



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 31 de mayo de 2022  
(OR. en)

9645/22

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2022/0168(NLE)**

---

---

**MI 433  
ENT 75  
ECO 46  
UNECE 8**

## PROPUESTA

---

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

Fecha de recepción: 31 de mayo de 2022

A: Secretaría General del Consejo

---

N.º doc. Ción.: COM(2022) 246 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 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 y 162 de las Naciones Unidas, sobre una propuesta de modificación del Reglamento Técnico Mundial (RTM) n.º 2 de las Naciones Unidas, sobre una propuesta de un nuevo reglamento de las Naciones Unidas sobre avisadores de marcha atrás, sobre una propuesta de un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación para los vehículos de dos y tres ruedas, sobre una propuesta de una nueva resolución consolidada relativa a la medición del número de partículas ultrafinas de escape para vehículos pesados, y sobre una propuesta de autorización para elaborar la enmienda 4 al RTM n.º 3 de las Naciones Unidas

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2022) 246 final.

---

Adj.: COM(2022) 246 final

Bruselas, 31.5.2022  
COM(2022) 246 final

2022/0168 (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 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 y 162 de las Naciones Unidas, sobre una propuesta de modificación del Reglamento Técnico Mundial (RTM) n.º 2 de las Naciones Unidas, sobre una propuesta de un nuevo reglamento de las Naciones Unidas sobre avisadores de marcha atrás, sobre una propuesta de un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación para los vehículos de dos y tres ruedas, sobre una propuesta de una nueva resolución consolidada relativa a la medición del número de partículas ultrafinas de escape para vehículos pesados, y sobre una propuesta de autorización para elaborar la enmienda 4 al RTM n.º 3 de las Naciones Unidas**

## **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 Unión, en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (WP.29) sobre la adopción de modificaciones de Reglamentos de las Naciones Unidas y reglamentos técnicos mundiales (RTM) de las Naciones Unidas vigentes.

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

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

El 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») 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») tienen por objeto elaborar requisitos armonizados destinados a eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las Partes contratantes de la CEPE. También tienen por objeto garantizar que dichos vehículos ofrezcan un elevado nivel de seguridad y protección del medio ambiente.

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 administra ambos.

#### **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 ofrece 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 administrados por el WP.29. La UE es Parte en esos Acuerdos<sup>1</sup>.

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

---

<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).

nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas;  
nuevas Resoluciones de las Naciones Unidas;  
nuevos 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 Unión 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 21 y el 24 de junio de 2022, durante su 187.º período de sesiones, el WP.29 podrá adoptar:

propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 y 162 de las Naciones Unidas;

una propuesta de modificación del reglamento técnico mundial (RTM) n.º 2 de las Naciones Unidas;

una propuesta de un nuevo reglamento de las Naciones Unidas sobre avisadores de marcha atrás;

una propuesta de un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación para los vehículos de dos y tres ruedas;

una propuesta de una nueva resolución consolidada relativa a la medición del número de partículas ultrafinas de escape para vehículos pesados; y

una propuesta de autorización para elaborar la enmienda 4 del RTM n.º 3 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 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, 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 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. Ese 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 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, 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 Unión sobre los siguientes actos:

- propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 y 162 de las Naciones Unidas relativos a la actualización de las disposiciones sobre:
  - el mecanismo de dirección,
  - el frenado de los vehículos pesados,
  - el frenado de los turismos,
  - los cascos protectores y viseras,
  - los contaminantes visibles, la medición de la potencia de los motores de encendido por compresión (humos diésel),
  - la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa,
  - las emisiones de los motores de encendido por compresión y los motores de encendido por chispa (GLP y GNC),
  - el ruido de los vehículos de las categorías M y N,
  - la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa para vehículos de la categoría L3,
  - los neumáticos para vehículos industriales y sus remolques,
  - la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa para ciclomotores,

---

<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).

