

Bruxelles, 1 iunie 2026  
(OR. en)

9951/26

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2026/0119 (NLE)**

---

---

**MI 564  
ENT 129  
UNECE 7**

## **PROPUNERE**

---

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	1 iunie 2026
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2026) 243 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește propunerile de regulamente ale ONU din iunie 2026

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2026) 243 final.

---

Anexă: COM(2026) 243 final



Bruxelles, 1.6.2026  
COM(2026) 243 final

2026/0119 (NLE)

Propunere de

## **DECIZIE A CONSILIULUI**

**privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește propunerile de regulamente ale ONU din iunie 2026**

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. **OBIECTUL PROPUNERII**

Prezenta propunere vizează o decizie de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele UE în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (WP.29) în ceea ce privește adoptarea unor modificări ale regulamentelor actuale ale Organizației Națiunilor Unite (ONU).

### 2. **CONTEXTUL PROPUNERII**

#### 2.1. **Acordul revizuit din 1958 și Acordul paralel**

Există două acorduri pentru elaborarea unor cerințe armonizate destinate eliminării barierelor tehnice din calea comerțului cu autovehicule între părțile contractante ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) și pentru garantarea faptului că autovehiculele oferă un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului. Acestea sunt:

- Acordul CEE-ONU privind adoptarea de specificații tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate pe sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958”) precum și
- Acordul privind stabilirea de norme tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți („Acordul paralel”).

Acordurile au intrat în vigoare pentru UE la 24 martie 1998 și, respectiv, la 15 februarie 2000. Activitatea legată de aceste acorduri este supravegheată de (WP.29).

#### 2.2. **Forumul mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU)**

WP.29 oferă un cadru unic pentru armonizarea la nivel mondial a regulamentelor privind vehiculele. WP.29 este un grup de lucru permanent în sistemul instituțional al Organizației Națiunilor Unite, cu un mandat specific și un regulament de procedură propriu. Acesta funcționează ca un forum mondial care permite discuții libere cu privire la regulamentele privind autovehiculele și la punerea în aplicare a Acordului revizuit din 1958 și a Acordului paralel. Orice membru al ONU și orice organizație de integrare economică regională înființată de membrii ONU pot participa pe deplin la activitățile WP.29 și pot deveni parte contractantă la acordurile privind vehiculele supravegheate de WP.29. UE este parte la aceste acorduri<sup>1</sup>.

Grupul de lucru WP.29 se reunește de trei ori pe an, în martie, iunie și noiembrie. Pentru a reflecta progresul tehnic, la fiecare reuniune, WP.29 poate adopta:

---

<sup>1</sup> Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958”) ( JO L 346, 17.12.1997, p. 78).  
Decizia 2000/125/CE a Consiliului din 31 ianuarie 2000 referitoare la încheierea Acordului privind stabilirea de norme tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți („acord paralel”) (JO L 35, 10.2.2000, p. 12).

noi regulamente ONU;

noi rezoluții ONU;

noi regulamente tehnice mondiale ale ONU (RTM ONU);

modificări ale regulamentelor și ale rezoluțiilor ONU în temeiul Acordului din 1958 revizuit, precum și

modificări ale RTM ONU și ale rezoluțiilor ONU în temeiul Acordului paralel.

Înainte de fiecare reuniune a WP.29, organismele subsidiare specializate ale WP.29 discută aceste modificări la nivel tehnic.

Ulterior, WP.29 poate adopta propuneri:

prin majoritate calificată a părților contractante prezente și care votează propuneri în temeiul Acordului din 1958 revizuit sau

printr-un vot prin consens al părților contractante prezente și care votează propuneri în temeiul Acordului paralel.

Înainte de fiecare reuniune a WP.29, o decizie a Consiliului în temeiul articolului 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) stabilește poziția care urmează să fie adoptată în numele UE cu privire la:

regulamente ONU, RTM ONU și rezoluții ONU noi și

amendamente, completări și rectificări ale regulamentelor ONU, ale RTM ONU și ale rezoluțiilor ONU.

### **2.3. Actul avut în vedere al WP.29**

Între 23 și 26 iunie 2026, în cadrul celei de a 199-a sesiuni ale sale, WP.29 poate adopta:

propuneri de modificare a Regulamentelor ONU nr. 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 35, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 68, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 și 180;

propuneri pentru noi regulamente ONU:

privind hidrogenul lichid,

privind dispozițiile uniforme referitoare la omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele lor de conducere automatizată (ADS) și

privind dispozițiile uniforme referitoare la omologarea pneurilor în ceea ce privește eficacitatea la abraziune;

propuneri de amendamente la RTM ONU nr. 9 și 13 și

o propunere pentru un nou RTM ONU privind ADS.

### **3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UE**

Întrucât este un domeniu în care Uniunea Europeană a legiferat pe larg, el intră în competența exclusivă a Uniunii, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din TFUE.

Sistemul WP.29 consolidează sistemul internațional de armonizare a standardelor privind vehiculele. Acordul revizuit din 1958 are un rol-cheie în realizarea acestui obiectiv.

Producătorii din UE pot utiliza un set comun de regulamente privind omologarea de tip, știind că părțile contractante le vor recunoaște produsele ca fiind conforme cu legislația lor națională.

Acest sistem a permis ca Regulamentul (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală a autovehiculelor, care a fost ulterior abrogat și înlocuit de Regulamentul (UE) 2019/2144, să abroge peste 50 de directive ale UE și să le înlocuiască cu regulamentele corespunzătoare elaborate în temeiul Acordului revizuit din 1958.

Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>2</sup> urmează o abordare similară. Acesta stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip și introducerea pe piață a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi. Acest regulament a încorporat regulamentele adoptate în temeiul Acordului revizuit din 1958 în sistemul de omologare UE de tip, fie ca cerințe pentru omologarea de tip, fie ca alternative la legislația UE.

După adoptarea de către WP.29 a unei propuneri de nou regulament ONU sau de modificare a unui regulament ONU existent, secretarul executiv al CEE-ONU notifică actul corespunzător părților contractante. Cu excepția cazului în care anumite părți contractante, constituite într-o minoritate de blocare, obiectează în termen de 6 luni, actul intră în vigoare. Apoi, fiecare parte contractantă poate transpune actul în normele sale naționale aplicabile. În UE, publicarea actului în *Jurnalul Oficial al UE* finalizează procesul de transpunere.

Este necesar să se stabilească poziția UE cu privire la următoarele acte:

propuneri de modificare a Regulamentelor ONU nr. 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 și 180 pentru a actualiza dispozițiile privind:

- frânarea vehiculelor grele – amendamentele propuse urmăresc să asigure o interpretare aliniată și consecventă a condițiilor de activare a unui semnal de oprire de urgență, generat prin aplicarea sistemului de frânare de serviciu;
- rezistența scaunelor, a ancorajelor acestora și a tetierelor – amendamentele propuse urmăresc să clarifice procedurile de încercare pentru verificarea disipării energiei pe tetiere;
- instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă – amendamentele propuse urmăresc să introducă posibilitatea semnalizării luminoase, sub forma unei proiecții de modele pe drum, pentru alți participanți la trafic, prin intermediul noii funcții de semnalizare luminoasă „proiecție indicatoare de direcție”;
- zgomotul vehiculelor din categoriile M și N – amendamentele propuse urmăresc să înlocuiască trimiterea la RTM ONU nr. 21 cu trimiterea la același punct din Regulamentul ONU nr. 177 pentru a evita posibile divergențe viitoare între aceste două texte și să introducă un „mod implicit” și cerințe care să se aplice emisiei îmbunătățite de sunet exterior;

---

<sup>2</sup> Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

- pneuri pentru motociclete/motorete – amendamentele propuse vizează evitarea certificării pneurilor pentru biciclete ca pneuri pentru motorete;
- echipamentele de direcție – amendamentele propuse vizează clarificarea domeniului de aplicare între prezentul regulament și Regulamentul ONU nr. 171 în ceea ce privește funcției de control automat al direcției, în special în ceea ce privește capacitățile de parcare și parcare controlată de la distanță;
- vehicule cu propulsie electrică – amendamentele propuse vizează introducerea unor cerințe de avertizare și de activare automată a frânei în cazul defectării sistemelor reîncărcabile de stocare a energiei electrice aplicabile remorcilor;
- pneuri pentru vehicule agricole – amendamentele propuse urmăresc să clarifice marcarea pneurilor din categoriile de viteză D și E;
- anvelope reșapate pentru autoturisme și remorcile acestora – amendamentele propuse urmăresc să clarifice rolul furnizorului de materiale și să simplifice lista anvelopelor clasificate drept anvelope de iarnă destinate utilizării în condiții dificile de zăpadă;
- anvelope reșapate pentru vehicule utilitare – amendamentele propuse urmăresc să clarifice rolul furnizorului de materiale și să simplifice lista anvelopelor clasificate drept anvelope de iarnă destinate utilizării în condiții dificile de zăpadă;
- pneuri, rezistența la rulare, zgomotul de rulare și aderența pe teren umed – amendamentele propuse vizează eliminarea din regulament a tuturor dispozițiilor referitoare la abraziunea pneurilor și transferarea acestora într-un nou regulament ONU privind abraziunea pneurilor;
- siguranța pietonilor – amendamentele propuse urmăresc să clarifice domeniul de aplicare al datelor provenite de la încercările asupra parbrizului care trebuie furnizate în scopul omologării de tip și să transpună cerințele tehnice din amendamentul 3 la RTM nr. 9 pentru sistemele de protecție a pietonilor care pot fi desfășurate;
- sisteme îmbunătățite de reținere pentru copii – amendamentele propuse urmăresc să clarifice faptul că îndepărtarea unei inserții poate implica de asemenea efectuarea de încercări suplimentare cu staturi alternative ale manechinelor, să abordeze neconcordanța dintre dimensiunile presupuse ale înălțimii umerilor nou-născuților prematuri și înălțimile reale ale umerilor obținute din seturile de date colectate privind antropometria, precum și să elimine descrierile identificatorului unic din cerințe;
- sistemele avansate de frânare de urgență (AEBS) pentru vehiculele din categoriile M2, M3, N2 și N3 – amendamentele propuse urmăresc să clarifice dispozițiile care vor soluționa problemele legate de omologările vehiculelor din categoriile M2, M3 și N2 și, prin urmare, să consolideze acordul reciproc dintre prezentul regulament și Regulamentul ONU nr. 152;
- vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen – amendamentele propuse vizează introducerea unei serii de modificări de redactare;
- dispozitive de semnalizare luminoasă – amendamentele propuse vizează introducerea cerințelor pentru proiectarea indicatoarelor de direcție pe șosea;
- AEBS pentru vehiculele din categoriile M1 și N1 – amendamentele propuse urmăresc să clarifice dispozițiile care vor soluționa problemele legate de omologările vehiculelor din categoriile M2, M3 și N2 și, prin urmare, vor consolida acordul reciproc dintre prezentul regulament și Regulamentul ONU nr. 131;

- sisteme de reținere pentru copii pentru un transport mai sigur al copiilor în autobuze și autocare – amendamentele propuse vizează introducerea unei soluții pentru sistemele de reținere pentru copii care urmează să fie instalate cu centurile cu fixare în 2 puncte în vederea reținerii copiilor pe scaun în timpul răsturnării sau al impactului frontal;
- sisteme de asistență pentru controlul conducătorului auto – amendamentele propuse urmăresc să introducă noi cerințe privind „manevrele inițiate de sistem” pe autostrăzi, reținând în același timp comanda „mâinile pe volan”, și privind „manevrele inițiate de sistem” în scenariile care nu se desfășoară pe autostradă cu „intervenția conducătorului auto”;
- performanța pe zăpadă și clasificarea anvelopelor de tracțiune pentru anvelopele reșapate – amendamentele propuse urmăresc să introducă o definiție revizuită a „furnizorului benzii de rulare utilizate pentru procesul de reșapare” în ceea ce privește conformitatea producției, să îmbunătățească coerența dintre anvelopele reșapate și anvelopele noi prin alinierea la cerințele Regulamentului ONU nr. 117, să introducă noi dispoziții tranzitorii și să abordeze o serie de aspecte editoriale și
- o serie de propuneri – amendamentele propuse urmăresc să introducă modificări pentru a permite aplicarea acestor regulamente ONU în cazul vehiculelor automatizate, inclusiv al celor fără controale manuale;

propuneri pentru noi regulamente ONU:

- privind hidrogenul lichid, pentru a elabora cerințe pentru vehiculele din categoriile M2, M3, N2 și N3 și pentru sistemele alimentate cu hidrogen lichid;
- privind ADS, pentru a stabili dispoziții uniforme privind siguranța și metodologii armonizate pentru validarea siguranței ADS și
- privind abraziunea pneurilor pentru a pune în aplicare cerințele Euro 7 în cazul pneurilor noi din clasa C1 în ceea ce privește performanța lor în materie de abraziune;

propuneri de modificare a RTM ONU nr. 9 și nr. 13 pentru a facilita o certificare cvasistatică în funcție de țintă a impactorului de tip sold-manechin în cazul încercării privind coliziunea piciorului-manechin cu bara de protecție și pentru a clarifica raționamentul care stă la baza reflectării cerințelor de încercare pentru încercările de integritate mecanică și de durabilitate pentru liniile de alimentare ale dispozitivelor suplimentare de detensionare protejate termic și

o propunere pentru un nou RTM ONU privind ADS, care urmărește să ofere o metodologie armonizată, încorporând cerințe de nivel înalt care abordează natura unică și provocările în materie de siguranță asociate tehnologiei ADS, precum și o abordare bazată pe mai mulți piloni pentru a asigura validarea cuprinzătoare, eficace și eficientă a siguranței ADS.

WP.29 intenționează să voteze cu privire la aceste propuneri în cadrul reuniunii sale din 23-26 iunie 2026.

În plus, este necesar să se stabilească poziția UE cu privire la:

o propunere de modificare a documentului de interpretare în ceea ce privește actualizarea software-ului și sistemul de gestionare a actualizării software-ului.

UE trebuie să sprijine actele de mai sus întrucât acestea sunt conforme cu politica sa privind piața internă în industria autovehiculelor în ceea ce privește siguranța, automatizarea și emisiile, precum și cu politicile sale în domeniul geopolitic, al transporturilor, al climei și al energiei.

Toate aceste acte au un impact deosebit de pozitiv asupra competitivității sectorului autovehiculelor din UE și asupra comerțului internațional. Votul în favoarea acestor acte ar favoriza progresul tehnologic, ar oferi economii de scară, ar preveni fragmentarea pieței interne și ar garanta faptul că standardele din domeniul autovehiculelor sunt aplicate în mod uniform în întreaga UE.

Cunoștințele de specialitate externe nu sunt relevante în cazul prezentei propuneri. Cu toate acestea, Comitetul tehnic pentru autovehicule a examinat prezenta propunere.

## **4. TEMEIUL JURIDIC**

### **4.1. Temei juridic procedural**

#### *4.1.1. Principii*

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE stipulează că Consiliul adoptă decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului”.

Conceptul de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Conceptul de „acte cu efecte juridice” include și instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”<sup>3</sup>.

#### *4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție*

WP.29 este un organism în cadrul căruia părțile contractante ale CEE-ONU discută punerea în aplicare a Acordului revizuit din 1958 și a Acordului paralel.

Actele pe care WP.29 este invitat să le adopte sunt acte cu efecte juridice.

Regulamentele ONU prevăzute în actul avut în vedere vor fi obligatorii pentru UE în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolele 1 și 12 din Acordul revizuit din 1958. Împreună cu RTM ale ONU, acestea vor putea influența în mod decisiv conținutul legislației UE în domeniul omologării de tip a vehiculelor.

Actele avute în vedere nu completează și nu aduc modificări cadrului instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

### **4.2. Temei juridic material**

#### *4.2.1. Principii*

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele UE.

Un act avut în vedere poate avea două obiective sau două elemente, dintre care unul poate fi identificat ca fiind principal, iar celălalt ca având mai degrabă un caracter accesoriu. În acest caz, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se bazeze pe

---

<sup>3</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, *Germania/Consiliu*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

un singur temei juridic material, și anume cel impus de obiectivul sau de elementul principal ori predominant.

#### 4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la apropierea legislativă. Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este articolul 114 din TFUE.

#### 4.3. Concluzie

Temeiul juridic al deciziei propuse trebuie să fie articolul 114 din TFUE coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Publicarea actului avut în vedere

Întrucât actul WP.29 va modifica mai multe regulamente ONU și o rezoluție ONU și va adopta noi regulamente ONU, este oportun ca acesta să fie publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* după adoptare.

Propunere de

## DECIZIE A CONSILIULUI

**privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește propunerile de regulamente ale ONU din iunie 2026**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114 coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Prin Decizia 97/836/CE a Consiliului<sup>1</sup>, Uniunea a aderat la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind adoptarea de specificații tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza specificațiilor respective (denumit în continuare „Acordul revizuit din 1958”). Acordul din 1958 revizuit a intrat în vigoare la 24 martie 1998.
- (2) Prin Decizia 2000/125/CE a Consiliului<sup>2</sup>, Uniunea a aderat la Acordul privind stabilirea de regulamente tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți (denumit în continuare „Acordul paralel”). Acordul paralel a intrat în vigoare la 15 februarie 2000.
- (3) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>3</sup> stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip și introducerea pe piață a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi. Respectivul regulament a încorporat regulamentele adoptate în

---

<sup>1</sup> Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958”) (JO L 346, 17.12.1997, p. 78, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

<sup>2</sup> Decizia 2000/125/CE a Consiliului din 31 ianuarie 2000 referitoare la încheierea Acordului privind stabilirea de norme tehnice mondiale aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și componentelor care pot fi montate și/sau utilizate la vehiculele cu roți („Acordul paralel”) (JO L 35, 10.2.2000, p. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

<sup>3</sup> Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

temeiul Acordului din 1958 revizuit (denumite în continuare „regulamentele ONU”) în sistemul de omologare UE de tip, fie ca cerințe pentru omologarea de tip, fie ca alternative la legislația Uniunii.

- (4) În temeiul articolului 1 din Acordul din 1958 revizuit și al articolului 6 din Acordul paralel, Forumul mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP.29) poate adopta propuneri de modificare a regulamentelor ONU, a regulamentelor tehnice mondiale ale ONU (RTM ONU) și a rezoluțiilor ONU, precum și propuneri de noi regulamente ONU, RTM ONU și rezoluții ONU privind omologarea vehiculelor. În plus, în temeiul respectivei dispoziții, WP.29 poate adopta propuneri de autorizații pentru elaborarea unor modificări la RTM ONU sau pentru elaborarea unor noi RTM ONU și propuneri de prelungire a mandatelor pentru RTM ONU.
- (5) Între 23 și 26 iunie 2026, în cadrul celei de a 199-a sesiuni a Forumului mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele, WP.29 poate adopta: propuneri de modificare a Regulamentelor ONU nr. 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 35, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 68, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 și 180; o propunere pentru un nou regulament ONU privind hidrogenul lichid; o propunere pentru un nou regulament ONU privind sistemele automate de conducere (ADS); o propunere pentru un nou regulament ONU privind abraziunea pneurilor; propuneri de amendamente la RTM ONU nr. 9 și 13 și o propunere pentru un nou RTM ONU privind ADS.
- (6) Regulamentele ONU nr. 35 și nr. 68 nu se aplică în scopul omologării UE de tip.
- (7) Pentru a ține seama de experiența practică și de evoluțiile tehnice în cursul procesului de omologare de tip, este necesară modificarea sau completarea cerințelor privind anumite aspecte sau caracteristici cuprinse în Regulamentele ONU nr. 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 și 180, precum și în RTM ale ONU nr. 9 și 13.
- (8) Pentru a permite progresul tehnologic și pentru a promova automatizarea și decarbonizarea, trebuie adoptate noi regulamente ONU privind hidrogenul lichid, ADS și abraziunea pneurilor, precum și un nou RTM ONU privind ADS.
- (9) Regulamentele ONU vor fi obligatorii pentru Uniune. Împreună cu RTM ale ONU, acestea vor influența conținutul legislației Uniunii în domeniul omologării de tip a vehiculelor. Prin urmare, este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul WP.29 cu privire la adoptarea propunerilor respective,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 199-a sesiuni a Forumului mondial CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele

(WP.29), care va avea loc în perioada 23-26 iunie 2026, este de a vota în favoarea documentelor de lucru ale ONU enumerate în anexa la prezenta decizie.

*Articolul 2*

Reprezentanții Uniunii în cadrul WP.29 pot accepta modificări minore de ordin tehnic ale proiectului de decizie, fără a mai fi necesară o nouă decizie a Consiliului.

*Articolul 3*

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu  
Președintele*