

Bruxelas, 26 de maio de 2025
(OR. en)

9418/25

**Dossiê interinstitucional:
2025/0124 (NLE)**

**MI 330
ENT 79
UNECE 7**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a adotar, 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 junho de 2025

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 251 final.

Anexo: COM(2025) 251 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 23.5.2025
COM(2025) 251 final

2025/0124 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, 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 junho 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 acordos¹.

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 24 a 27 de junho de 2025, durante a sua 196.ª sessão, o WP.29 pode adotar:

propostas de alteração dos Regulamentos n.ºs 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;

uma proposta de um novo regulamento da ONU relativo ao sistema de emergência de manutenção na via de trânsito (ELKS); e

uma proposta de alteração do RTG n.º 24 da ONU;

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UE

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 motor², 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 Conselho³ 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 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, com vista à atualização das disposições sobre:
 - ruído dos veículos de três rodas — as alterações propostas visam introduzir as disposições mais recentes da norma internacional (ISO) 10844:2024 que reduzem a variabilidade entre pistas de ensaio causada por diferentes interpretações e aplicações dos requisitos técnicos;
 - travagem dos veículos pesados — as alterações propostas visam permitir a utilização de um dispositivo de bloqueio do travão de estacionamento como alternativa a um sistema de travagem de estacionamento por atrito, a fim de cumprir os requisitos em condições estáticas do Regulamento n.º 13 da ONU relativos aos sistemas de travagem de estacionamento;
 - cintos de segurança — as alterações propostas visam clarificar a forma de realizar o ensaio de abertura da fivela de fecho, simulando a carga causada por um corpo de 60 kg;
 - resistência dos bancos — as alterações propostas visam melhorar a proteção dos ocupantes de estatura mais baixa e, em especial, das condutoras, contra os traumatismos cervicais;
 - pneus para veículos ligeiros de passageiros e seus reboques — as alterações propostas visam alinhar algumas definições e requisitos com as últimas disposições da norma ISO 4000-1:2024;
 - emissões sonoras dos motociclos — as alterações propostas visam reforçar as disposições destinadas a impedir a manipulação dos ensaios e a facilitar os ensaios de conformidade da produção. As alterações propostas visam igualmente introduzir disposições adicionais em matéria de emissões sonoras;
 - sistemas de retenção para crianças — as alterações propostas visam clarificar as disposições transitórias relativas à aplicação dos Regulamentos n.ºs 129 e 170 da ONU;

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).

- pneus para veículos comerciais e seus reboques — as alterações propostas visam introduzir várias clarificações;
- saliências exteriores dos veículos comerciais — as alterações propostas visam atualizar as referências relativas ao procedimento de medição e calibração do ponto H tridimensional;
- pneus para motociclos/ciclomotores — as alterações propostas visam alinhar as categorias de utilização «pneu normal», «pneu para neve» e «pneu especial» com as dos Regulamentos n.ºs 30 e 54 da ONU;
- equipamento de direção — as alterações propostas visam melhorar a terminologia relativa ao estado do sistema na sequência de um «ciclo de arranque/funcionamento do motor» e clarificar as disposições relativas aos sistemas de servodireção, como os sistema de direção eletrónica;
- pneus recauchutados para veículos ligeiros de passageiros e seus reboques — as alterações propostas visam introduzir várias correções e alinhar a definição de pneu para neve com as definições constantes nos regulamentos n.ºs 109 e 172 da ONU;
- pneus recauchutados para veículos comerciais e seus reboques — as alterações propostas visam introduzir várias correções e alinhar várias definições com as do regulamento n.º 54 da ONU;
- pneus — resistência ao rolamento, ruído de rolamento e aderência em pavimento molhado — as alterações propostas visam atualizar as referências às especificações das normas internacionais mais recentes ASTM F2493-24 e ISO 4000-1:2024, bem como alinhar as definições com as definições constantes nos Regulamentos n.ºs 30 e 54 da ONU. As alterações propostas visam igualmente normalizar o método de precisão da medição da profundidade da água;
- sistemas reforçados de retenção para crianças — as alterações propostas visam definir com maior precisão os pré-requisitos para a concessão de números de homologação para «sistemas reforçados de retenção para crianças» e coordenar melhor a emissão de números de homologação entre os Regulamentos n.ºs 129 e 170 da ONU;
- sistemas avançados de travagem de emergência (AEBS) — as alterações propostas visam melhorar a terminologia relativa ao estado do sistema na sequência de um «ciclo de arranque/funcionamento do motor»;
- veículos movidos a hidrogénio e a pilhas de combustível — as alterações propostas visam clarificar a ordem dos ensaios de permeação e de estanquidade;
- montagem de pneus — as alterações propostas visam introduzir várias correções no que diz respeito às definições e aos requisitos das diferentes categorias de utilização dos pneus;
- sistemas avançados de travagem de emergência (AEBS) para veículos das categorias M1 e N1 — as alterações propostas visam melhorar a terminologia relativa ao estado do sistema na sequência de um «ciclo de arranque/funcionamento do motor»;

- sistemas automatizados de manutenção na via de trânsito (ALKS) — as alterações propostas visam melhorar a terminologia relativa ao estado do sistema na sequência de um «ciclo de arranque/funcionamento do motor»;
- sistemas de retenção para crianças para uma maior segurança no transporte de crianças em autocarros urbanos e de turismo — as alterações propostas visam alinhar o texto dos regulamentos com os Regulamentos n.ºs 44 e 129 da ONU, relativos à segurança dos adultos e das crianças;
- sistemas de assistência à condução — as alterações propostas visam introduzir várias correções editoriais;
- desempenho na neve dos pneus recauchutados e classificação como pneu de tração — as alterações propostas visam introduzir uma nova classe de pneus de referência e introduzir novas disposições transitórias;
- instalação de cintos de segurança, sistemas de retenção, sistemas de retenção para crianças, sistemas ISOFIX de retenção para crianças e sistemas «i-Size» de retenção para crianças — as alterações propostas visam introduzir um novo método de ensaio do conjunto precinta-fivela de fecho e novas disposições transitórias;
- avisadores de cintos de segurança — as alterações propostas visam clarificar as isenções para os requisitos aplicáveis aos bancos rebatíveis e introduzir novas disposições transitórias; e
- controlo da aceleração em caso de utilização do pedal errado (ACPE)— as alterações propostas visam incluir disposições para a homologação do ACPE para veículos da categoria N1, bem como introduzir requisitos de desempenho adicionais para outros cenários; e
- uma proposta de:
 - um novo regulamento da ONU relativo ao sistema de emergência de manutenção na via de trânsito (ELKS) — esta proposta de novo regulamento visa transpor os requisitos do Regulamento de Execução (UE) 2021/646 da Comissão; e
 - alteração do RTG n.º 24 da ONU — as alterações propostas visam melhorar o protocolo geral de medição das emissões de partículas dos travões.

O WP.29 prevê submeter estas propostas a votação na sua reunião de 24 a 27 de junho de 2025.

É igualmente necessário definir a posição da UE sobre:

- um pedido de autorização para elaborar um novo RTG da ONU no que respeita a crianças deixadas em veículos para veículos da categoria 1 — o pedido visa autorizar a elaboração de requisitos regulamentares para os veículos da categoria 1 e iniciar a elaboração de um novo RTG da ONU em paralelo com um regulamento 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.

4.1.2. 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 estabelecidos no ato previsto serão vinculativos para a UE. Juntamente com o RTG 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 adotada 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 nos termos 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

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 e 64.

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.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, 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 junho 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 Conselho¹, 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 Conselho² 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 Conselho³ 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 24 a 27 de junho de 2025, durante a 196.ª sessão do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos, o WP.29 pode adotar:
- (6) propostas de alteração dos Regulamentos n.ºs 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; uma proposta de um novo regulamento da ONU relativo ao sistema de emergência de manutenção na via de trânsito (ELKS); e uma proposta de alteração do RTG n.º 24 da ONU;
- (7) 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 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; e pelo RTG n.º 24 da ONU necessitam de ser alterados ou complementados.
- (8) A fim de permitir o progresso tecnológico e promover a segurança rodoviária, é necessário adotar um novo regulamento da ONU relativo ao sistema de emergência de manutenção na via de trânsito (ELKS).
- (9) Estas propostas estão em consonância com as orientações estratégicas da União relativas à indústria automóvel, ou seja, o Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu e o Pacto da Indústria Limpa.
- (10) Os regulamentos da ONU serão vinculativos para a União. Juntamente com o RTG da ONU, influenciarão o conteúdo da legislação da União no domínio da homologação de veículos. Por conseguinte, convém definir a posição a adotar em nome da União, no WP.29, no que respeita à adoção dessas propostas,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, na 196.ª sessão do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos, a realizar entre 24 e 27 de junho de 2025, é a de votar a favor das propostas enumeradas no anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

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

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*