

Bruxelles, 23.10.2023  
COM(2023) 644 final

2023/0372 (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 riguardo alle proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 e 162, alle proposte di un nuovo regolamento ONU sui registratori di dati di evento per i veicoli pesanti e di un nuovo regolamento ONU sui sistemi di ritenuta per bambini per il trasporto più sicuro di bambini sugli autobus e a una proposta di modifica della risoluzione comune ONU n. 1**

## 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 (regolamenti ONU) e di una risoluzione comune ONU attualmente in vigore, nonché all'adozione di due nuovi regolamenti ONU.

### **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 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"); 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 accordi<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

Il WP.29 dell'UNECE 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:

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; o

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 14 al 16 novembre 2023, nell'ambito della sua 191<sup>a</sup> sessione, il WP.29 può adottare:

proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 e 162;

proposte di un nuovo regolamento ONU sui registratori di dati di evento per i veicoli pesanti e di un nuovo regolamento ONU sui sistemi di ritenuta per bambini per il trasporto più sicuro di bambini sugli autobus; e

una proposta di modifica della risoluzione comune ONU n. 1.

## **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 motore, 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 Consiglio<sup>2</sup> segue un approccio analogo. Esso stabilisce le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche per

---

<sup>2</sup> 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

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. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 e 162 al fine di aggiornare le disposizioni relative a:
  - omologazione internazionale globale di tipi di veicoli - aggiornamenti delle disposizioni transitorie applicabili alle nuove serie di modifiche dei regolamenti applicabili nell'ambito dell'omologazione internazionale globale di tipi di veicoli;
  - ancoraggi delle cinture di sicurezza - aggiornamento riguardante i veicoli M2 e M3, con un sedile orientato in avanti rivolto verso un sistema di ritenuta per bambini integrato, per prevenire una collisione tra adulto e bambino;
  - cinture di sicurezza - aggiornamenti riguardanti i veicoli M2 e M3, con un sedile orientato in avanti rivolto verso un sistema di ritenuta per bambini integrato, per prevenire una collisione tra adulto e bambino;
  - resistenza dei sedili - aggiornamento per garantire che sui sedili di tutti i posti a sedere e di tutte le categorie di veicoli possano essere installati esclusivamente poggiatesta sicuri;
  - inquinanti visibili, misurazione della potenza dei motori ad accensione spontanea (fumi dei motori diesel) – chiarimento della formulazione relativa all'uso del carburante di riferimento necessario per le prove delle emissioni;
  - vetrate di sicurezza - aggiornamento che introduce un'esenzione per una possibile zona di oscuramento opaca sul parabrezza dei veicoli di categoria M2 per agevolare l'installazione di retrovisori interni e di vari dispositivi di sicurezza e di comfort degli autocarri con pianali di carico aperti;
  - installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa per:
    - veicoli a motore – rettifiche delle prescrizioni relative alla visibilità della luce rossa verso la parte anteriore e/o della luce bianca verso la parte posteriore del veicolo e aggiornamenti delle prescrizioni relative alle proiezioni di assistenza alla guida,
    - veicoli L3 – aggiornamento che consente di eliminare gradualmente l'installazione di luci/dispositivi più vecchi,

---

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).

- ciclomotori – aggiornamento che consente di eliminare gradualmente l'installazione di luci/dispositivi più vecchi, e
- veicoli agricoli – aggiornamento che consente di eliminare gradualmente l'installazione di luci/dispositivi più vecchi;
- parti di ricambio per freni – precisazione sulle prescrizioni in materia di imballaggio ed etichettatura per alcuni tipi di insiemi di guarnizioni per freni;
- collisione frontale – aggiornamento che introduce prescrizioni per la sicurezza post-incidente dei veicoli alimentati a idrogeno;
- urto laterale – aggiornamento che introduce prescrizioni per la sicurezza post-incidente dei veicoli alimentati a idrogeno, nonché vari chiarimenti;
- veicoli con motopropulsore elettrico – vari chiarimenti, tra cui chiarimenti sulla direzione dell'urto nella prova di integrità meccanica;
- impianti di riscaldamento – un aggiornamento che agevola l'adozione della nuova tecnologia di "riscaldamento a irraggiamento", che può essere applicata ai veicoli elettrici;
- dispositivi avanzati di ritenuta per bambini – chiarimenti sul principio dell'unico percorso della cintura e aggiornamenti che introducono prescrizioni e una procedura di prova per gli ancoraggi delle imbracature inferiori (lower tether);
- veicoli a idrogeno con pile a combustibile – recepimento del GTR ONU n. 13, testo della fase 2;
- urto laterale contro un palo – aggiornamenti che introducono prescrizioni per la sicurezza post-incidente dei veicoli alimentati a idrogeno;
- collisione frontale, con particolare riguardo per i sistemi di ritenuta – aggiornamento che introduce prescrizioni per la sicurezza post-incidente dei veicoli alimentati a idrogeno;
- sistemi di ancoraggio ISOFIX, ancoraggi ISOFIX top tether e posti a sedere i-Size – aggiornamento che introduce prescrizioni e una procedura di prova per gli ancoraggi delle imbracature inferiori (lower tether) e un chiarimento relativo al numero di posizioni ISOFIX;
- dispositivi di illuminazione della strada – aggiornamento delle prescrizioni relative alle proiezioni di assistenza alla guida;
- integrità dell'impianto di alimentazione e sicurezza del motopropulsore elettrico in caso di tamponamento - aggiornamento che introduce prescrizioni per la sicurezza post-incidente dei veicoli alimentati a idrogeno;
- WLTP – aggiornamenti che introducono il nuovo approccio basato sui fattori di utilizzo per gli ibridi plug-in, in linea con le disposizioni recentemente introdotte in Euro 6e;
- sistema automatizzato di mantenimento della corsia – aggiornamenti associati alle prescrizioni in materia di compatibilità elettromagnetica;
- registratore di dati di evento – chiarimenti sull'accuratezza dei dati di accelerazione per l'elemento di dati di accelerazione laterale e longitudinale;

- dispositivi contro l'uso non autorizzato – aggiornamento sulle prescrizioni in materia di compatibilità elettromagnetica; e
- immobilizzatori – aggiornamento sulle prescrizioni di compatibilità elettromagnetica;
- proposte di un nuovo regolamento ONU sui registratori di dati di evento per i veicoli pesanti e di un nuovo regolamento ONU sui sistemi di ritenuta per bambini per il trasporto più sicuro di bambini sugli autobus; e
- una proposta di modifica della risoluzione comune ONU n. 1 – aggiornamento che fornisce le specifiche per il dispositivo di prova antropomorfo WorldSID uomo adulto del 50° percentile da utilizzare per la prova dei veicoli stradali per la protezione degli occupanti in caso di urto laterale.

Il WP.29 prevede di votare su tali proposte in occasione della riunione che si terrà dal 14 al 16 novembre 2023.

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

- una proposta di autorizzazione riveduta all'elaborazione di un GTR ONU sulle emissioni reali di guida a livello mondiale, che autorizzi ulteriori lavori nell'ambito del GTR ONU sulla base di una metodologia atta a determinare le emissioni reali di guida dei veicoli commerciali leggeri opportunamente adattata ad ambiti più ampi di funzionamento dei veicoli e a ulteriori inquinanti;
- una proposta di richiesta di autorizzazione all'elaborazione di un nuovo GTR ONU sulla durata delle batterie di bordo dei veicoli pesanti elettrici;
- una proposta di modifica degli orientamenti sugli elementi relativi alle prestazioni dei registratori di dati di evento da adottare nelle risoluzioni o nei regolamenti nell'ambito degli accordi del 1958 e del 1998, che introduca chiarimenti sull'accuratezza dei dati di accelerazione per l'elemento di dati di accelerazione laterale e longitudinale; e
- una proposta di aggiornamento delle raccomandazioni in materia di aggiornamenti software e cibersecurity nel settore automobilistico facendo riferimento a tutte le norme pertinenti e in vigore, comprese quelle dell'ISO.

L'UE dovrebbe sostenere gli atti suddetti perché sono in linea con la sua politica del mercato interno in materia di industria automobilistica per quanto riguarda la sicurezza, l'automazione e le emissioni, nonché con 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.

Per contro, la proposta di supplemento 1 alla serie di modifiche 10 del regolamento ONU n. 17<sup>3</sup> non è pronta per una votazione nella riunione del WP.29 del novembre 2023 e deve essere ulteriormente discussa in seno a un organo ausiliario specifico del WP.29.

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.

---

<sup>3</sup> ECE/TRANS/WP.29/2023/115.

## **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"<sup>4</sup>.

#### *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 che hanno effetti giuridici.

I regolamenti ONU di cui all'atto previsto saranno vincolanti per l'UE. Unitamente alla risoluzione 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'UE.

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.

---

<sup>4</sup> 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 riguardo alle proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 e 162, alle proposte di un nuovo regolamento ONU sui registratori di dati di evento per i veicoli pesanti e di un nuovo regolamento ONU sui sistemi di ritenuta per bambini per il trasporto più sicuro di bambini sugli autobus e a una proposta di modifica della risoluzione comune ONU n. 1**

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 Consiglio<sup>1</sup> 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 Consiglio<sup>2</sup> 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 Consiglio<sup>3</sup> stabilisce le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche per l'omologazione e

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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

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 ("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 dell'UNECE per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (WP.29) può adottare proposte di modifica di regolamenti ONU, di 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 dell'UNECE può inoltre adottare proposte di autorizzazione all'elaborazione di modifiche ai GTR ONU o di nuovi GTR ONU e di estensione dei mandati dei GTR ONU.
- (5) Dal 14 al 16 novembre 2023, nell'ambito della 191<sup>a</sup> sessione del Forum mondiale dell'UNECE per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, il WP.29 può adottare:  
  
proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 e 162;  
  
proposte di un nuovo regolamento ONU sui registratori di dati di evento per i veicoli pesanti e di un nuovo regolamento ONU sui sistemi di ritenuta per bambini per il trasporto più sicuro di bambini sugli autobus; e  
  
una proposta di modifica della risoluzione comune ONU n. 1.
- (6) I regolamenti ONU saranno vincolanti per l'Unione. Unitamente alla risoluzione ONU, saranno tali da incidere in modo determinante 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.
- (7) Alla luce dell'esperienza e degli sviluppi tecnici è necessario modificare o integrare le prescrizioni relative ad alcuni aspetti o caratteristiche di cui ai regolamenti ONU n. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161, e 162, e alla risoluzione comune ONU n. 1.
- (8) Per tenere conto del progresso tecnico e al fine di migliorare la sicurezza, è necessario adottare un nuovo regolamento ONU sui registratori di dati di evento per i veicoli pesanti e un nuovo regolamento ONU sui sistemi di ritenuta per bambini per il trasporto più sicuro di bambini sugli autobus.
- (9) Tali proposte sono in linea con la politica del mercato interno dell'UE in materia di industria automobilistica per quanto riguarda la sicurezza, l'automazione e le emissioni, nonché con le sue politiche in materia di trasporti, clima ed energia, e hanno un impatto molto positivo sulla competitività del settore automobilistico dell'UE e sul commercio internazionale.
- (10) Alla luce dei benefici di cui sopra, si suggerisce di votare a favore di tali proposte,

---

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).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 191<sup>a</sup> sessione del Forum mondiale dell'UNECE per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, che si terrà tra il 14 e il 16 novembre 2023, è quella di votare a favore delle proposte elencate nell'allegato della presente decisione.

*Articolo 2*

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*