

Brusel 12. února 2026  
(OR. en)

6314/26

---

---

**Interinstitucionální spis:  
2026/0053 (NLE)**

---

---

**MI 122  
ENT 24  
UNECE 1**

## **NÁVRH**

---

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	12. února 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2026) 87 final
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na Světovém fóru Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel, pokud jde o návrhy předpisů OSN na jednání v březnu 2026

---

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2026) 87 final.

---

Příloha: COM(2026) 87 final



EVROPSKÁ  
KOMISE

V Bruselu dne 12.2.2026  
COM(2026) 87 final

2026/0053 (NLE)

Návrh

## **ROZHODNUTÍ RADY**

**o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na Světovém fóru Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel, pokud jde o návrhy předpisů OSN na jednání v březnu 2026**

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### **1. PŘEDMĚT NÁVRHU**

Tento návrh se týká rozhodnutí, kterým se stanoví postoj, jenž má být jménem EU zaujat v rámci Světového fóra Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP.29) k přijetí změn stávajících předpisů OSN.

### **2. SOUVISLOSTI NÁVRHU**

#### **2.1 Revidovaná dohoda z roku 1958 a paralelní dohoda**

Mezi smluvními stranami Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) jsou uzavřeny dvě dohody, jejichž cílem je vypracovat harmonizované požadavky za účelem odstranění technických překážek obchodu s motorovými vozidly a zajistit, aby motorová vozidla skýtala vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Jedná se o:

- Dohodu EHK OSN o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a konstrukční části, které lze montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (dále jen „revidovaná dohoda z roku 1958“) a
- Dohodu o zavedení celosvětových technických předpisů pro kolová vozidla, vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech (dále jen „paralelní dohoda“).

Dohody pro EU vstoupily v platnost dne 24. března 1998 a 15. února 2000. Na práci související s těmito dohodami dohlíží skupina WP.29.

#### **2.2 Světové fórum Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel**

Skupina WP.29 poskytuje jedinečný rámec pro celosvětově harmonizované předpisy týkající se vozidel. WP.29 je stálá pracovní skupina působící v institucionálním rámci Organizace spojených národů, která má své zvláštní pověření a zvláštní jednací řád. Funguje jako celosvětové fórum, které umožňuje otevřené diskuse o předpisech týkajících se motorových vozidel a o provádění revidované dohody z roku 1958 a paralelní dohody. Každá členská země OSN a jakákoli organizace regionální hospodářské integrace založená členskými zeměmi OSN se může plně zapojit do činnosti skupiny WP.29 a může se stát smluvní stranou dohod týkajících se vozidel spravovaných v rámci skupiny WP.29. EU je smluvní stranou těchto dohod<sup>1</sup>.

Skupina WP.29 zasedá třikrát ročně – v březnu, červnu a listopadu. Na každém zasedání může skupina WP.29 za účelem zohlednění technického pokroku přijmout:

nové předpisy OSN;

---

<sup>1</sup> Rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78).

Rozhodnutí Rady 2000/125/ES ze dne 31. ledna 2000 o uzavření Dohody o zavedení celosvětových technických předpisů pro kolová vozidla, vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech („paralelní dohoda“) (Úř. věst. L 35, 10.2.2000, s. 12).

nová usnesení OSN;

nové celosvětové technické předpisy OSN;

změny předpisů a usnesení OSN na základě revidované dohody z roku 1958; a

změny celosvětových technických předpisů OSN a usnesení na základě paralelní dohody.

Před každým zasedáním skupiny WP.29 se tyto změny projednají na technické úrovni v rámci specializovaných pomocných orgánů WP.29.

Následně může skupina WP.29 přijmout návrhy:

kvalifikovanou většinou přítomných smluvních stran hlasujících pro návrhy na základě revidované dohody z roku 1958, nebo

konsensem přítomných smluvních stran hlasujících pro návrhy na základě paralelní dohody.

Před každým zasedáním skupiny WP.29 je rozhodnutím Rady podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) stanoven postoj, který má být jménem EU zaujat k:

novým předpisům OSN, celosvětovým technickým předpisům OSN a usnesením OSN a

změnám, doplňkům a opravám předpisů OSN, celosvětových technických předpisů OSN a usnesení OSN.

### **2.3 Zamýšlený akt skupiny WP.29**

Od 10. do 13. března 2026 může skupina WP.29 během svého 198. zasedání přijmout:

návrhy změn předpisů OSN č. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 a 177,

návrhy nových předpisů OSN:

o laboratorním měření emisí z brzd lehkých vozidel,

o palubních monitorovacích systémech (systémech OBM), ekologickém pasu vozidla a zobrazování environmentálních údajů uvnitř vozidla,

o hasicích systémech motorů,

o systému upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče a

o systému vyspělého upozorňování na rozptýlenost řidiče a

návrh změny Úplného usnesení o společné specifikaci kategorií zdrojů světla.

## **3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM EU**

Jelikož se jedná o oblast, kterou již právní předpisy EU do značné míry upravují, spadá podle čl. 3 odst. 2 SFEU do výlučné pravomoci Unie.

Systém uplatňovaný v rámci skupiny WP.29 přispívá k mezinárodní harmonizaci norem týkajících se vozidel. Při dosahování tohoto cíle má klíčový význam revidovaná dohoda z roku 1958. Výrobci v EU mohou používat společný soubor předpisů o schvalování typu, neboť vědí, že smluvní strany uznávají, že jsou jejich výrobky v souladu s jejich vnitrostátními právními předpisy.

Díky tomuto systému bylo možné nařízením (ES) č. 661/2009 o obecné bezpečnosti motorových vozidel, které bylo později zrušeno a nahrazeno nařízením (EU) 2019/2144,

zrušit více než 50 různých směrnic EU a nahradit je odpovídajícími předpisy vypracovanými na základě revidované dohody z roku 1958.

Podobný přístup uplatňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858<sup>2</sup>. Stanoví správní ustanovení a technické požadavky pro schvalování typu a uvádění všech nových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků na trh. Toto nařízení začleňuje předpisy přijaté na základě revidované dohody z roku 1958 do systému EU schvalování typu, a to buď jako požadavky na schválení typu, nebo jako alternativy k právním předpisům EU.

Jakmile je návrh nového předpisu OSN nebo změn stávajícího předpisu OSN přijat skupinou WP.29, oznámí výkonný tajemník EHK OSN odpovídající akt smluvním stranám. Pokud blokační menšina smluvních stran nevznese námitku do šesti měsíců, vstoupí daný akt v platnost. Každá smluvní strana poté může akt provést ve svých platných vnitrostátních předpisech. V EU je postup provedení dokončen zveřejněním aktu v *Úředním věstníku EU*.

Je nezbytné stanovit postoj EU k těmto aktům:

návrhům změn předpisů OSN č. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 a 177 za účelem aktualizace ustanovení o:

- elektromagnetické kompatibility – cílem navrhovaných změn je sladit různé odkazy na nejnovější platné průmyslové normy,
- brzdění těžkých vozidel – cílem navrhovaných změn je umožnit použití stávajících ustanovení u automatizovaných vozidel, včetně vozidel bez ručního řízení, umožnit čtení hodnot požadavku na brzdění v reálném čase při pravidelných technických prohlídkách, vyjasnit, že je pro zkoušení účinnosti systému nouzového brzdění za podmínek selhání povoleno použití jakéhokoli ovladače systému brzdění, a zavést ustanovení pro schválení typu parkovacího zámku jako alternativy k třecímu parkovacímu brzdění nebo v kombinaci s ním za účelem udržení vozidla v nehybném stavu,
- brzdách pro vozidla kategorií M1 a N1 – cílem navrhovaných změn je vyjasnit stávající ustanovení týkající se podmínek aktivace pro signál nouzového brzdění (ESS) použitím systému provozního brzdění prostřednictvím ovládaní elektronicky ovládané parkovací brzdy (EPB), usilovat o to, aby bylo možno používat stávající ustanovení u automatizovaných vozidel, včetně vozidel bez ručního řízení, zavést ustanovení pro schválení typu parkovacího zámku jako alternativy k třecímu parkovacímu brzdění nebo v kombinaci s ním za účelem udržení vozidla v nehybném stavu, a umožnit čtení hodnot požadavku na brzdění v reálném čase při pravidelných technických prohlídkách,
- rychloměru a počítadlu ujetých kilometrů – cílem navrhovaných změn je odstranit nesoulad požadavků stanovených v předpisech OSN č. 125 a 176 týkajících se asistenčního systému pro pole výhledu s použitelnými požadavky v předpise OSN č. 39,

---

<sup>2</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

- emisích plynných znečišťujících látek z motocyklů – cílem navrhovaných změn předpisu OSN č. 40 je sladit požadavky s ustanoveními emisní normy Euro 3,
- emisích hluku z motocyklů – cílem navrhovaných změn je vyjasnit výklad rychlostního stupně, který se použije při zkouškách shodnosti výroby v případě odlišných atmosférických a environmentálních podmínek,
- montáži zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci – cílem navrhovaných změn je vyjasnit požadavky na diody vyzařující světlo (LED) a požadavky na aktivaci směrových svítlen, zajistit kompatibilitu s asistenčními systémy řidiče,
- motorech na LPG a CNG – cílem navrhovaných změn je usilovat o zavedení požadavků týkajících se palubního systému monitorování spotřeby paliva (OBFCM),
- mechanismu řízení – cílem navrhovaných změn je aktualizovat přechodná ustanovení a usilovat o to, aby bylo možno používat stávající ustanovení u automatizovaných vozidel, včetně vozidel bez ručního řízení,
- emisích vozidel kategorií M1 a N1 – cílem navrhovaných změn je usilovat o zavedení nových požadavků založených na normě Euro 7, včetně požadavků týkajících se manipulačních zařízení a manipulačních strategií, a požadavků týkajících se ochrany proti nedovoleným zásahům, bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti. Kromě toho je cílem navrhovaných změn odstranit zkoušku typu 2 a zavést ustanovení o prodloužené životnosti, jakož i požadavky na shodnost v provozu pro životnost autobaterií,
- vozidlech kategorií M2 a M3 – cílem navrhovaných změn je usilovat o objasnění povinností výrobců v souvislosti s poskytováním informací týkajících se umístění a bezpečného používání nouzových východů a hasicích přístrojů,
- systémech varování při vybočení z jízdního pruhu – cílem navrhovaných změn je sladit znění předpisu s podmínkami pro automatické opětovné uvedení do činnosti při „zahájení každého cyklu startování/běhu motoru“,
- elektronickém stabilizačním programu – cílem navrhovaných změn je sladit znění předpisu s podmínkami pro automatické opětovné uvedení do činnosti při „zahájení každého cyklu startování/běhu motoru“,
- zařízeních pro světelnou signalizaci – cílem navrhovaných změn je usilovat o provedení redakčních oprav označení pro zdroje světla a poskytnout vysvětlení v případě výpočtu mezních hodnot tolerance,
- zařízeních pro osvětlení vozovky – cílem navrhovaných změn je objasnit požadavky na označování pro funkce světlometů a zlepšit přesnost metody nasměrování za pomoci přístrojů,
- celosvětově harmonizovaném zkušebním postupu pro lehká vozidla (WLTP) – cílem navrhovaných změn je zavést nové požadavky založené na normě Euro 7, které zahrnují nová ustanovení týkající se počtu částic (PN10), novou mezní hodnotu pro SHED u emisí způsobených vypařováním, aktualizovaná ustanovení týkající se palubního zařízení pro monitorování spotřeby paliva, jakož i další přizpůsobení technickému pokroku. Kromě toho je cílem navrhovaných změn zavést nové přílohy s

požadavky týkajícími se životnosti autobaterií a novou zkoušku pro dojezd výhradně elektrických vozidel při nízkých teplotách,

- celkových emisích v reálném provozu – cílem navrhovaných změn je změnit oblast působnosti předpisu OSN č. 168 tak, aby odrážel oblast působnosti pro lehká vozidla zavedenou nařízením (EU) 2024/1257, a doplnit koncepci úrovní, která se podobá koncepci úrovní uvedené v předpisu OSN č. 154 a
- systémovém výkonu – cílem navrhovaných změn je sladit oblast působnosti předpisu OSN č. 177 s nařízením (EU) 2024/1257 (Euro 7),

návrhům nových předpisů OSN:

- o laboratorním měření emisí z brzd lehkých vozidel,
- o palubních monitorovacích systémech (systémech OBM), ekologickém pasu vozidla a zobrazování environmentálních údajů uvnitř vozidla,
- o hasicích systémech motorů,
- o systému upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče a
- o systému vyspělého upozorňování na rozptýlenost řidiče a

návrhu změny Úplného usnesení o společné specifikaci kategorií zdrojů světla, která zavádí nové kategorie výměnných LED světelných zdrojů.

Skupina WP.29 plánuje o těchto návrzích hlasovat na svém zasedání ve dnech 10. až 13. března 2026.

Dále je nezbytné stanovit postoj EU k:

návrhu změn rozpisu 2 připojeného k dohodě z roku 1958, jehož cílem je objasnit kritéria pro určení technických zkušeben pro předpisy OSN s ustanoveními o auditu odkazem na požadavky normy ISO/IEC 17021, a

žádosti o zmocnění k zahájení práce na fázi 3 neformální pracovní skupiny pro bezpečnost elektrických vozidel.

EU by měla výše uvedené akty podpořit, neboť jsou v souladu s její politikou vnitřního trhu v oblasti automobilového průmyslu, pokud jde o bezpečnost, automatizaci a emise, jakož i s její geopolitikou a politikami v oblasti dopravy, klimatu a energetiky.

Všechny tyto akty mají velmi pozitivní dopad na konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU a mezinárodní obchod. Hlasování ve prospěch těchto aktů by podpořilo technologický pokrok, vedlo k úsporám z rozsahu, zabránilo roztržičnosti vnitřního trhu a zajistilo, že budou automobilové normy uplatňovány jednotně v celé EU.

Využití externích odborných konzultací není v případě tohoto návrhu relevantní. Návrh byl nicméně přezkoumán Technickým výborem pro motorová vozidla.

## **4. PRÁVNÍ ZÁKLAD**

### **4.1 Procesněprávní základ**

#### *4.1.1 Zásady*

Podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU přijímá Rada rozhodnutí, jimiž se stanoví „postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán

přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody“.

Pojem „akty s právními účinky“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, jimiž se dotýčný orgán řídí. Pojem „akty s právními účinky“ zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie“<sup>3</sup>.

#### 4.1.2 Uplatňování v tomto konkrétním případě

Skupina WP.29 je subjekt, v němž probíhají jednání mezi smluvními stranami EHK OSN o provádění revidované dohody z roku 1958 a paralelní dohody.

Akty, které má skupina WP.29 přijmout, představují akty s právními účinky.

Předpisy OSN uvedené v zamýšleném aktu budou pro EU závazné podle mezinárodního práva v souladu s články 1 a 12 revidované dohody z roku 1958. Společně s usnesením OSN mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právních předpisů EU v oblasti schvalování typu vozidel.

Zamýšlené akty nedoplňují ani nepozměňují institucionální rámec dohody.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

## 4.2 Hmotněprávní základ

### 4.2.1 Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU závisí především na cíli a obsahu zamýšleného aktu, k němuž se zaujímá postoj jménem Unie.

Zamýšlený akt může mít dva cíle nebo složky, z nichž jednu lze označit za hlavní a druhou za čistě vedlejší. V tomto případě musí být rozhodnutí přijaté na základě čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU založeno na jediném hmotněprávním základě, a sice na tom, který se týká hlavního nebo převažujícího cíle či složky.

### 4.2.2 Uplatňování v tomto konkrétním případě

Hlavním cílem a obsahem zamýšleného aktu je sbližování právních předpisů. Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž článek 114 Smlouvy o fungování EU.

## 4.3 Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být článek 114 SFEU ve spojení s čl. 218 odst. 9 SFEU.

## 5. ZVEŘEJNĚNÍ ZAMÝŠLENÉHO AKTU

Jelikož akt skupiny WP.29 pozmění několik předpisů OSN a jedno usnesení OSN a přijme nové předpisy OSN, je vhodné jej po jeho přijetí zveřejnit v *Úředním věstníku Evropské unie*.

---

<sup>3</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, *Německo v. Rada*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

## Návrh

**ROZHODNUTÍ RADY****o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie na Světovém fóru Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel, pokud jde o návrhy předpisů OSN na jednání v březnu 2026**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rozhodnutím Rady 97/836/ES<sup>1</sup> přistoupila Unie k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (dále jen „revidovaná dohoda z roku 1958“). Revidovaná dohoda z roku 1958 vstoupila v platnost dne 24. března 1998.
- (2) Rozhodnutím Rady 2000/125/ES<sup>2</sup> přistoupila Unie k Dohodě o zavedení celosvětových technických předpisů pro kolová vozidla, vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech (dále jen „paralelní dohoda“). Paralelní dohoda vstoupila v platnost dne 15. února 2000.
- (3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858<sup>3</sup> stanoví správní ustanovení a technické požadavky pro schvalování typu a uvádění všech nových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků na trh. Uvedené nařízení začleňuje předpisy přijaté na základě revidované dohody z roku 1958 (dále jen „předpisy OSN“) do systému EU schvalování typu, a to buď jako požadavky na schválení typu, nebo jako alternativy k právním předpisům Unie.

---

<sup>1</sup> Rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

<sup>2</sup> Rozhodnutí Rady 2000/125/ES ze dne 31. ledna 2000 o uzavření Dohody o zavedení celosvětových technických předpisů pro kolová vozidla, vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech („paralelní dohoda“) (Úř. věst. L 35, 10.2.2000, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

<sup>3</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (4) Podle článku 1 revidované dohody z roku 1958 a článku 6 paralelní dohody může Světové fórum pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (dále jen „skupina WP.29“) přijmout návrhy změn předpisů OSN, celosvětových technických předpisů OSN a usnesení OSN a návrhy nových předpisů OSN, celosvětových technických předpisů OSN a usnesení OSN o schvalování vozidel. Kromě toho může skupina WP.29 v souladu s uvedenými ustanoveními přijímat návrhy zmocnění k vypracování změn celosvětových technických předpisů OSN či k vypracování nových celosvětových technických předpisů OSN a může přijímat návrhy na prodloužení mandátů v rámci celosvětových technických předpisů OSN.
- (5) Skupina WP.29 může ve dnech 10. až 13. března 2026 během 198. zasedání Světového fóra pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel přijmout: návrhy změn předpisů OSN č. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 a 177, návrh nového předpisu OSN o laboratorním měření emisí z brzd lehkých vozidel, návrh nového předpisu OSN o palubních monitorovacích systémech (systémech OBM), ekologickém pasu vozidla a zobrazování environmentálních údajů uvnitř vozidla, návrh nového předpisu OSN o hasicích systémech motorů, návrh nového předpisu OSN o systému upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče, návrh nového předpisu OSN o systému vyspělého upozorňování na rozptýlenost řidiče a návrh změny Úplného usnesení o společné specifikaci kategorií zdrojů světla.
- (6) S cílem zohlednit při postupu schválení typu praktické zkušenosti a technický rozvoj je třeba pozměnit nebo doplnit požadavky týkající se některých aspektů nebo rysů, na něž se vztahují Úplné usnesení OSN o společné specifikaci kategorií zdrojů světla a předpisy OSN č. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 a 177.
- (7) S cílem umožnit technologický pokrok a prosazovat dekarbonizaci je třeba přijmout nové předpisy OSN o laboratorním měření emisí z brzd lehkých vozidel, o systémech OBM, ekologickém pasu vozidla a zobrazování environmentálních údajů uvnitř vozidla, o hasicích systémech motorů, o systému upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče a o systému vyspělého upozorňování na rozptýlenost řidiče.
- (8) Předpisy OSN budou pro Unii závazné. Společně s usnesením OSN ovlivní obsah právních předpisů EU v oblasti schvalování typu vozidel. Je proto vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie ve skupině WP.29 k přijetí uvedených návrhů,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

#### *Článek 1*

Postojem, který má být zaujat jménem Unie na 198. zasedání Světového fóra EHK OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP.29), jež se má konat ve dnech 10. až 13. března 2026, je hlasovat pro pracovní dokumenty OSN uvedené v příloze tohoto rozhodnutí.

#### *Článek 2*

Zástupci Unie ve skupině WP.29 mohou odsouhlasit drobné technické změny návrhu rozhodnutí bez dalšího rozhodnutí Rady.

*Článek 3*

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne

*Za Radu  
předseda/předsedkyně*