



Bruselas, 12 de febrero de 2026  
(OR. en)

6314/26

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2026/0053 (NLE)**

---

---

**MI 122  
ENT 24  
UNECE 1**

## **PROPUESTA**

---

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

Fecha de recepción: 12 de febrero de 2026

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

---

N.º doc. Ción.: COM(2026) 87 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 Reglamentos de las Naciones Unidas de marzo de 2026

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 87 final.

Adj.: COM(2026) 87 final



Bruselas, 12.2.2026  
COM(2026) 87 final

2026/0053 (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 Reglamentos de las Naciones Unidas de marzo de 2026**

## **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. Estos 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 («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. 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 entablarse 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 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, en cada reunión, el WP.29 puede adoptar:

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, y

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

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

Posteriormente, el WP.29 puede adoptar propuestas:

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

mediante una votación por consenso de las Partes contratantes presentes y votantes para 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, RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas, y

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

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

Entre el 10 y el 13 de marzo de 2026, durante su 198.º período de sesiones, el WP.29 podrá adoptar:

las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 y 177 de las Naciones Unidas;

propuestas de nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas:

sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros;

sobre los sistemas de monitorización a bordo (MAB), el pasaporte medioambiental del vehículo (PMV) y la visualización a bordo de datos medioambientales;

sobre los sistemas de extinción de incendios del motor;

sobre el sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, y

sobre el sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor, así como

una propuesta de enmienda a la Resolución consolidada sobre la especificación común de las categorías de fuentes luminosas.

### 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 muy 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 respectivas legislaciones nacionales.

Esto permitió que el Reglamento (CE) n.º 661/2009, relativo a la seguridad general de los vehículos de motor, que fue posteriormente derogado y sustituido por el Reglamento (UE) 2019/2144, derogara más de cincuenta Directivas de la UE y las sustituyera por los Reglamentos correspondientes desarrollados con arreglo al Acuerdo revisado de 1958.

El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>2</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 adoptados 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 transponer 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.

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

propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 y 177 de las Naciones Unidas para actualizar las disposiciones sobre:

- compatibilidad electromagnética: las modificaciones propuestas tienen por objeto adaptar varias referencias a las normas industriales aplicables más recientes;
- frenado de vehículos pesados: las enmiendas propuestas tienen por objeto permitir la aplicación de las disposiciones vigentes a los vehículos automatizados, incluidos los que no disponen de controles manuales, permitir la lectura en vivo de los valores de demanda de los frenos durante las inspecciones técnicas periódicas, aclarar que se permite el uso de cualquier mando del sistema de frenado para comprobar la eficacia del sistema de frenado secundario en caso de fallo, e introducir las disposiciones para la homologación de tipo de un dispositivo de bloqueo de

---

<sup>2</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).

- estacionamiento como alternativa o junto con el frenado de estacionamiento por fricción para mantener el vehículo inmóvil;
- frenos para vehículos de las categorías M1 y N1: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar las disposiciones vigentes relativas a las condiciones de activación de una señal de frenado de emergencia (ESS) mediante la aplicación del sistema de frenado de servicio a través del control del freno de estacionamiento electrónico (EPB), tratar de permitir la aplicación de las disposiciones vigentes a los vehículos automatizados, incluidos los que no disponen de controles manuales, introducir las disposiciones para la homologación de tipo de un dispositivo de bloqueo de estacionamiento como alternativa o junto con el frenado de estacionamiento por fricción para mantener el vehículo inmóvil, y permitir la lectura en vivo de los valores de demanda de los frenos durante las inspecciones técnicas periódicas;
  - velocímetro y cuentakilómetros: las enmiendas propuestas tienen por objeto abordar la incoherencia de los requisitos establecidos en los Reglamentos n.º 125 y n.º 176 de las Naciones Unidas con respecto a la asistencia en el campo de visión (ACV) y los aplicables en el Reglamento n.º 39 de las Naciones Unidas;
  - emisión de contaminantes gaseosos por las motocicletas: las enmiendas propuestas al Reglamento n.º 40 de las Naciones Unidas tienen por objeto adaptar los requisitos a las disposiciones de la norma de emisiones Euro 3;
  - emisiones de ruido de las motocicletas: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar la interpretación de la marcha que debe utilizarse durante los ensayos relativos a la conformidad de la producción en caso de diferentes condiciones atmosféricas y medioambientales;
  - instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar los requisitos de tensión aplicables a los diodos emisores de luz (LED) y los requisitos para la activación de las luces indicadoras de dirección, a fin de garantizar la compatibilidad con los sistemas de asistencia al conductor para el control;
  - motores GLP y GNC: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir requisitos de monitorización a bordo del consumo de combustible (MABCC);
  - mecanismo de dirección: las enmiendas propuestas tienen por objeto actualizar las disposiciones transitorias y permitir la aplicación de las disposiciones vigentes a los vehículos automatizados, incluidos aquellos sin controles manuales;
  - emisiones de los vehículos de las categorías M1 y N1: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir nuevos requisitos basados en la norma Euro 7, en particular sobre dispositivos y estrategias de manipulación, y sobre la protección contra la manipulación, la seguridad y la ciberseguridad; además, las enmiendas propuestas tienen por objeto eliminar el ensayo de tipo 2 e introducir disposiciones sobre la vida útil ampliada, así como requisitos de conformidad en servicio para la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos;

- vehículos de las categorías M2 y M3: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar las obligaciones de los fabricantes en relación con el suministro de información sobre la ubicación y el uso seguro de las salidas de emergencia y los extintores de incendios;
- sistemas de advertencia de abandono del carril: las enmiendas propuestas tienen por objeto adaptar el texto del Reglamento a las condiciones para el restablecimiento automático del sistema al «inicio de cada arranque del motor / ciclo de marcha»;
- control electrónico de la estabilidad: las enmiendas propuestas tienen por objeto adaptar el texto del Reglamento a las condiciones para el restablecimiento automático del sistema al «inicio de cada arranque del motor / ciclo de marcha»;
- dispositivos de señalización luminosa: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir correcciones de redacción en las marcas de las fuentes luminosas y aportar aclaraciones en caso de que se calculen los límites de tolerancia;
- dispositivos de alumbrado de carretera: las modificaciones propuestas tienen por objeto aclarar los requisitos de marcado de las funciones de los faros y mejorar la precisión del método instrumental de ajuste;
- procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP): las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir nuevos requisitos basados en Euro 7, que incluyen nuevas disposiciones sobre el número de partículas (PN10), un nuevo límite SHED para las emisiones de evaporación, disposiciones actualizadas sobre la monitorización a bordo del consumo de combustible, así como otras adaptaciones al progreso técnico; además, las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir nuevos anexos con requisitos relativos a la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos y un nuevo ensayo para la gama de vehículos eléctricos puros a bajas temperaturas;
- emisiones mundiales en condiciones reales de conducción (RDE): las enmiendas propuestas tienen por objeto modificar el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 168 de las Naciones Unidas para reflejar el ámbito de aplicación de los vehículos ligeros introducido por el Reglamento (UE) 2024/1257 y añadir el concepto de «niveles», similar al concepto de «nivel» que figura en el Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas, y
- potencia del sistema (DEVP): las enmiendas propuestas tienen por objeto adaptar el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 177 de las Naciones Unidas al Reglamento (UE) 2024/1257 (Euro 7);

propuestas de nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas:

- sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros;
- sobre los sistemas de monitorización a bordo (MAB), el pasaporte medioambiental del vehículo (PMV) y la visualización a bordo de datos medioambientales;
- sobre los sistemas de extinción de incendios del motor;

- sobre el sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, y
- sobre el sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor, así como

una propuesta de enmienda a la Resolución consolidada sobre la especificación común de las categorías de fuentes luminosas, mediante la introducción de nuevas categorías de fuentes luminosas de sustitución LED.

El WP.29 tiene previsto votar sobre estas propuestas en la reunión que se celebrará del 10 al 13 de marzo de 2026.

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

una propuesta de enmienda al anexo 2 del Acuerdo de 1958, que tiene por objeto aclarar los criterios para la designación de servicios técnicos para los Reglamentos de las Naciones Unidas con disposiciones en materia de auditoría haciendo referencia a los requisitos de la norma ISO/IEC 17021, y

una solicitud de autorización para iniciar los trabajos de la fase 3 del Grupo de Trabajo Informal sobre la Seguridad de los Vehículos Eléctricos.

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 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.

El asesoramiento especializado externo no es pertinente 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>3</sup>.

---

<sup>3</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.

#### *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. Junto con la Resolución de las Naciones Unidas, podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE en el ámbito de la 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*

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.

## **5. PUBLICACIÓN DEL ACTO PREVISTO**

Dado que el acto del WP.29 modificará varios reglamentos de las Naciones Unidas y una resolución de las Naciones Unidas y adoptará nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas, procede publicarlo en el *Diario Oficial de la Unión Europea* tras su adopción.

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 Reglamentos de las Naciones Unidas de marzo de 2026**

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 («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 («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. Dicho 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 («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 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 para elaborar nuevos RTM de las Naciones Unidas, así como propuestas para ampliar los mandatos relativos a los RTM de las Naciones Unidas.
- (5) Entre el 10 y el 13 de marzo de 2026, en el transcurso del 198.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, el WP.29 puede adoptar: las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 y 177 de las Naciones Unidas; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre los sistemas de monitorización a bordo (MAB), el pasaporte medioambiental del vehículo (PMV) y la visualización a bordo de datos medioambientales; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre los sistemas de extinción de incendios del motor; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre el sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre el sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor, y una propuesta de enmienda a la Resolución consolidada sobre la especificación común de las categorías de fuentes luminosas.
- (6) A fin de tener en cuenta la experiencia práctica y los avances técnicos durante el proceso de homologación de tipo, deben modificarse o completarse los requisitos relativos a determinados aspectos o características contemplados en la Resolución de las Naciones Unidas sobre la especificación común de las categorías de fuentes luminosas y en los Reglamentos n.ºs 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 y 177 de las Naciones Unidas.
- (7) A fin de permitir el progreso tecnológico y promover la descarbonización, deben adoptarse nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros, los sistemas MAB, el PMV y la visualización a bordo de datos medioambientales, los sistemas de extinción de incendios del motor, el sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor y el sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor.
- (8) Los Reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión. Junto con la Resolución 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*

La posición que debe adoptarse, en el nombre de la Unión, durante el 198.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) de la CEPE, que tendrá lugar del 10 al 13 de marzo de 2026, será la de votar a favor de los documentos de trabajo de las Naciones Unidas que figuran en el anexo de la presente Decisión.

*Artículo 2*

Los representantes de la Unión en el WP29 podrán acordar modificaciones técnicas menores del proyecto de decisión sin necesidad de una nueva decisión del Consejo.

*Artículo 3*

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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
El Presidente / La Presidenta*