

Bruselas, 8 de octubre de 2025  
(OR. en)

13719/25

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2025/0317 (NLE)**

---

---

**MI 759  
ENT 210  
UNECE 12**

**PROPUESTA**

---

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.<sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora

A: D.<sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: COM(2025) 627 final

---

Asunto: Propuesta de  
DECISIÓN DEL CONSEJO  
relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas con respecto a las propuestas de Reglamentos de las Naciones Unidas de noviembre de 2025

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2025) 627 final.

Adj.: COM(2025) 627 final



Bruselas, 8.10.2025  
COM(2025) 627 final

2025/0317 (NLE)

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas con respecto a las propuestas de Reglamentos de las Naciones Unidas de noviembre de 2025**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DE LA PROPUESTA**

La presente propuesta se refiere a una Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la UE en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (WP.29) por lo que respecta a la adopción de modificaciones de Reglamentos de las Naciones Unidas vigentes.

### **2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **2.1. Acuerdo revisado de 1958 y Acuerdo paralelo**

Hay dos acuerdos vigentes cuyo objeto es elaborar requisitos armonizados para eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las Partes contratantes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y garantizar que los vehículos de motor ofrezcan un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente. Se trata de los siguientes:

- el Acuerdo de la CEPE sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («el Acuerdo revisado de 1958»), y
- el Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («el Acuerdo paralelo»).

Los Acuerdos entraron en vigor para la Unión el 24 de marzo de 1998 y el 15 de febrero de 2000, respectivamente. El Foro WP.29 supervisa las labores relacionadas con estos Acuerdos.

#### **2.2. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas**

El WP.29 proporciona un marco único para la armonización global de las normas sobre vehículos. Es un grupo de trabajo permanente en el marco institucional de las Naciones Unidas, con un mandato específico y un reglamento interno. Este grupo funciona como un foro mundial en el que pueden celebrarse debates abiertos sobre la normativa de los vehículos de motor y sobre la ejecución del Acuerdo revisado de 1958 y del Acuerdo paralelo. Todo miembro de las Naciones Unidas o cualquier organización regional de integración económica creada por miembros de las Naciones Unidas puede participar plenamente en las actividades del WP.29 y convertirse en Parte contratante de los Acuerdos sobre vehículos que supervisa el WP.29. La Unión Europea es Parte en esos Acuerdos<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958») (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

Decisión 2000/125/CE del Consejo, de 31 de enero de 2000, relativa a la celebración del Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («Acuerdo paralelo») (DO L 35 de 10.2.2000, p. 12).

El WP.29 se reúne tres veces al año, en marzo, junio y noviembre. Para reflejar el progreso técnico, el WP.29 puede adoptar en cada reunión:

nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas;

nuevas Resoluciones de las Naciones Unidas;

nuevos Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas (RTM de las Naciones Unidas);

modificaciones de los Reglamentos y Resoluciones de las Naciones Unidas con arreglo al Acuerdo revisado de 1958, así como

modificaciones de los RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas con arreglo al Acuerdo paralelo.

Antes de cada reunión del WP.29, los órganos subsidiarios específicos de este grupo debaten las modificaciones propuestas a nivel técnico.

Posteriormente, el WP.29 puede adoptar propuestas:

por mayoría cualificada de las Partes contratantes presentes y votantes respecto a las propuestas en virtud del Acuerdo revisado de 1958, o bien

mediante una votación por consenso de las Partes contratantes presentes y votantes en relación con las propuestas con arreglo al Acuerdo paralelo.

Antes de cada reunión del WP.29, una Decisión del Consejo con arreglo al artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) establece la posición que debe adoptarse en nombre de la UE sobre:

nuevos Reglamentos, así como RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas, así como

enmiendas, suplementos y correcciones de Reglamentos, RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas.

### **2.3. Acto previsto del WP.29**

Entre el 11 y el 14 de noviembre, durante su 197.º período de sesiones, el WP.29 podrá adoptar:

propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 y 176 de las Naciones Unidas, así como

una propuesta de nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos pesados electrificados.

## **3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UE**

Dado que la Unión Europea ha legislado ampliamente en este ámbito, es competencia exclusiva de la Unión de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del TFUE.

El sistema del WP.29 refuerza la armonización internacional de las normas relativas a los vehículos. El Acuerdo revisado de 1958 desempeña un papel importante en la consecución de este objetivo. Los fabricantes de la UE pueden utilizar un conjunto común de Reglamentos de homologación de tipo sabiendo que las Partes contratantes reconocerán la conformidad de sus productos con sus legislaciones nacionales respectivas.

Gracias a ello, el Reglamento (CE) n.º 661/2009, relativo a la seguridad general de los vehículos de motor<sup>2</sup>, derogara más de cincuenta Directivas de la UE y las sustituyera por los Reglamentos correspondientes, que se desarrollaron con arreglo al Acuerdo revisado de 1958.

El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>3</sup> sigue un enfoque similar. Establece disposiciones administrativas y requisitos técnicos para la homologación de tipo y la introducción en el mercado de todos los nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes. Este Reglamento incorpora al sistema de homologación de tipo UE los Reglamentos que se hayan adoptado en virtud del Acuerdo revisado de 1958, bien como requisitos de la homologación de tipo, bien como alternativas a la legislación de la UE.

Una vez que el WP.29 ha adoptado una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas o de modificación de un Reglamento de las Naciones Unidas, el secretario ejecutivo de la CEPE notifica el acto correspondiente a las Partes contratantes. A menos que una minoría de bloqueo de las Partes contratantes se oponga en un plazo de seis meses, el acto entra en vigor. A continuación, cada Parte contratante puede incorporar el acto a sus normas nacionales aplicables. En la UE, la publicación del acto en el *Diario Oficial de la Unión Europea* completa el proceso de transposición.

Debe definirse la posición de la UE en relación con los actos siguientes:

propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 y 176 de las Naciones Unidas para actualizar las disposiciones sobre los aspectos siguientes:

- homologación internacional de tipo de vehículo completo: las enmiendas propuestas pretenden actualizar la lista de requisitos de homologación de tipo aplicables a los componentes y sistemas incluidos en la homologación de tipo de vehículo completo;
- compatibilidad electromagnética: las enmiendas propuestas pretenden aclarar y racionalizar los requisitos existentes, especialmente adaptándolos a las disposiciones más recientes sobre normas industriales;
- cinturones de seguridad: las enmiendas propuestas pretenden suprimir las referencias al identificador único;
- mandos que se accionan con el pie: las enmiendas propuestas pretenden actualizar las referencias relativas al procedimiento de medición y calibración del punto «H» tridimensional (maniquí tridimensional con punto H);
- dispositivos de visión indirecta: las modificaciones propuestas pretenden introducir los requisitos para la instalación de retrovisores de vigilancia y de dispositivos de vigilancia con cámara y monitor de grabación, y aclarar los requisitos vigentes;
- instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa: las enmiendas propuestas pretenden suprimir el requisito de una anchura de 2 m para las luces de estacionamiento, permitir la instalación de luces de

---

<sup>2</sup> Reglamento derogado y sustituido por el Reglamento (UE) 2019/2144.

<sup>3</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

posición laterales combinadas con catadióptricos en la posición lateral más avanzada de los semirremolques, permitir la instalación de una luz de maniobra opcional instalada en la parte trasera y aclarar la duración de la indicación óptica de la señal de retroalimentación;

- emisiones de los motores de encendido por compresión y los motores de encendido por chispa (GLP y GNC): las modificaciones propuestas pretenden introducir nuevas disposiciones para dar cabida a la homologación de tipo de los motores y vehículos de dos combustibles con hidrógeno de tipo 1A, incluir nuevos instrumentos de medición y nuevas disposiciones para adaptar el seguimiento del consumo de combustible o energía a bordo durante los ensayos con el sistema PEMS, así como modificar el ámbito de aplicación del Reglamento;
- protección contra la utilización no autorizada de vehículos de las categorías L1 a L7 dotados de manillar: las enmiendas propuestas pretenden introducir la aplicación de la clave virtual a los vehículos de la categoría L;
- luces especiales de aviso: las enmiendas propuestas pretenden corregir y aclarar las disposiciones vigentes sobre la utilización de estas luces, en particular respecto a la instalación de posibles colores;
- dispositivos de protección lateral: las enmiendas propuestas pretenden que los remolques extensibles se ajusten a todos los requisitos de protección lateral para remolques independientemente de su longitud, a fin de eliminar el riesgo para la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública cuando el remolque esté completamente extendido;
- mecanismo de dirección: las enmiendas propuestas pretenden garantizar que, cuando los vehículos tengan una funcionalidad que se ajuste a la definición de función de dirección de accionamiento automático (FDAA), estén obligados a cumplir los requisitos correspondientes del Reglamento n.º 171 de las Naciones Unidas;
- emisiones de los vehículos M1 y N1: las modificaciones propuestas pretenden actualizar los requisitos para la preparación del dinamómetro previa a los ensayos de tipo 6, permitir la homologación de tipo de vehículos que anteriormente solo entraban en el ámbito de aplicación como extensión basada en su masa de referencia, así como introducir la capacidad del motor en la ficha de características;
- piezas de recambio de los frenos: las enmiendas propuestas pretenden resolver la incoherencia entre la información que se exige en el formulario de comunicación del Reglamento n.º 90 de las Naciones Unidas y otros reglamentos de las Naciones Unidas, así como suprimir las referencias al identificador único;
- vehículos del grupo motopropulsor eléctrico: las enmiendas propuestas pretenden armonizar la traducción francesa con el original en inglés;
- vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas: las enmiendas propuestas pretenden corregir incoherencias entre los requisitos;
- Vehículos M2 y M3: las enmiendas propuestas pretenden mejorar la accesibilidad de los vehículos de la clase I pertenecientes a las categorías M2 y M3;

- identificación de los mandos, testigos e indicadores: las modificaciones propuestas pretenden adaptar los requisitos a la versión actualizada de la norma ISO 2575;
- seguridad de los peatones: las enmiendas propuestas pretenden corregir la incoherencia entre los momentos de inercia del fémur y la tibia del impactador flexible que simula la parte inferior de una pierna;
- sistemas reforzados de retención infantil: las enmiendas propuestas pretenden ampliar la definición de módulo;
- sistema avanzado de frenado de emergencia (AEBS) para los vehículos M2, M3, N2 y N3: las enmiendas propuestas pretenden introducir disposiciones para utilizar ensayos virtuales como alternativa a los ensayos físicos;
- vehículos de hidrógeno con pilas de combustible: las enmiendas propuestas pretenden introducir requisitos para los dispositivos limitadores de presión de activación térmica (TPRD) y sus conductos de alimentación, así como adaptar estas disposiciones a la actualización de la norma ISO como alternativa;
- sistemas de anclajes ISOFIX, anclajes superiores ISOFIX y plazas de asiento i-Size: las enmiendas propuestas pretenden corregir algunos errores tipográficos;
- dispositivos de señalización luminosa: las enmiendas propuestas pretenden introducir requisitos para los dispositivos de proyección marcha atrás;
- dispositivos de alumbrado de carretera: la enmienda propuesta pretende corregir la numeración en un punto y aclarar las disposiciones de conformidad de la producción que figuran en el anexo 8;
- procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP): las modificaciones propuestas pretenden incorporar una serie de correcciones y aclaraciones, racionalizar el texto y cambiar la ficha de características para que sea coherente entre la ficha de características del fabricante y el certificado de homologación de tipo;
- actualizaciones de software y sistema de gestión de las actualizaciones de software: las modificaciones propuestas pretenden introducir requisitos para la utilización del número de identificación del software RX;
- sistemas de asistencia al control del conductor (DCAS): las enmiendas propuestas pretenden eliminar referencias superfluas a maniobras iniciadas por el sistema e introducir un nuevo anexo que recoja orientaciones sobre la utilización de la base de datos segura de internet (DETA) de las Naciones Unidas para el intercambio de información entre las autoridades de homologación de tipo sobre incidentes relacionados con el funcionamiento de los sistemas DCAS;
- instalación de sistemas de retención de los ocupantes: las enmiendas propuestas pretenden introducir algunas aclaraciones y corregir incoherencias;
- sistemas de alerta de olvido del cinturón de seguridad: las enmiendas propuestas pretenden corregir errores de redacción;

- control de la aceleración en caso de error de pedal: las enmiendas propuestas pretenden introducir las disposiciones sobre la inicialización del sistema, y
- sistemas de asistencia en el campo de visión: las modificaciones propuestas pretenden introducir unos requisitos más adecuados en caso de que se restablezca el sistema, así como
- propuestas para:
  - un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos pesados electrificados: la presente propuesta pretende proporcionar métodos armonizados a escala mundial para determinar el rendimiento de las baterías integradas en dichos vehículos;
  - una revisión de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3): las enmiendas propuestas pretenden incorporar definiciones adicionales para los sistemas de conducción automatizada e introducir nuevas categorías de vehículos en consonancia con el próximo Reglamento de las Naciones Unidas sobre los sistemas de conducción automatizada;
  - una modificación de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3): las enmiendas propuestas pretenden introducir requisitos relacionados con la utilización del número de identificación del software RX;
  - una corrección de errores de la Resolución mutua n.º 1 (M.R.1): la enmienda propuesta pretende corregir un error de redacción en relación con la unidad del momento de inercia, y
  - una enmienda a la Resolución Especial n.º 1 (S.R.1): la enmienda propuesta pretende incorporar definiciones añadidas respecto a los sistemas de conducción automatizada e introducir nuevas categorías de vehículos.

El WP.29 tiene previsto votar sobre estas propuestas en la reunión que se celebrará del 11 al 14 de noviembre de 2025.

Además, es necesario definir la posición de la UE acerca de:

- una propuesta de documento de orientación sobre la utilización de la base de datos para el intercambio de homologaciones de tipo (DETA) a efectos del Reglamento n.º 171 de las Naciones Unidas, referente a los sistemas de asistencia al conductor para el control (DCAS) y
- una petición de autorización para elaborar una enmienda al RTM n.º 13 de las Naciones Unidas.

La Unión debe respaldar los actos mencionados, ya que están en consonancia con su política del mercado interior sobre la industria del automóvil por lo que respecta a la seguridad, la automatización y las emisiones, así como con su geopolítica y sus políticas en materia de transporte, clima y energía.

Todos estos actos tienen un efecto muy positivo en la competitividad del sector del automóvil de la UE y en el comercio internacional. Una votación a favor de estos actos fomentaría el progreso tecnológico, ofrecería economías de escala, evitaría la fragmentación del mercado interior y garantizaría que las normas para automóviles se apliquen de manera uniforme en toda la UE.

No es necesario recurrir al asesoramiento especializado externo para la presente propuesta. No obstante, ha sido revisada por el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor.

## **4. BASE JURÍDICA**

### **4.1. Base jurídica procedimental**

#### *4.1.1. Principios*

El artículo 218, apartado 9, del TFUE contempla la adopción por el Consejo de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Dicho concepto incluye asimismo aquellos instrumentos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»<sup>4</sup>.

#### *4.1.2. Aplicación al presente asunto*

El WP.29 es un organismo en el que las Partes contratantes de la CEPE debaten la ejecución del Acuerdo revisado de 1958 y del Acuerdo paralelo.

Los actos que debe adoptar el WP.29 son actos que surten efectos jurídicos.

Los Reglamentos de las Naciones Unidas que se recojan en el acto previsto serán vinculantes para la UE con arreglo al Derecho internacional de conformidad con los artículos 1 y 12 del Acuerdo revisado de 1958. Estos Reglamentos, junto con los RTM y las Resoluciones de las Naciones Unidas, podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE en materia de homologación de tipo de vehículos.

Los actos previstos ni completan ni modifican el marco institucional del Acuerdo.

Por consiguiente, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

### **4.2. Base jurídica sustantiva**

#### *4.2.1. Principios*

La base jurídica sustantiva de las Decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la UE.

Un acto previsto puede tener dos objetivos o componentes, uno de los cuales puede identificarse como el principal y el otro como meramente accesorio. En el presente caso, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la correspondiente al objetivo o componente principal o preponderante.

#### *4.2.2. Aplicación al presente asunto*

---

<sup>4</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

El objetivo y el contenido principales del acto previsto se refieren a la aproximación de las legislaciones. Por consiguiente, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 114 del TFUE.

#### **4.3. Conclusión**

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 114 del TFUE, leído en relación con su artículo 218, apartado 9.

Propuesta de

## DECISIÓN DEL CONSEJO

### **relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas con respecto a las propuestas de Reglamentos de las Naciones Unidas de noviembre de 2025**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante la Decisión 97/836/CE del Consejo<sup>1</sup>, la Unión se adhirió al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones (el «Acuerdo revisado de 1958»). El Acuerdo revisado de 1958 entró en vigor el 24 de marzo de 1998.
- (2) Mediante la Decisión 2000/125/CE del Consejo<sup>2</sup>, la Unión se adhirió al Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos (el «Acuerdo paralelo»). El Acuerdo paralelo entró en vigor el 15 de febrero de 2000.
- (3) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>3</sup> establece disposiciones administrativas y requisitos técnicos para la homologación de tipo y la introducción en el mercado de todos los nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes. Este Reglamento incorpora al sistema de homologación de tipo UE los Reglamentos adoptados en virtud del Acuerdo revisado

---

<sup>1</sup> Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958») (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

<sup>2</sup> Decisión 2000/125/CE del Consejo, de 31 de enero de 2000, relativa a la celebración del Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («Acuerdo paralelo») (DO L 35 de 10.2.2000, p. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

<sup>3</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

de 1958 (los «Reglamentos de las Naciones Unidas»), bien como requisitos de la homologación de tipo, bien como alternativas a la legislación de la Unión.

- (4) De conformidad con el artículo 1 del Acuerdo revisado de 1958 y el artículo 6 del Acuerdo paralelo, el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE (WP.29) puede adoptar propuestas de modificaciones de los Reglamentos de las Naciones Unidas, los Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas (RTM de las Naciones Unidas) y las Resoluciones de las Naciones Unidas, así como propuestas de nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas, RTM de las Naciones Unidas y Resoluciones de las Naciones Unidas sobre la homologación de vehículos. Además, de conformidad con dichas disposiciones, el WP.29 puede adoptar propuestas de autorización para elaborar enmiendas a los RTM de las Naciones Unidas o elaborar nuevos RTM de las Naciones Unidas, así como propuestas destinadas a ampliar los mandatos relativos a los RTM de las Naciones Unidas.
- (5) Entre el 11 y el 14 de noviembre de 2025, en el transcurso del 197.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, el WP.29 puede adoptar: propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 y 176 de las Naciones Unidas; una propuesta de nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos pesados electrificados; dos propuestas de enmiendas de la Resolución consolidada sobre la fabricación de vehículos (R.E.3); una propuesta de corrección de errores de la Resolución mutua n.º 1 (M.R.1), y una propuesta de enmienda a la Resolución especial n.º 1 (S.R.1).
- (6) A fin de reflejar la experiencia y los avances técnicos durante el proceso de homologación de tipo, deben modificarse o completarse los requisitos relativos a determinados aspectos o características a los que se aplican los Reglamentos n.ºs 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 y 176 de las Naciones Unidas.
- (7) A fin de tomar en consideración el progreso tecnológico y la descarbonización, es preciso adoptar un nuevo reglamento técnico mundial de las Naciones Unidas relativo a la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos pesados electrificados.
- (8) Los Reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión. Junto con el RTM y las Resoluciones de las Naciones Unidas, influirán en el contenido de la legislación de la Unión en el ámbito de la homologación de tipo de vehículos. Por tanto, procede establecer la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el WP.29 por lo que respecta a la adopción de estas propuestas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

En el 197.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, que tendrá lugar del 11 al 14 de noviembre de 2025, debe adoptarse en nombre de la Unión la posición de votar a favor de los documentos de trabajo de las Naciones Unidas que figuran en el anexo de la presente Decisión.

Los representantes de la Unión en el WP29 podrán acordar cambios de poca importancia del proyecto de Decisión sin una decisión ulterior del Consejo.

*Artículo 2*

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
La Presidenta / El Presidente*