- el mecanismo de dirección,
- la medición de la potencia neta y de la potencia máxima durante treinta minutos,
- la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa para tractores agrícolas,
- las piezas de recambio de los frenos,
- los vehículos del grupo motopropulsor eléctrico,
- los neumáticos de los vehículos agrícolas,
- los neumáticos recauchutados para vehículos industriales y sus remolques,
- la resistencia a la rodadura, las emisiones de ruido de rodadura y la adherencia en superficie mojada de los neumáticos,
- la seguridad de los peatones,
- los sistemas reforzados de retención infantil,
- los sistemas avanzados de frenado de emergencia,
- la colisión lateral contra un poste,
- los vehículos eléctricos de la categoría L,
- la colisión frontal, con especial atención en el sistema de retención,
- los sistemas de control de la presión de los neumáticos,
- los sistemas de anclajes ISOFIX, anclajes superiores ISOFIX y plazas de asiento i-Size,
- los dispositivos de señalización luminosa,
- los dispositivos de alumbrado de carretera,
- los dispositivos catadióptricos,
- los sistemas automáticos de mantenimiento del carril, y
- los inmovilizadores;
- una propuesta de modificación del RTM n.º 2 de las Naciones Unidas para actualizar las disposiciones sobre el ciclo de ensayo de emisiones de motocicletas a escala mundial;
- una propuesta de un nuevo reglamento de las Naciones Unidas sobre avisadores de marcha atrás;
- una propuesta de un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación para los vehículos de dos y tres ruedas; y
- una propuesta de una nueva resolución consolidada relativa a la medición del número de partículas ultrafinas de escape para vehículos pesados.

El WP.29 tiene previsto votar sobre estas propuestas en la reunión que se celebrará del 21 al 24 de junio de 2022.

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

- una propuesta de autorización para elaborar la enmienda 4 del RTM n.º 3 de las Naciones Unidas sobre el frenado de las motocicletas;

- propuestas de directrices, recomendaciones y nuevos métodos de ensayo para los sistemas de conducción automatizada;
- propuestas de disposiciones sobre ciberseguridad y actualizaciones de software;
- una propuesta de enmienda al documento de interpretación sobre ciberseguridad; y
- una propuesta de enmienda a las «especificaciones y directrices de aplicación del módulo del identificador único».

La Unión debe ser favorable a los actos mencionados, ya que están en consonancia con la política de su mercado interior sobre la industria del automóvil y son coherentes con 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 por igual en toda la Unión.

El asesoramiento especializado externo no es pertinente para la presente propuesta. No obstante, el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor la revisará.

## **4. BASE JURÍDICA**

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

#### *4.1.1. Principios*

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) indica que el Consejo adopta decisiones por las que se establecen «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».

El concepto 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, aunque no tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»<sup>3</sup>.

#### *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 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.

---

<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.

## **4.2. 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 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 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, 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 por lo que respecta a las propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 y 162 de las Naciones Unidas, sobre una propuesta de modificación del Reglamento Técnico Mundial (RTM) n.º 2 de las Naciones Unidas, sobre una propuesta de un nuevo reglamento de las Naciones Unidas sobre avisadores de marcha atrás, sobre una propuesta de un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación para los vehículos de dos y tres ruedas, sobre una propuesta de una nueva resolución consolidada relativa a la medición del número de partículas ultrafinas de escape para vehículos pesados, y sobre una propuesta de autorización para elaborar la enmienda 4 al RTM n.º 3 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, 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 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.

---

<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).

<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).

- (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. Ese Reglamento incorpora al sistema de homologación de tipo UE los Reglamentos adoptados en virtud del 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 enmiendas a los RTM de las Naciones Unidas o elaborar nuevos RTM, así como propuestas para ampliar los mandatos relativos a estos.
- (5) Del 21 al 24 de junio de 2022, durante el 187.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, el WP.29 podrá adoptar: propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 y 162 de las Naciones Unidas; una propuesta de modificación del Reglamento Técnico Mundial (RTM) n.º 2 de las Naciones Unidas; una propuesta de un nuevo reglamento de las Naciones Unidas sobre avisadores de marcha atrás; una propuesta de un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación para los vehículos de dos y tres ruedas; y una propuesta de una nueva resolución consolidada relativa a la medición del número de partículas ultrafinas de escape para vehículos pesados. Además, el WP.29 de la CEPE debe adoptar una propuesta de autorización para elaborar la enmienda 4 al RTM n.º 3 de las Naciones Unidas sobre el frenado de las motocicletas.
- (6) Los Reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión. Junto con los RTM y las Resoluciones de las Naciones Unidas, influirán decisivamente en el contenido del Derecho 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.
- (7) Para reflejar la experiencia y el progreso técnico, es necesario modificar o completar los requisitos relativos a algunos elementos o aspectos contemplados en los Reglamentos n.ºs 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 y 162 de las Naciones Unidas y el Reglamento Técnico Mundial (RTM) n.º 2 de las Naciones Unidas.

---

<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).

- (8) Para reflejar el progreso técnico y mejorar la seguridad de los vehículos y reducir la huella ambiental, es necesario adoptar un nuevo reglamento de las Naciones Unidas sobre avisadores de marcha atrás, un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación para los vehículos de dos y tres ruedas y una nueva resolución consolidada relativa a la medición del número de partículas ultrafinas de escape para vehículos pesados.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, durante el 187.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, que tendrá lugar entre el 21 y el 24 de junio de 2022, 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*