Conselho
da União Europeia

Bruxelas, 8 de outubro de 2025
(OR. en)

13719/25

Dossiê interinstitucional:
2025/0317 (NLE)

MI 759
ENT 210
UNECE 12

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.° doc. Com.:	COM(2025) 627 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a tomar, 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 diz respeito às propostas de regulamentos da ONU de novembro de 2025

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 627 final.

Anexo: COM(2025) 627 final

COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 8.10.2025
COM(2025) 627 final

2025/0317 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, 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 diz respeito às propostas de regulamentos da ONU de novembro de 2025

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 acordos[1].

[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

O WP.29 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:

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 ao abrigo do Acordo de 1958 revisto; ou

por voto de consenso das partes contratantes presentes e votantes, no caso de propostas ao abrigo 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 11 a 14 de novembro, durante a sua 197.ª sessão, o WP.29 pode adotar:

propostas de alteração dos Regulamentos n.os 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

uma proposta de um novo RTG da ONU relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos pesados eletrificados;

3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UE

Uma vez que se trata de um domínio em que a União Europeia legislou amplamente, é da competência exclusiva da União, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do TFUE.

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[2], revogasse mais de 50 diretivas da UE e as substituísse pelos regulamentos correspondentes elaborados no quadro do Acordo de 1958 revisto.

---

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).

[2] Revogado e substituído pelo Regulamento (UE) 2019/2144.

O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho[3] segue uma abordagem semelhante. Estabelece disposições administrativas e requisitos técnicos para a homologação e a colocação no mercado de todos os novos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas. Este regulamento integra os regulamentos adotados ao abrigo do Acordo de 1958 revisto no sistema de homologação da UE, quer como requisitos de homologação, quer como alternativas à legislação da UE.

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 n.^{os}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 da ONU, com vista à atualização das disposições sobre:

- homologação internacional de veículos completos — as alterações propostas visam atualizar a lista de requisitos de homologação aplicáveis aos componentes e sistemas incluídos na homologação de veículos completos;
- compatibilidade eletromagnética — as alterações propostas visam clarificar e racionalizar os requisitos existentes, alinhando-os, nomeadamente, com as disposições mais recentes em matéria de normas industriais;
- cintos de segurança — as alterações propostas visam suprimir as referências ao identificador único;
- comandos de pedal — as alterações propostas visam atualizar as referências relativas ao procedimento de medição e calibração do ponto H tridimensional;
- dispositivos para visão indireta — as alterações propostas visam introduzir os requisitos para a instalação de espelhos de vigilância e dispositivos de vigilância com câmara, monitor e gravador e clarificar os requisitos existentes;
- instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa — as alterações propostas visam suprimir o requisito de 2 m de largura no que diz respeito às luzes de estacionamento, permitir a instalação de luzes de presença laterais combinadas com retrorrefletores na posição lateral mais avançada dos semirreboques, permitir a instalação de uma luz de manobras opcional montada na retaguarda e clarificar a duração da indicação ótica do sinal de resposta;
- emissões dos motores de ignição por compressão e de ignição comandada (GPL e GNC) — as alterações propostas visam introduzir novas disposições para ter em conta a homologação de motores e veículos com duplo combustível do tipo 1A a hidrogénio, incluir novos instrumentos de

[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).

medição e novas disposições para a monitorização do consumo de combustível e/ou de energia a bordo durante os ensaios PEMS, e alterar o âmbito de aplicação do regulamento;

– proteção contra a utilização não autorizada dos veículos das categorias L1–L7 equipados com guiadores — as alterações propostas visam introduzir a implementação da chave virtual para os veículos da categoria L;

– luzes especiais de aviso — as alterações propostas visam corrigir e clarificar as disposições em vigor relativas à utilização, nomeadamente, no que diz respeito à instalação de eventuais cores;

– dispositivos de proteção lateral — as alterações propostas visam assegurar a conformidade dos reboques extensíveis a todos os requisitos de proteção lateral válidos para os reboques, independentemente do comprimento, a fim de eliminar o risco de segurança para os utentes vulneráveis da via pública quando o reboque se encontrar na sua extensão máxima;

