

Bruselas, 1 de junio de 2026  
(OR. en)

9951/26

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2026/0119 (NLE)**

---

---

**MI 564  
ENT 129  
UNECE 7**

## **PROPUESTA**

---

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

Fecha de recepción: 1 de junio de 2026

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

---

N.º doc. Ción.: COM(2026) 243 final

---

Asunto: Propuesta de  
DECISIÓN DEL CONSEJO  
relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas con respecto a las propuestas de Reglamentos de las Naciones Unidas de junio de 2026

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 243 final.

Adj.: COM(2026) 243 final



Bruselas, 1.6.2026  
COM(2026) 243 final

2026/0119 (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 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. 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 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 que supervisa el WP.29. La Unión Europea es parte en esos Acuerdos<sup>1</sup>.

---

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

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

El WP.29 se reúne tres veces al año, en marzo, junio y noviembre. Para reflejar el progreso técnico, 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 desde el punto de vista 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 23 y el 26 de junio de 2026, durante su 199.º período de sesiones, el WP.29 podrá adoptar:

propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 35, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 68, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 y 180 de las Naciones Unidas;

propuestas de nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas:

referentes al hidrógeno líquido;

referentes a las disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor en lo que respecta a los sistemas de conducción automatizada; y

referentes a las disposiciones uniformes relativas a la homologación de neumáticos en lo que respecta a su comportamiento en materia de abrasión;

propuestas de modificaciones de los RTM n.ºs 9 y 13 de las Naciones Unidas; y

una propuesta de nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre sistemas de conducción automatizada.

### 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 existente, 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.

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

propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 y 180 de las Naciones Unidas para actualizar las disposiciones sobre:

- frenado de vehículos pesados: las enmiendas propuestas tienen por objeto garantizar una interpretación armonizada y coherente de las condiciones de activación de una señal de frenado de emergencia, generada por la aplicación del sistema de frenado de servicio;
- resistencia de los asientos y sus anclajes, y apoyacabezas: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar los procedimientos de ensayo para comprobar la disipación de energía en los apoyacabezas;
- instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir la posibilidad de utilizar señalización

---

<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).

luminosa, en forma de proyección de patrones en la carretera, para otros usuarios de la vía mediante la nueva función de señalización luminosa «proyección de indicadores de dirección»;

- ruido de los vehículos de las categorías M y N: las enmiendas propuestas tienen por objeto sustituir la referencia al RTM n.º 21 de las Naciones Unidas por la referencia al mismo apartado en el Reglamento n.º 177 de las Naciones Unidas para evitar posibles divergencias futuras entre estos dos textos, e introducir un «modo por defecto» y los requisitos que deben aplicarse a la emisión de sonido exterior reforzado;
- neumáticos para motocicletas y ciclomotores: las enmiendas propuestas tienen por objeto evitar la certificación de neumáticos para bicicletas como neumáticos para ciclomotores;
- mecanismo de dirección: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar el ámbito de aplicación entre este Reglamento y el Reglamento n.º 171 de las Naciones Unidas en lo que respecta a la función de dirección de accionamiento automático, en particular en relación con las capacidades de estacionamiento y el estacionamiento por control remoto;
- vehículos del grupo motopropulsor eléctrico: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir requisitos de aviso y activación automática de los frenos en caso de fallo en un sistema de acumulación de energía eléctrica recargable aplicable a los remolques;
- neumáticos para vehículos agrícolas: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar el marcado de los neumáticos de las categorías de velocidad D y E;
- neumáticos recauchutados para turismos y sus remolques: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar el papel del proveedor del material y simplificar la lista de neumáticos clasificados como neumático para uso en condiciones extremas de nieve;
- neumáticos recauchutados para los vehículos comerciales y sus remolques: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar el papel del proveedor del material y simplificar la lista de neumáticos clasificados como neumático para uso en condiciones extremas de nieve;
- resistencia a la rodadura, emisiones de ruido de rodadura y adherencia en superficie mojada de los neumáticos: las enmiendas propuestas tienen por objeto suprimir del Reglamento todas las disposiciones relativas a la abrasión de los neumáticos y trasladarlas a un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la abrasión de los neumáticos;
- seguridad de los peatones: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar el alcance de los datos procedentes de los ensayos realizados en el parabrisas que deben aportarse a efectos de la homologación de tipo y transponer los requisitos técnicos del RTM n.º 9, enmienda 3, para los sistemas desplegable de protección de los peatones;
- sistemas reforzados de retención infantil: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar que la retirada de un elemento insertable también puede dar lugar a ensayos adicionales con maniqués de estaturas alternativas, abordar el desajuste entre las supuestas dimensiones de la altura de los hombros en el caso de los recién nacidos prematuros y las alturas reales de los hombros derivadas de los conjuntos de datos de

antropometría recogidos, así como eliminar de los requisitos las descripciones del identificador único;

- sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS) para vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar las disposiciones destinadas a resolver los problemas relacionados con las homologaciones de vehículos de las categorías M2, M3 y N2 y, de este modo, reforzar el acuerdo recíproco entre este Reglamento y el Reglamento n.º 152 de las Naciones Unidas;
- vehículos de hidrógeno con pilas de combustible: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir varios cambios de redacción;
- dispositivos de señalización luminosa: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir los requisitos aplicables a la proyección de indicadores de dirección mediante patrones en carretera;
- AEBS para vehículos de las categorías M1 y N1: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar las disposiciones destinadas a resolver los problemas relacionados con las homologaciones de vehículos de las categorías M2, M3 y N2 y, de este modo, reforzar el acuerdo recíproco entre este Reglamento y el Reglamento n.º 131 de las Naciones Unidas;
- sistemas de retención infantil para un transporte más seguro de niños en autobuses y autocares: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir una solución para que los sistemas de retención infantil se instalen con cinturones de dos puntos, a fin de retener a los niños en el asiento durante vuelcos o impactos frontales;
- sistemas de asistencia al conductor para el control: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir nuevos requisitos relativos a las «maniobras iniciadas por el sistema» en autopistas mientras están suspendidas las solicitudes de «manos en el volante», y a las «maniobras iniciadas por el sistema» en vías distintas de autopistas mientras están activadas las solicitudes de «manos en el volante»;
- prestaciones en nieve y clasificación como neumáticos de tracción de los neumáticos recauchutados: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir una definición revisada de «proveedor de la banda de rodadura utilizada para el proceso de recauchutado» en lo relativo a la conformidad de la producción, mejorar la coherencia entre los neumáticos recauchutados y los neumáticos nuevos mediante la alineación con los requisitos del Reglamento n.º 117 de las Naciones Unidas, introducir nuevas disposiciones transitorias y abordar varias cuestiones de redacción; y
- una serie de propuestas: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir cambios para permitir la aplicación de estos Reglamentos de las Naciones Unidas a los vehículos automatizados, incluidos los que no disponen de controles manuales;

propuestas de nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas:

- sobre el hidrógeno líquido, a fin de formular requisitos para los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3 y los sistemas alimentados con hidrógeno licuado;
- sobre los sistemas de conducción automatizada, con el fin de establecer disposiciones uniformes en materia de seguridad y una metodología armonizada para validar la seguridad de dichos sistemas; y

- sobre la abrasión de los neumáticos, con el fin de aplicar los requisitos Euro 7 en relación con los neumáticos nuevos de clase C1 en lo que respecta a su comportamiento en materia de abrasión;

propuestas de modificaciones de los RTM n.ºs 9 y 13 de las Naciones Unidas para facilitar una certificación cuasiestática orientada a objetivos del impactador utilizado en el ensayo de impacto del simulador de muslo y cadera contra el parachoques, y para aclarar la justificación de la alineación de los requisitos de ensayo relativos a la integridad mecánica y a la durabilidad de los conductos de alimentación para dispositivos limitadores de presión de activación térmica adicionales; y

propuesta de nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre los sistemas de conducción automatizada, que tiene por objeto establecer una metodología armonizada e incorporar requisitos de alto nivel para abordar la naturaleza única y los retos en materia de seguridad asociados a la tecnología de los sistemas de conducción automatizada, así como un enfoque basado en distintos pilares que garantice una validación exhaustiva, eficaz y eficiente de la seguridad de dichos sistemas.

El WP.29 tiene previsto votar sobre estas propuestas en la reunión que se celebrará del 23 al 26 de junio de 2026.

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

una propuesta de enmiendas al documento interpretativo relativo a la actualización de *software* y al sistema de gestión de actualizaciones de *software*.

La Unión debe respaldar los actos mencionados, ya que están en consonancia con su política del mercado interior sobre la industria del automóvil por lo que respecta a la seguridad, la automatización y las emisiones, y 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 y en el comercio internacional de la UE. 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»<sup>3</sup>.

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

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

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

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

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

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

### 4.2. **Base jurídica sustantiva**

#### 4.2.1. Principios

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

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

#### 4.2.2. Aplicación al presente asunto

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.

Publicación del acto previsto

Dado que mediante el acto del WP.29 se modificarán varios Reglamentos de las Naciones Unidas y RTM de las Naciones Unidas y se adoptarán nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas y RTM de las Naciones Unidas, procede publicarlo en el *Diario Oficial de la Unión Europea* tras su adopción.

---

<sup>3</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo de la Unión Europea, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

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 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 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, y 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, y propuestas destinadas a ampliar los mandatos relativos a los RTM de las Naciones Unidas.
- (5) Entre el 23 y el 26 de junio de 2026, en el transcurso del 199.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, el WP.29 puede adoptar: propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 35, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 68, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 y 180 de las Naciones Unidas; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre el hidrógeno líquido; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre los sistemas de conducción automatizada; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la abrasión de los neumáticos; propuestas de modificaciones de los RTM n.ºs 9 y 13 de las Naciones Unidas; y una propuesta de nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre sistemas de conducción automatizada.
- (6) Los Reglamentos n.ºs 35 y 68 de las Naciones Unidas no son aplicables a efectos de la homologación de tipo UE.
- (7) 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 los Reglamentos n.ºs 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 y 180 de las Naciones Unidas y en los RTM n.ºs 9 y 13 de las Naciones Unidas.
- (8) Con vistas a permitir el progreso tecnológico y promover la automatización y la descarbonización, deben adoptarse nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas sobre el hidrógeno líquido, sobre los sistemas de conducción automatizada y sobre la abrasión de los neumáticos, y un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre los sistemas de conducción automatizada.
- (9) Los Reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión. Junto con los 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 estas propuestas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, durante el 199.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) de la CEPE, que tendrá lugar del 23 al 26 de junio 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 WP.29 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  
La Presidenta / El Presidente*