

Bruselas, 26 de mayo de 2025
(OR. en)

9418/25

Expediente interinstitucional:
2025/0124 (NLE)

MI 330
ENT 79
UNECE 7

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
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 junio de 2025

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2025) 251 final.

Adj.: COM(2025) 251 final

Bruselas, 23.5.2025
COM(2025) 251 final

2025/0124 (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 junio 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. El Acuerdo revisado de 1958 y el 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 acuerdos son:

- 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 WP.29 supervisa el trabajo relacionado 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 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 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, 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 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 24 y el 27 de junio de 2025, durante su 196.º período de sesiones, el WP.29 podrá adoptar:

propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 9, 13, 16, 17, 30, 35, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 y 175 de las Naciones Unidas;

una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre el sistema de emergencia de mantenimiento del carril; y

una propuesta de modificación del RTM n.º 24 de las Naciones Unidas.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UE

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 respectivas legislaciones nacionales.

Esto permitió que el Reglamento (CE) n.º 661/2009, relativo a la seguridad general de los vehículos de motor², derogara más de cincuenta Directivas de la UE 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 Consejo³ 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. Dicho 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:

- las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 9, 13, 16, 17, 30, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 y 175 de las Naciones Unidas para actualizar las disposiciones sobre:
 - ruido de los vehículos de tres ruedas: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir las últimas disposiciones de la norma internacional (ISO) 10844:2024 que reducen la variabilidad entre vías debido a las diferentes interpretaciones y aplicaciones de los requisitos técnicos;
 - frenado de vehículos pesados: las enmiendas propuestas tienen por objeto permitir el uso de un dispositivo de bloqueo de estacionamiento como alternativa a un sistema de frenado de estacionamiento por fricción para cumplir los requisitos estáticos del Reglamento n.º 13 de las Naciones Unidas para los sistemas de frenado de estacionamiento;
 - cinturones de seguridad: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar cómo realizar el ensayo de apertura de la hebilla simulando la carga causada por un cuerpo de 60 kg;
 - resistencia de los asientos: las enmiendas propuestas tienen por objeto reducir el efecto latigazo en los ocupantes de menor estatura y, en particular, de las conductoras;
 - neumáticos para vehículos de motor y sus remolques: las enmiendas propuestas tienen por objeto armonizar algunas definiciones y requisitos con las últimas disposiciones de la norma ISO 4000-1:2024;
 - emisiones de ruido de las motocicletas: las enmiendas propuestas tienen por objeto reforzar las disposiciones que impiden la manipulación de los

² Derogado y sustituido por el Reglamento (UE) 2019/2144.

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, 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).

ensayos y facilitar los ensayos de conformidad de la producción. Las enmiendas propuestas también tienen por objeto introducir disposiciones suplementarias sobre emisiones acústicas;

- sistemas de retención infantil: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar las disposiciones transitorias en relación con la aplicación de los Reglamentos n.ºs 129 y 170 de las Naciones Unidas;
- neumáticos para vehículos industriales y sus remolques: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir varias aclaraciones;
- salientes exteriores de vehículos industriales: las enmiendas propuestas tienen por objeto actualizar las referencias relativas al procedimiento de medición y calibración del punto «H» tridimensional (maniquí tridimensional con punto «H»);
- neumáticos para motocicletas y ciclomotores: las enmiendas propuestas tienen por objeto armonizar las categorías de uso como «neumático normal», «neumático de nieve» y «neumático de uso especial» en consonancia con los Reglamentos n.ºs 30 y 54 de las Naciones Unidas;
- mecanismo de dirección: las enmiendas propuestas tienen por objeto mejorar la terminología relativa al estado del sistema tras un «ciclo de arranque/marcha del motor» y aclarar las disposiciones relativas a los sistemas de dirección totalmente asistida, como los sistemas de dirección por cable («steer-by-wire»);
- neumáticos recauchutados para los vehículos automóviles y sus remolques: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir varias correcciones y adaptar la definición de neumático de nieve a las de los Reglamentos n.ºs 109 y 172 de las Naciones Unidas;
- neumáticos recauchutados para vehículos industriales y sus remolques: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir varias correcciones y adaptar varias definiciones al Reglamento n.º 54 de las Naciones Unidas;
- resistencia a la rodadura, emisiones de ruido de rodadura y adherencia en superficie mojada de los neumáticos: las modificaciones propuestas tienen por objeto actualizar las referencias a las especificaciones de las normas internacionales más recientes, ASTM F2493-24 e ISO 4000-1:2024, así como adaptar las definiciones a las de los Reglamentos n.ºs 30 y 54 de las Naciones Unidas. Las enmiendas propuestas también tienen por objeto normalizar el método de precisión de la medición de la profundidad del agua;
- sistemas reforzados de retención infantil: las enmiendas propuestas tienen por objeto definir con mayor precisión los requisitos previos para la concesión de números de homologación de tipo para «sistemas reforzados de retención infantil» y coordinar mejor la expedición de números de homologación de tipo entre los Reglamentos n.ºs 129 y 170 de las Naciones Unidas;
- sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS): las enmiendas propuestas tienen por objeto mejorar la terminología relativa al estado del sistema tras un «ciclo de arranque/marcha del motor»;

- vehículos de hidrógeno y de pila de combustible: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar el orden de los ensayos de permeabilidad y fugas;
- instalación de los neumáticos: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir varias correcciones en cuanto a las definiciones y los requisitos de las diferentes categorías de uso de neumáticos;
- sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS) para los vehículos de las categorías M1 y N1: las enmiendas propuestas tienen por objeto mejorar la terminología relativa al estado del sistema tras un «ciclo de arranque/marcha del motor»;
- sistemas automáticos de mantenimiento del carril: las enmiendas propuestas tienen por objeto mejorar la terminología relativa al estado del sistema tras un «ciclo de arranque/marcha del motor»;
- sistemas de retención infantil para un transporte más seguro de niños en autobuses y autocares: las enmiendas propuestas tienen por objeto armonizar el texto del Reglamento con los Reglamentos n.ºs 44 y 129 de las Naciones Unidas, que abarcan la seguridad de los adultos y los niños;
- sistemas de asistencia al conductor para el control: las modificaciones propuestas tienen por objeto introducir varias correcciones de redacción;
- comportamiento en nieve de los neumáticos recauchutados y clasificación como neumáticos de tracción: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir una nueva clase de neumáticos de referencia y nuevas disposiciones transitorias;
- instalación de cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX e i-Size: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir un nuevo método de ensayo del conjunto hebilla-correa y nuevas disposiciones transitorias;
- sistemas de alerta de olvido del cinturón de seguridad: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar las exenciones para los requisitos de los asientos plegables e introducir nuevas disposiciones transitorias; y
- control de la aceleración en caso de error de pedal: las enmiendas propuestas tienen por objeto incluir disposiciones para la homologación del control de la aceleración en caso de error de pedal para vehículos de la categoría N1, así como introducir requisitos de ejecución adicionales para otros escenarios; y
- una propuesta de:
 - un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre el sistema de emergencia de mantenimiento del carril: esta propuesta de nuevo Reglamento tiene por objeto transponer los requisitos del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/646 de la Comisión; y
 - una enmienda al RTM n.º 24 de las Naciones Unidas: las enmiendas propuestas tienen por objeto mejorar el protocolo general de medición de las emisiones de partículas de los frenos.

El WP.29 tiene previsto votar sobre estas propuestas en la reunión que se celebrará del 24 al 27 de junio de 2025.

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

- una solicitud de autorización para elaborar un nuevo RTM de las Naciones Unidas en el ámbito de los niños a los que se deja solos en vehículos para los vehículos de la categoría 1: la solicitud tiene por objeto autorizar la elaboración de requisitos normativos para los vehículos de categoría 1 e iniciar el desarrollo de un nuevo RTM de las Naciones Unidas en paralelo a un Reglamento de las Naciones Unidas.

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, la ha revisado 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»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 el RTM 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.

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 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 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 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 caso

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 junio de 2025

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114, leído 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 (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 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 (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 Consejo³ 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. Ese Reglamento incorpora al sistema de homologación de tipo UE los Reglamentos adoptados en virtud del Acuerdo revisado

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). <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>.

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

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, 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/dir/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 (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 para ampliar los mandatos relativos a los RTM de las Naciones Unidas.
- (5) Entre el 24 y el 27 de junio de 2025, en el transcurso del 196.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, el WP.29 puede adoptar:
- (6) propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 9, 13, 16, 17, 30, 35, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 y 175 de las Naciones Unidas; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre el sistema de emergencia de mantenimiento del carril, y una propuesta de enmienda al RTM n.º 24 de las Naciones Unidas.
- (7) A fin de reflejar la experiencia de campo y los avances técnicos durante el proceso de homologación de tipo, los requisitos relativos a determinados aspectos o características cubiertos por los Reglamentos n.ºs 9, 13, 16, 17, 30, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 y 175 de las Naciones Unidas; y el RTM n.º 24 de las Naciones Unidas deben modificarse o completarse.
- (8) A fin de permitir el progreso tecnológico y promover la seguridad vial, es necesario adoptar un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre el sistema de emergencia de mantenimiento del carril.
- (9) Estas propuestas están en consonancia con las orientaciones políticas estratégicas de la Unión relativas a la industria del automóvil, es decir, el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil y el Pacto por una Industria Limpia.
- (10) Los Reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión. Junto con el RTM 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 dichas propuestas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 196.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, que tendrá lugar del 24 al 27 de junio de 2025, será la de votar a favor de las propuestas que figuran en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta*