



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 23 de octubre de 2023
(OR. en)

14562/23

**Expediente interinstitucional:
2023/0372(NLE)**

**MI 885
ECO 69
ENT 220
UNECE 13**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.^a Martine DEPREZ, directora

Fecha de recepción: 23 de octubre de 2023

A: D.^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

N.º doc. Ción.: COM(2023) 644 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 por lo que respecta a las propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 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 y 162 de las Naciones Unidas, a las propuestas de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre registradores de datos de incidencias para vehículos pesados y de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre sistemas de retención infantil para un transporte más seguro de niños en autobuses, y a una propuesta de modificación de la Resolución mutua n.º 1 de las Naciones Unidas

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2023) 644 final.

Adj.: COM(2023) 644 final

Bruselas, 23.10.2023
COM(2023) 644 final

2023/0372 (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 por lo que respecta a las propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 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 y 162 de las Naciones Unidas, a las propuestas de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre registradores de datos de incidencias para vehículos pesados y de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre sistemas de retención infantil para un transporte más seguro de niños en autobuses, y a una propuesta de modificación de la Resolución mutua n.º 1 de las Naciones Unidas

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece 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 (WP.29) por lo que respecta a la adopción de modificaciones de Reglamentos vigentes de las Naciones Unidas y de una Resolución mutua, así como a la adopción de dos nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas.

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. Son 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 (en lo sucesivo, «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 (en lo sucesivo, «el Acuerdo paralelo»).

Estos Acuerdos entraron en vigor para la Unión el 24 de marzo de 1998 y el 15 de febrero de 2000, respectivamente. El WP.29 supervisa el trabajo relacionado con estos Acuerdos.

2.2. 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 mundial de las normas sobre vehículos. El WP.29 es un grupo de trabajo permanente en el marco institucional de las Naciones Unidas, con un mandato específico y un reglamento interno. 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 supervisados por el WP.29. La Unión Europea es Parte en esos Acuerdos¹.

¹ 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

El WP.29 de la CEPE 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 las Resoluciones de las Naciones Unidas con arreglo al Acuerdo revisado de 1958; y

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

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

Posteriormente, el WP.29 puede adoptar propuestas:

por mayoría cualificada de las Partes contratantes presentes y votantes en el caso de las propuestas con arreglo al Acuerdo revisado de 1958; o

mediante voto por consenso de las Partes contratantes presentes y votantes en el caso de 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 Unión sobre:

nuevos Reglamentos, RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas; y

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

2.3. Acto previsto del WP.29

Entre el 14 y el 16 de noviembre de 2023, en el transcurso de su 191.^{er} período de sesiones, el WP.29 puede adoptar:

propuestas de modificación de los Reglamentos n.^{os} 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 y 162 de las Naciones Unidas;

propuestas de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre registradores de datos de incidencias para vehículos pesados y de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre sistemas de retención infantil para un transporte más seguro de niños en autobuses; y

una propuesta de modificación de la Resolución mutua n.º 1 de las Naciones Unidas.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

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

equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («Acuerdo paralelo») (DO L 35 de 10.2.2000, p. 12).

Esto permitió que el Reglamento (CE) n.º 661/2009, sobre la seguridad general de los vehículos de motor, derogara más de cincuenta Directivas de la Unión y las sustituyera por los correspondientes Reglamentos desarrollados con arreglo al Acuerdo revisado de 1958.

El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo² 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 adoptados con arreglo al Acuerdo revisado de 1958, bien como requisitos de la homologación de tipo, bien como alternativas a la legislación de la Unión.

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, las Partes contratantes pueden transponer el acto a sus normas nacionales aplicables. En la Unión, la publicación del acto en el *Diario Oficial de la Unión Europea* completa el proceso de transposición.

Es necesario definir la posición de la Unión sobre los siguientes actos:

- las propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 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 y 162 de las Naciones Unidas con el fin de actualizar las disposiciones sobre:
 - homologación de tipo internacional de vehículos enteros: actualizaciones de las disposiciones transitorias que se aplican a las nuevas series de enmiendas a los Reglamentos aplicables en el marco de la homologación de tipo internacional de vehículos enteros;
 - anclajes de cinturones de seguridad: una actualización relativa a los vehículos M2 y M3, con un asiento orientado hacia delante, mirando hacia un sistema de retención infantil integrado que evite el impacto entre el adulto y el niño;
 - cinturones de seguridad: actualizaciones relativas a los vehículos M2 y M3, con un asiento orientado hacia delante, mirando hacia un sistema integrado de retención infantil que evite el impacto entre el adulto y el niño;
 - resistencia de los asientos: una actualización que garantiza que, en los asientos, en todas las plazas de asiento y en todas las categorías de vehículos, solo puedan instalarse apoyacabezas seguros;
 - contaminantes visibles, medición de la potencia de los motores de encendido por compresión (humo diésel): una aclaración de la redacción relativa al uso del combustible de referencia necesario para el ensayo de emisiones;
 - acristalamiento de seguridad: una actualización que introduce una excepción para una posible zona de oscurecimiento opaca en el parabrisas de los vehículos de la categoría M2, de manera que se facilite la instalación de

² 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).

- retrovisores interiores y diversos dispositivos de seguridad y comodidad de los camiones con bandejas de carga de tipo abierto;
- instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa para:
 - vehículos de motor: correcciones de los requisitos relativos a la visibilidad de la luz roja hacia la parte delantera o la luz blanca hacia la parte trasera del vehículo, y actualizaciones de los requisitos relativos a las proyecciones de asistencia al conductor,
 - vehículos L3: una actualización que permite la eliminación progresiva de la instalación de luces/dispositivos más antiguos,
 - ciclomotores: una actualización que permite la eliminación progresiva de la instalación de luces/dispositivos más antiguos, y
 - vehículos agrícolas: una actualización que permite la eliminación progresiva de la instalación de luces/dispositivos más antiguos;
 - piezas de recambio de los frenos: una aclaración sobre los requisitos de embalaje y etiquetado para algunos tipos de conjuntos de forro de freno;
 - colisión frontal: una actualización que introduce requisitos relativos a la seguridad posterior a la colisión de los vehículos de hidrógeno;
 - colisión lateral: una actualización que introduce requisitos relativos a la seguridad posterior a la colisión de los vehículos de hidrógeno y varias aclaraciones;
 - vehículos del grupo motopropulsor eléctrico: varias aclaraciones, incluidas aclaraciones sobre la dirección del impacto en el ensayo de integridad mecánica;
 - sistemas de calefacción: una actualización que facilita la adopción de la nueva tecnología de «calentamiento por radiación», que puede aplicarse a los vehículos eléctricos;
 - sistemas reforzados de retención infantil: aclaraciones sobre el principio de lugar de paso único del cinturón y actualizaciones que introducen requisitos y un procedimiento de ensayo para anclajes de fijación inferior;
 - vehículos de hidrógeno y vehículos con pila de combustible: una transposición del texto de la fase 2 del RTM n.º 13 de las Naciones Unidas;
 - colisión lateral contra un poste: actualizaciones que introducen requisitos relativos a la seguridad posterior a la colisión de los vehículos de hidrógeno;
 - colisión frontal, con especial atención en el sistema de retención: una actualización que introduce requisitos relativos a la seguridad posterior a la colisión de los vehículos de hidrógeno;
 - sistemas de anclajes ISOFIX, anclajes de fijación superior ISOFIX y plazas de asiento i-Size: una actualización que introduce requisitos y un procedimiento de ensayo para anclajes de fijación inferior, así como una aclaración sobre el número de posiciones ISOFIX;
 - dispositivos de alumbrado de carretera: una actualización de los requisitos relativos a las proyecciones de asistencia al conductor;

- integridad del sistema de alimentación de combustible y seguridad del grupo motopropulsor eléctrico en caso de colisión trasera: una actualización que introduce requisitos relativos a la seguridad posterior a la colisión de los vehículos de hidrógeno;
- WLTP: actualizaciones que introducen el nuevo enfoque de factores de utilidad para los híbridos enchufables, en consonancia con las disposiciones recientemente introducidas en la norma Euro 6e;
- sistemas automatizados de mantenimiento del carril: actualizaciones asociadas a los requisitos de compatibilidad electromagnética;
- registrador de datos de incidencias: aclaraciones relativas a la exactitud de los datos de aceleración para el elemento de datos de aceleración lateral y longitudinal;
- dispositivos contra el uso no autorizado: una actualización sobre los requisitos de compatibilidad electromagnética; e
- inmovilizadores: una actualización sobre los requisitos de compatibilidad electromagnética;
- las propuestas de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre registradores de datos de incidencias para vehículos pesados y de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre sistemas de retención infantil para un transporte más seguro de niños en autobuses; y
- una propuesta de modificación de la Resolución mutua n.º 1 de las Naciones Unidas: una actualización que establece las especificaciones para el dispositivo «ensayo antropomórfico masculino adulto del percentil 50 WorldSID», que se utilizará en los ensayos de vehículos de carretera para la protección de los ocupantes en caso de colisión lateral.

El WP.29 tiene previsto someter a voto estas propuestas en la reunión que tendrá lugar del 14 al 16 de noviembre de 2023.

Además, es necesario determinar la posición de la Unión sobre:

- una propuesta de autorización revisada para la elaboración de un RTM de las Naciones Unidas sobre las emisiones mundiales en condiciones reales de conducción, que autorice la continuación de los trabajos en el marco del RTM de las Naciones Unidas sobre la base de una metodología para determinar las emisiones en condiciones reales de conducción de los vehículos ligeros adecuadamente adaptadas a ámbitos más amplios de funcionamiento de los vehículos y contaminantes adicionales;
- una propuesta de solicitud de autorización para elaborar un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos pesados electrificados;
- una propuesta de modificación de las orientaciones sobre los elementos relacionados con el funcionamiento del registrador de datos de incidencias adecuada para adopción en las Resoluciones o Reglamentos de los Acuerdos de 1958 y de 1998, que introduzca aclaraciones sobre la exactitud de los datos de aceleración para el elemento de datos de aceleración lateral y longitudinal; y

- una propuesta de actualización de las Recomendaciones relativas a la ciberseguridad del automóvil y las actualizaciones del *software* mediante referencia a todas las normas pertinentes y vigentes, incluidas las normas ISO.

La Unión debe apoyar 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 sus políticas de transporte, clima y energía.

Todos estos actos tienen un efecto muy positivo en la competitividad del sector del automóvil de la Unión y en el comercio internacional. Un voto a favor de estos actos impulsaría el progreso tecnológico, proporcionaría economías de escala, evitaría la fragmentación del mercado interior y garantizaría la aplicación por igual en toda la Unión de las normas en materia de automóviles.

Por el contrario, la propuesta de suplemento 1 de la serie 10 de enmiendas al Reglamento n.º 17³ de las Naciones Unidas no está lista para ser sometida a votación en la reunión del WP.29 de noviembre de 2023, por lo que debe seguir siendo objeto de debate en un órgano subsidiario específico del WP.29.

El asesoramiento especializado externo no es pertinente para la presente propuesta. No obstante, dicha propuesta ha sido objeto de análisis 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 surtan efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que puedan influir de «manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»⁴.

4.1.2. Aplicación al presente caso

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 incluidos en el acto previsto serán vinculantes para la Unión. Junto con la Resolución de las Naciones Unidas, podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión en materia de homologación de tipo de vehículos.

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

³ ECE/TRANS/WP.29/2023/115

⁴ 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.

Por lo tanto, 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 con respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión.

Un acto previsto puede tener dos objetivos o componentes, uno de los cuales puede calificarse de principal, mientras que el otro solo es 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 que exija el objeto o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente caso

El objetivo principal y el contenido del acto previsto se refieren a la aproximación de las legislaciones. Por lo tanto, 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, 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 por lo que respecta a las propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 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 y 162 de las Naciones Unidas, a las propuestas de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre registradores de datos de incidencias para vehículos pesados y de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre sistemas de retención infantil para un transporte más seguro de niños en autobuses, y a una propuesta de modificación de la Resolución mutua n.º 1 de las Naciones Unidas

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 Consejo¹, 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 («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 Consejo², 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 («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 Consejo³ establece las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos para la homologación de tipo y

¹ 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).

² 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).

³ 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,

la introducción en el mercado de todos los nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes. Dicho Reglamento incorpora al sistema de homologación de tipo UE los Reglamentos adoptados con arreglo al Acuerdo revisado de 1958 («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 modificación de los Reglamentos, los RTM y las Resoluciones de las Naciones Unidas, así como propuestas de nuevos Reglamentos, RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas sobre la homologación de vehículos. Además, de conformidad con dichas disposiciones, el WP.29 de la CEPE puede adoptar propuestas de autorización para elaborar modificaciones de los RTM de las Naciones Unidas o elaborar nuevos RTM, así como propuestas para ampliar los mandatos relativos a estos.
- (5) Entre el 14 y el 16 de noviembre de 2023, en el transcurso de su 191.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, el WP.29 puede adoptar:

propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 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 y 162 de las Naciones Unidas;

propuestas de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre registradores de datos de incidencias para vehículos pesados y de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre sistemas de retención infantil para un transporte más seguro de niños en autobuses; y

una propuesta de modificación de la Resolución mutua n.º 1 de las Naciones Unidas.
- (6) Los Reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión. Junto con la Resolución de las Naciones Unidas, influirán de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión en materia de 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 dichas propuestas.
- (7) Para reflejar la experiencia y el progreso técnico, es necesario modificar o completar los requisitos relativos a determinados aspectos o elementos contemplados en los Reglamentos n.ºs 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 y 162 de las Naciones Unidas y la Resolución mutua n.º 1 de las Naciones Unidas.
- (8) En aras del progreso técnico y a fin de reforzar la seguridad, es necesario adoptar un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre registradores de datos de incidencias para vehículos pesados y un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre sistemas de retención infantil para un transporte más seguro de niños en autobuses;
- (9) Estas propuestas están en consonancia con la política del mercado interior de la Unión sobre la industria del automóvil por lo que respecta a la seguridad, la automatización y

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).

las emisiones, así como con sus políticas de transporte, clima y energía, y tienen un impacto muy positivo en la competitividad del sector automovilístico de la Unión y en el comercio internacional.

(10) A la luz de los beneficios mencionados, se sugiere votar a favor de estas propuestas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 191.^{er} período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, que tendrá lugar del 14 al 16 de noviembre de 2023, será la de votar a favor de las propuestas que figuran en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta*