalizzate alla correzione di incoerenze tra le prescrizioni;
- veicoli delle categorie M2 e M3 – le modifiche proposte sono finalizzate al miglioramento dell'accessibilità dei veicoli appartenenti alla classe I delle categorie M2 e M3;
- identificazione di comandi, spie e indicatori – le modifiche proposte sono finalizzate all'allineamento delle prescrizioni con la versione aggiornata della norma ISO 2575;
- sicurezza dei pedoni – le modifiche proposte sono finalizzate alla correzione dell'incoerenza tra i momenti di inerzia del femore e della tibia del dispositivo flessibile di simulazione della gamba;
- dispositivi avanzati di ritenuta per bambini - le modifiche proposte sono finalizzate all'estensione della definizione di modulo;
- dispositivo avanzato di frenata di emergenza (AEBS) per i veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3 – le modifiche proposte sono finalizzate

all'introduzione di disposizioni per il ricorso a prove virtuali in alternativa alle prove fisiche;

- veicoli a idrogeno e a celle a combustibile – le modifiche proposte sono finalizzate all'introduzione di prescrizioni per i limitatori di pressione ad azionamento termico e le relative linee di alimentazione e all'integrazione dell'aggiornamento della norma ISO come alternativa;
- sistemi di ancoraggio ISOFIX, ancoraggi ISOFIX top tether e posti a sedere i-Size – le modifiche proposte sono finalizzate alla correzione di alcuni errori tipografici;
- dispositivi di segnalazione luminosa – le modifiche proposte sono finalizzate all'introduzione di prescrizioni per i proiettori di retromarcia;
- dispositivi di illuminazione della strada – la modifica proposta è finalizzata alla correzione della numerazione interna di un paragrafo e al chiarimento delle disposizioni dell'allegato 8 sulla conformità della produzione;
- procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP) – le modifiche proposte sono finalizzate all'integrazione di una serie di correzioni e chiarimenti, alla razionalizzazione del testo e alla modifica della scheda informativa ai fini della coerenza tra la scheda informativa del costruttore e la scheda di omologazione;
- aggiornamento del software e relativo sistema di gestione – le modifiche proposte sono finalizzate all'introduzione di prescrizioni per l'uso del numero di identificazione del software RX;
- sistemi di assistenza al controllo del conducente (DCAS) – le modifiche proposte sono finalizzate all'eliminazione di riferimenti superflui alle manovre avviate dal sistema e all'introduzione di un nuovo allegato contenente istruzioni per l'uso della banca dati protetta dell'ONU, accessibile via internet, per lo scambio di informazioni tra le autorità di omologazione sui problemi verificatisi in relazione al funzionamento del DCAS;
- installazione di sistemi di ritenuta degli occupanti – le modifiche proposte sono finalizzate all'introduzione di alcune precisazioni e alla correzione delle incoerenze;
- cicalini delle cinture di sicurezza – le modifiche proposte sono finalizzate alla correzione di alcuni errori redazionali;
- comando dell'acceleratore in relazione agli errori sul pedale – le modifiche proposte sono finalizzate all'introduzione delle disposizioni concernenti l'inizializzazione del sistema; e
- sistemi di assistenza per il campo di visibilità - le modifiche proposte sono finalizzate all'introduzione di prescrizioni migliorate in caso di resettaggio del sistema; e
- proposte concernenti:
 - un nuovo GTR ONU sulla durabilità delle batterie di bordo dei veicoli pesanti elettrificati – questa proposta è finalizzata alla definizione di metodi armonizzati a livello mondiale per la determinazione delle prestazioni di durabilità delle batterie di bordo dei veicoli pesanti elettrificati;

- una revisione della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3) - le modifiche proposte sono finalizzate all'inserimento di definizioni aggiuntive per i sistemi di guida automatizzata e all'introduzione di nuove categorie di veicoli in linea con il prossimo regolamento dell'ONU sui sistemi di guida automatizzata;
- una modifica della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3) – le modifiche proposte sono finalizzate all'introduzione di prescrizioni concernenti l'uso del numero di identificazione del software RX;
- una rettifica della risoluzione comune n. 1 (M.R.1) – la modifica proposta è finalizzata alla correzione di un errore redazionale relativo all'unità di misura del momento di inerzia; e
- una modifica della risoluzione speciale n. 1 (S.R.1) – la modifica proposta è finalizzata all'inserimento di definizioni aggiuntive per i sistemi di guida automatizzata e all'introduzione di nuove categorie di veicoli.

Il WP.29 prevede di votare su tali proposte in occasione della riunione che si terrà dall'11 al 14 novembre 2025.

È inoltre necessario stabilire la posizione dell'UE in merito a:

- una proposta di documento orientativo sull'uso della banca dati per lo scambio dei documenti di omologazione (DETA) ai fini del regolamento ONU n. 171 (DCAS); e
- una richiesta di autorizzazione all'elaborazione di una modifica del GTR ONU n. 13.

L'UE dovrebbe sostenere gli atti suddetti, perché sono in linea con la sua politica del mercato interno in relazione all'industria automobilistica per quanto riguarda la sicurezza, l'automazione e le emissioni, nonché con la sua geopolitica e le sue politiche in materia di trasporti, clima ed energia.

Tutti questi atti hanno effetti molto positivi sulla competitività del settore automobilistico dell'UE e sul commercio internazionale. Il voto a favore di tali atti favorirebbe il progresso tecnologico, permetterebbe economie di scala, eviterebbe la frammentazione del mercato interno e garantirebbe che gli standard automobilistici siano applicati in modo uniforme in tutta l'UE.

Il ricorso a perizie esterne non è pertinente ai fini della presente proposta. La presente proposta è stata comunque riesaminata dal Comitato tecnico – Veicoli a motore.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE prevede che il Consiglio adotti decisioni che stabiliscano "le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo".

Rientrano nel concetto di "atti che hanno effetti giuridici" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "sono

tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"⁴.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il WP.29 è un organo in cui le parti contraenti dell'UNECE discutono l'attuazione dell'accordo del 1958 riveduto e dell'accordo parallelo.

Gli atti che il WP.29 è chiamato ad adottare sono atti aventi effetti giuridici.

I regolamenti ONU di cui all'atto previsto vincoleranno l'UE nell'ambito del diritto internazionale a norma degli articoli 1 e 12 dell'accordo del 1958 riveduto. Unitamente ai GTR ONU e alle risoluzioni ONU, saranno in grado di incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE nel settore dell'omologazione dei veicoli.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'UE.

L'atto previsto può perseguire una duplice finalità o avere una doppia componente, una delle quali può considerarsi principale e l'altra solo accessoria. In tale caso, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano il ravvicinamento delle legislazioni. La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 114 TFUE.

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 114 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

⁴ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, *Germania/Consiglio*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda le proposte di regolamenti ONU del novembre 2025

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con la decisione 97/836/CE del Consiglio¹ l'Unione ha aderito all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("accordo del 1958 riveduto"). L'accordo del 1958 riveduto è entrato in vigore il 24 marzo 1998.
- (2) Con la decisione 2000/125/CE del Consiglio² l'Unione ha aderito all'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo"). L'accordo parallelo è entrato in vigore il 15 febbraio 2000.
- (3) Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio³ stabilisce le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche per l'omologazione e l'immissione sul mercato di tutti i nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti. Tale regolamento incorpora i regolamenti adottati a norma dell'accordo

¹ Decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto") (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

² Decisione 2000/125/CE del Consiglio, del 31 gennaio 2000, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici mondiali applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo") (GU L 35 del 10.2.2000, pag. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

³ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

del 1958 riveduto ("regolamenti ONU") nel sistema UE di omologazione, in quanto prescrizioni per l'omologazione o alternative alla legislazione dell'Unione.

- (4) A norma dell'articolo 1 dell'accordo del 1958 riveduto e dell'articolo 6 dell'accordo parallelo, il Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (WP.29) può adottare proposte di modifica di regolamenti ONU, di regolamenti tecnici ONU a livello mondiale (GTR ONU) e di risoluzioni ONU, nonché proposte di nuovi regolamenti ONU, di nuovi GTR ONU e di nuove risoluzioni ONU riguardanti l'omologazione dei veicoli. Conformemente a tali disposizioni, il WP.29 può inoltre adottare proposte di autorizzazione all'elaborazione di modifiche dei GTR ONU o di nuovi GTR ONU e di estensione dei mandati dei GTR ONU.
- (5) Dall'11 al 14 novembre 2025, nell'ambito della 197^a sessione del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, il WP.29 può adottare: proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 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 e 176; una proposta di nuovo GTR ONU sulla durabilità delle batterie di bordo dei veicoli pesanti elettrificati; due proposte di modifica della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3); una proposta di rettifica della risoluzione comune n. 1 (M.R.1); nonché una proposta di modifica della risoluzione speciale n. 1 (S.R.1).
- (6) Per rispecchiare l'esperienza sul campo e gli sviluppi tecnici nel corso del processo di omologazione, è necessario modificare o integrare le prescrizioni relative ad alcuni elementi o caratteristiche contemplati dai regolamenti ONU n. 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 e 176.
- (7) Ai fini del progresso tecnologico e della decarbonizzazione, è necessario adottare un nuovo GTR ONU sulla durabilità delle batterie di bordo dei veicoli pesanti elettrificati.
- (8) I regolamenti ONU avranno carattere vincolante per l'Unione. Unitamente al GTR ONU e alle risoluzioni dell'ONU, saranno tali da incidere sul contenuto della legislazione dell'UE nel settore dell'omologazione dei veicoli. È pertanto opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di WP.29 in merito all'adozione di tali proposte,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 197^a sessione del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, che si terrà tra l'11 e il 14 novembre 2025, è quella di votare a favore dei documenti di lavoro dell'ONU indicati nell'allegato della presente decisione.

I rappresentanti dell'Unione in seno al WP29 possono concordare lievi modifiche del progetto di decisione senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*