– equipamento de direção — as alterações propostas visam assegurar que os veículos que disponham da funcionalidade que corresponde à definição da função de direção de comando automático, têm de cumprir os requisitos correspondentes do regulamento n.º 171 da ONU;

– emissões dos veículos M1 e N1 — as alterações propostas visam atualizar os requisitos de preparação do dinamómetro antes de um ensaio do tipo 6, permitir a homologação de veículos que anteriormente só se encontravam abrangidos mediante a extensão da homologação com base na massa de referência dos mesmos e introduzir a cilindrada do motor na ficha de informações;

– peças de substituição para travões — as alterações propostas visam resolver a incoerência entre as informações exigidas no formulário de comunicação do Regulamento n.º 90 da ONU em comparação com outros regulamentos da ONU e suprimir as referências ao identificador único;

– veículos com grupo motopropulsor elétrico — as alterações propostas visam alinhar a tradução francesa com o original em inglês;

– veículos destinados ao transporte de mercadorias perigosas — as alterações propostas visam corrigir incoerências nos requisitos;

– veículos das categorias M2 e M3 — as alterações propostas visam melhorar a acessibilidade dos veículos da classe I das categorias M2 e M3;

– identificação dos comandos, avisadores e indicadores — as alterações propostas visam alinhar os requisitos com a versão atualizada da norma ISO 2575;

– segurança dos peões — as alterações propostas visam corrigir a incoerência entre os momentos de inércia do fémur e da tíbia do impactor flexível da parte inferior da perna;

– sistemas reforçados de retenção para crianças — as alterações propostas visam alargar a definição de um módulo;

– sistema avançado de travagem de emergência (AEBS) para veículos M2, M3, N2 e N3 — as alterações propostas visam introduzir disposições para a utilização de ensaios virtuais em alternativa aos ensaios físicos;

- veículos movidos a hidrogénio e a pilhas de combustível — as alterações propostas visam introduzir requisitos para o limitador de pressão acionado termicamente (TPRD) e as respetivas condutas de alimentação e ter em conta a atualização da norma ISO como alternativa;
- sistemas de fixação ISOFIX, pontos de fixação dos tirantes superiores ISOFIX e lugares sentados i-size — as alterações propostas visam corrigir erros tipográficos;
- dispositivos de sinalização luminosa — as alterações propostas visam introduzir requisitos para os dispositivos de projeção em marcha-atrás;
- dispositivos de iluminação da estrada — a alteração proposta visa corrigir a numeração dentro de um ponto e clarificar as disposições relativas à conformidade da produção no anexo 8;
- procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP) — as alterações propostas visam ter em conta uma série de correções e clarificações, racionalizar o texto e alterar a ficha de informações, a fim de assegurar a coerência entre a ficha de informações do fabricante e o certificado de homologação;
- atualização do *software* e sistema de gestão das atualizações do *software* — as alterações propostas visam introduzir requisitos para a utilização do número de identificação do *software* RX;
- sistemas de assistência à condução (DCAS) — as alterações propostas visam eliminar as referências supérfluas às manobras iniciadas pelo sistema e introduzir um novo anexo com orientações sobre a utilização da base de dados segura da ONU para o intercâmbio de informações sobre incidentes relacionados com o funcionamento do DCAS entre as entidades homologadoras;
- instalação de sistemas de retenção de ocupantes — as alterações propostas visam introduzir várias clarificações e corrigir incoerências;
- avisadores de cintos de segurança — as alterações propostas visam corrigir erros de redação;
- controlo da aceleração em caso de utilização do pedal errado — as alterações propostas visam introduzir as disposições relativas à inicialização do sistema; e
- sistemas de assistência no campo de visão — as alterações propostas visam introduzir requisitos melhorados em caso de reconfiguração do sistema; e

- propostas de:
  - um novo RTG da ONU relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos pesados eletrificados — esta proposta visa fornecer métodos harmonizados a nível mundial a fim determinar o desempenho da durabilidade das baterias a bordo dos veículos pesados;
  - uma revisão da resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3) — as alterações propostas visam integrar definições adicionais para os sistemas de condução automatizada e introduzir novas categorias de veículos, em consonância com o futuro regulamento da ONU relativo aos sistemas de condução automatizada;

– uma alteração da resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3) — as alterações propostas visam introduzir requisitos relativos à utilização do número de identificação do *software* RX;

– uma retificação da Resolução Mútua n.º 1 (M.R.1) — a alteração proposta visa corrigir um erro de redação relativo à unidade do momento de inércia; e

– uma alteração à Resolução Especial n.º 1 (S.R.1) — a alteração proposta visa integrar definições adicionais relativas aos sistemas de condução automatizada e introduzir novas categorias de veículos.

O WP.29 prevê submeter estas propostas a votação na sua reunião de 11 a 14 de novembro de 2025.

É igualmente necessário definir a posição da UE sobre:

– uma proposta de um documento de orientação sobre a utilização da base de dados para o intercâmbio de documentação de homologação (DETA) para efeitos do Regulamento n.º 171 da ONU (DCAS); e

– uma proposta de autorização para elaborar uma alteração do RTG n.º 13 da ONU

A UE deve apoiar os atos supramencionados, 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 geopolítica 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 modo uniforme 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»[4].

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

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O WP.29 é uma instância na qual as partes contratantes da UNECE debatem 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 mencionados no ato previsto serão vinculativos para a UE por força do direito internacional, em conformidade com os artigos 1.º e 12.º do Acordo de 1958 revisto. Juntamente com os RTG da ONU e as resoluções da ONU, poderão influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE no domínio da homologação de veículos.

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

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta é 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 tomada 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.

2025/0317 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, 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 diz respeito às propostas de regulamentos da ONU de novembro de 2025

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 Conselho[1], 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 Conselho[2] 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 Conselho[3] estabelece disposições administrativas e requisitos técnicos para a homologação e a colocação no mercado de todos os novos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas. Este

---

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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj).

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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj).

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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

regulamento integra os regulamentos adotados ao abrigo 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 (WP.29) pode adotar propostas de alteração dos regulamentos da ONU, dos regulamentos técnicos globais da (RTG da ONU) e das resoluções da ONU, bem como propostas de novos regulamentos da ONU, de novos RTG da ONU e de novas resoluções da ONU sobre a homologação de veículos. Além disso, nos termos dessas disposições, o WP.29 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 11 a 14 de novembro de 2025, durante a 197.ª sessão do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos, o WP.29 pode adotar: propostas de alteração dos Regulamentos n.os 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; uma proposta para um novo RTG da ONU relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos pesados eletrificados; duas propostas de alterações da resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3); uma proposta de alteração da Resolução Mútua n.º 1 (M.R.1); e uma proposta de alteração da Resolução Especial n.º 1 (S.R.1).

(6) A fim de refletir a experiência adquirida e a evolução técnica durante o processo de homologação, os requisitos relativos a determinados aspetos ou características abrangidos pelos regulamentos n.os 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 da ONU necessitam de ser alterados ou complementados.

(7) A fim de permitir o progresso tecnológico e a descarbonização, é necessário adotar um novo RTG da ONU relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos pesados eletrificados;

(8) Os regulamentos da ONU serão vinculativos para a União. Juntamente com o RTG da ONU e as resoluções da ONU, influenciarão o conteúdo da legislação da União no domínio da homologação de veículos. Por conseguinte, convém definir a posição a tomar em nome da União, no WP.29, no que respeita à adoção dessas propostas,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

A posição a tomar, em nome da União, na 197.ª sessão do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos, a realizar entre 11 e 14 de novembro de 2025, é a de votar a favor dos documentos de trabalho da ONU enumerados no anexo da presente decisão.

Os representantes da União no WP.29 podem aprovar pequenas alterações ao projeto de decisão sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor no data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente