

Bruxelles, 26 maggio 2025
(OR. en)

9418/25

**Fascicolo interistituzionale:
2025/0124 (NLE)**

**MI 330
ENT 79
UNECE 7**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
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 giugno 2025

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 251 final.

All.: COM(2025) 251 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 23.5.2025
COM(2025) 251 final

2025/0124 (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 giugno 2025

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'UE nel 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. Il WP.29 è un gruppo di lavoro permanente nel quadro istituzionale dell'ONU, 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, in occasione 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 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).

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 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

Dal 24 al 27 giugno 2025, nell'ambito della sua 196^a sessione, il WP.29 può adottare:
proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 9, 13, 16, 17, 30, 35, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 e 175;
una proposta di nuovo regolamento ONU sui sistemi di emergenza di mantenimento della corsia (ELKS); nonché
una proposta di modifica del GTR ONU n. 24.

3. POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UE

Il sistema del WP.29 rafforza l'armonizzazione internazionale delle norme relative ai veicoli. L'accordo del 1958 riveduto svolge un ruolo 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.

Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio³ segue un approccio analogo. Esso stabilisce le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche per

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 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).

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 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. 9, 13, 16, 17, 30, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 e 175 al fine di aggiornare le disposizioni relative a:
 - rumorosità dei veicoli a tre ruote – le modifiche proposte sono finalizzate a introdurre le disposizioni più recenti della norma internazionale (ISO) 10844:2024, che riducono la variabilità tra le piste dovuta a interpretazioni e applicazioni diverse dei requisiti tecnici;
 - frenatura dei veicoli pesanti – le modifiche proposte sono finalizzate a consentire l'uso di un dispositivo di frenatura di stazionamento per bloccaggio in alternativa a un sistema di frenatura di stazionamento ad attrito per soddisfare le prescrizioni di statica del regolamento ONU n. 13 per i sistemi di frenatura di stazionamento;
 - cinture di sicurezza – le modifiche proposte sono finalizzate a chiarire in che modo eseguire la prova di apertura della fibbia, simulando il carico causato da un corpo di 60 kg;
 - resistenza dei sedili – le modifiche proposte sono finalizzate a migliorare il comportamento in caso di colpo di frusta nei conducenti di statura inferiore e, in particolare, delle conducenti;
 - pneumatici per autovetture e relativi rimorchi – le modifiche proposte sono finalizzate ad allineare alcune definizioni e prescrizioni alle disposizioni della più recente norma ISO 4000-1:2024;
 - emissioni sonore dei ciclomotori – le modifiche proposte sono finalizzate a rafforzare le disposizioni volte a prevenire la manipolazione delle prove e a facilitare le prove di conformità della produzione. Le modifiche proposte sono altresì finalizzate a introdurre disposizioni aggiuntive sulle emissioni sonore;
 - sistemi di ritenuta per bambini – le modifiche proposte sono finalizzate a chiarire le disposizioni transitorie per quanto riguarda l'applicazione dei regolamenti ONU n. 129 e 170;
 - pneumatici per veicoli commerciali e relativi rimorchi – le modifiche proposte sono finalizzate a introdurre diversi chiarimenti;
 - sporgenze esterne dei veicoli commerciali – le modifiche proposte sono finalizzate ad aggiornare i riferimenti relativi alla procedura di misurazione e taratura del punto H tridimensionale;

- pneumatici per motocicli/ciclomotori – le modifiche proposte sono finalizzate ad allineare le categorie di impiego a "pneumatico normale", "pneumatico da neve" e "pneumatico speciale", in linea con i regolamenti ONU n. 30 e 54;
- sterzo – le modifiche proposte sono finalizzate a migliorare la terminologia relativa allo stato del sistema a seguito di un "ciclo di accensione/funzionamento del motore" e a chiarire le disposizioni relative agli impianti sterzanti con assistenza totale come i sistemi steer-by-wire;
- pneumatici ricostruiti per autovetture e relativi rimorchi – le modifiche proposte sono finalizzate a introdurre diverse correzioni e ad allineare la definizione di pneumatico da neve a quelle dei regolamenti ONU n. 109 e 172;
- pneumatici ricostruiti per veicoli commerciali e loro rimorchi – le modifiche proposte sono finalizzate a introdurre diverse correzioni e ad allineare diverse definizioni al regolamento ONU n. 54;
- resistenza al rotolamento, rumorosità di rotolamento e aderenza sul bagnato degli pneumatici – le modifiche proposte sono finalizzate ad aggiornare i riferimenti alle specifiche più recenti delle norme internazionali ASTM F2493-24 e ISO 4000-1:2024 e ad allineare le definizioni a quelle dei regolamenti ONU n. 30 e 54. Le modifiche proposte sono inoltre finalizzate a standardizzare il metodo di precisione per la misurazione della profondità dell'acqua;
- dispositivi avanzati di ritenuta per bambini – le modifiche proposte sono finalizzate a definire con maggiore precisione i prerequisiti per il rilascio dei numeri di omologazione per i "dispositivi avanzati di ritenuta per bambini" e a coordinare meglio il rilascio dei numeri di omologazione tra i regolamenti ONU n. 129 e 170;
- dispositivi avanzati di frenata d'emergenza (AEBS) – le modifiche proposte sono finalizzate a migliorare la terminologia relativa allo stato del sistema a seguito di un "ciclo di avvio/esecuzione del motore";
- veicoli a idrogeno e a celle a combustibile – le modifiche proposte sono finalizzate a chiarire l'ordine delle prove di permeazione e tenuta;
- montaggio degli pneumatici – le modifiche proposte sono finalizzate a introdurre diverse correzioni delle definizioni e delle prescrizioni relative a diverse categorie di impiego degli pneumatici;
- dispositivi avanzati di frenata d'emergenza (AEBS) per veicoli di categoria M1 e N1 – le modifiche proposte sono finalizzate a migliorare la terminologia relativa allo stato del sistema a seguito di un "ciclo di avvio/esecuzione del motore";
- sistema automatizzato di mantenimento della corsia – le modifiche proposte sono finalizzate a migliorare la terminologia relativa allo stato del sistema a seguito di un "ciclo di avviamento/funzionamento del motore";
- sistemi di ritenuta per bambini per il trasporto più sicuro dei bambini sugli autobus – le modifiche proposte mirano ad allineare il testo del regolamento ad altri regolamenti ONU, n. 44 e 129, relativi alla sicurezza degli adulti e dei bambini;

- sistemi di assistenza al controllo del conducente – le modifiche proposte sono finalizzate a introdurre diverse correzioni redazionali;
- prestazioni sulla neve degli pneumatici ricostruiti e classificazione come pneumatici da trazione – le modifiche proposte mirano a introdurre una nuova classe di pneumatici di riferimento e nuove disposizioni transitorie;
- installazione di cinture di sicurezza, sistemi di ritenuta, sistemi di ritenuta per bambini, sistemi di ritenuta ISOFIX e i-Size per bambini – le modifiche proposte mirano a introdurre un nuovo metodo di prova del sistema della cinghia con la fibbia e nuove disposizioni transitorie;
- cicalini delle cinture di sicurezza – le modifiche proposte mirano a chiarire le deroghe alle prescrizioni relative agli strapuntini e a introdurre nuove disposizioni transitorie; nonché
- comando dell'acceleratore in relazione agli errori sul pedale (ACPE) – le modifiche proposte mirano a includere disposizioni per l'omologazione dell'ACPE per i veicoli della categoria N1 e a introdurre requisiti supplementari in termini di prestazioni per ulteriori scenari; e
- una proposta di:
 - un nuovo regolamento ONU sui sistemi di emergenza di mantenimento della corsia (ELKS) – la presente proposta di nuovo regolamento è finalizzata a recepire i requisiti del regolamento di esecuzione (UE) 2021/646 della Commissione; nonché
 - una modifica del GTR ONU n. 24 – le modifiche proposte mirano a migliorare nel complesso il protocollo di misurazione delle emissioni di particolato dai freni.

Il WP.29 prevede di votare su tali proposte in occasione della riunione che si terrà dal 24 al 27 giugno 2025.

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

- una richiesta di autorizzazione all'elaborazione di un nuovo GTR ONU per quanto riguarda i bambini dimenticati nei veicoli della categoria 1 – la richiesta è finalizzata ad autorizzare l'elaborazione di prescrizioni normative per i veicoli della categoria 1 e ad avviare l'elaborazione di un nuovo GTR ONU parallelamente a un regolamento ONU.

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 tuttavia 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. Rientrano nel concetto di "atti che hanno effetti giuridici" anche gli atti che, pur sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale, "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 inclusi nell'atto previsto avranno carattere vincolante per l'Unione. Unitamente al GTR ONU, saranno tali da 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'Unione.

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 tal caso, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, 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 giugno 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, del medesimo trattato

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 mondiali (GTR ONU) e di risoluzioni ONU, e 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 ai GTR ONU o di nuovi GTR ONU e proposte di estensione dei mandati dei GTR ONU.
- (5) Dal 24 al 27 giugno 2025, nell'ambito della 196^a sessione del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, il WP.29 può adottare:
- (6) proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 9, 13, 16, 17, 30, 35, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 e 175; una proposta di nuovo regolamento ONU sui sistemi di emergenza di mantenimento della corsia (ELKS); nonché una proposta di modifica del GTR ONU n. 24.
- (7) Al fine di rispecchiare l'esperienza pratica 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. 9, 13, 16, 17, 30, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 e 175; nonché dal GTR ONU n. 24.
- (8) Per tenere conto del progresso tecnologico e promuovere la sicurezza stradale è necessario adottare un nuovo regolamento ONU sui sistemi di emergenza di mantenimento della corsia (ELKS).
- (9) Tali proposte sono in linea con gli orientamenti strategici dell'Unione in materia di industria automobilistica, ossia il piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo e il patto per l'industria pulita.
- (10) I regolamenti ONU saranno vincolanti per l'Unione. Unitamente ai GTR 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 nella 196^a sessione del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, che si terrà tra il 24 e il 27 giugno 2025, è quella di votare a favore delle proposte elencate nell'allegato della presente decisione.

Articolo 2

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*