COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 4.2.2025
COM(2025) 31 final

2025/0013 (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 marzo 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 acuerdos[1].

[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, 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 4 y el 7 de marzo de 2025, durante su 195.º período de sesiones, el WP.29 podrá adoptar:

las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.os 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 y 171 de las Naciones Unidas;

una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la determinación de la potencia del sistema de los vehículos eléctricos híbridos y de los vehículos eléctricos puros con más de una máquina eléctrica para la propulsión, y

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

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 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, 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[2] 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 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 y 171 de las Naciones Unidas para actualizar las disposiciones sobre:

  – frenado de vehículos pesados: las enmiendas propuestas tienen por objeto modificar los requisitos relativos al frenado de resistencia, incluyendo la masa del conjunto de vehículos completo (es decir, un vehículo tractor y un remolque). Además, pretenden también corregir los requisitos del sistema de frenado de estacionamiento aplicables a los vehículos de motor;

  – aparato indicador de velocidad y cuentakilómetros, incluida su instalación: las enmiendas propuestas tienen por objeto actualizar los requisitos vigentes para los cuentakilómetros a fin de incluir disposiciones sobre: a) la exactitud de los valores de kilometraje del cuentakilómetros de a bordo, b) la antimanipulación de los valores de kilometraje del cuentakilómetros de a bordo y c) la exactitud y la antimanipulación de los valores de kilometraje del cuentakilómetros que se muestran al conductor;

  – instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa: las enmiendas propuestas tienen por objeto armonizar los requisitos de visibilidad de la luz roja hacia la parte delantera o la luz blanca hacia la parte trasera del vehículo con la serie 01 de enmiendas a los Reglamentos n.ºs 148 y 149 de las Naciones Unidas. Además, pretenden también aclarar y armonizar los requisitos aplicables a los vehículos todo terreno con respecto a la inclinación vertical de la luz de cruce en función de la altura a la que estén instalados los faros. Las enmiendas propuestas también introducen un nuevo patrón para la trayectoria prevista como parte de las proyecciones de asistencia al conductor y mejoran los requisitos de detección y señalización

[2] Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

de fallos para reflejar el progreso tecnológico en fuentes luminosas múltiples. Las enmiendas propuestas actualizan los requisitos relativos al flujo luminoso objetivo total de una o varias fuentes luminosas o módulos de fuente luminosa para un haz de cruce;

– emisiones de los motores de encendido por compresión y los motores de encendido por chispa (GLP y GNC): las enmiendas propuestas tienen por objeto proporcionar correcciones de redacción;

– mecanismo de dirección: las enmiendas propuestas tienen por objeto excluir determinados requisitos de homologación para categorías adicionales de funciones de dirección de accionamiento automático, las funciones que ya recoge el Reglamento n.º 171 de las Naciones Unidas;

– emisiones de los vehículos de las categorías M_1 y N_1: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir correcciones de redacción;

– sistemas silenciadores de escape de recambio para motocicletas: las enmiendas propuestas tienen por objeto mejorar los requisitos para evitar la manipulación de los sistemas silenciadores de escape de recambio que no sean originales;

– homologación de los motores con los que se equipen los tractores agrícolas y forestales y máquinas móviles no de carretera en lo que respecta a las emisiones de contaminantes por el motor: las enmiendas propuestas tienen por objeto proporcionar correcciones de redacción;

– vehículos del grupo motopropulsor eléctrico: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir nuevas disposiciones sobre el tratamiento de la propiedad intelectual e industrial de los fabricantes y mejorar los requisitos en materia de propagación térmica y homologación de vehículos eléctricos;

– vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas: las enmiendas propuestas tienen por objeto adaptar el texto del Reglamento n.º 105 de las Naciones Unidas a la última versión del Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR);

– sistemas antirrobo y de alarma: las enmiendas propuestas tienen por objeto adaptar el texto del Reglamento n.º 116 de las Naciones Unidas a los requisitos técnicos del Reglamento n.º 10 de las Naciones Unidas que se recogen en el Reglamento n.º 157 de las Naciones Unidas;

– ruedas de recambio para vehículos de pasajeros: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar algunas de las disposiciones del Reglamento n.º 124 de las Naciones Unidas con respecto a los ensayos de las ruedas de aleación de aluminio y de aleación de magnesio;

– vehículos silenciosos de transporte por carretera: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar los requisitos relativos a la presión acústica máxima en el plano delantero del vehículo para la marcha atrás;

– dispositivos de señalización luminosa: la enmienda propuesta tiene por objeto corregir una referencia errónea para determinar el tamaño de la marca de homologación de un dispositivo único de señalización luminosa;

– dispositivos de alumbrado de carretera: las enmiendas propuestas tienen por objeto corregir determinados requisitos de medición fotométrica de las luces

de cruce, incluidos también los requisitos de detección de fallos y de señalización para reflejar el progreso tecnológico en fuentes luminosas múltiples. Las enmiendas propuestas también tienen por objeto rectificar un determinado número de valores máximos de intensidad luminosa en los cuadros de la conformidad de la producción;

- sistema avanzado de frenado de emergencia (AEBS) para M_1/N_1: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir, sobre la base de la homologación de tipo UE de vehículo entero, disposiciones para utilizar ensayos virtuales como alternativa a los ensayos físicos del Reglamento n.º 152 de las Naciones Unidas;
- desplazamiento en marcha atrás: las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar las condiciones de ensayo del sistema de cámara de visión trasera y del sistema de detección;
- dispositivos contra la utilización no autorizada: las enmiendas propuestas tienen por objeto adaptar el texto del Reglamento n.º 161 de las Naciones Unidas a los requisitos técnicos del Reglamento n.º 10 de las Naciones Unidas que se recogen en el Reglamento n.º 157 de las Naciones Unidas;
- inmovilizadores: las enmiendas propuestas tienen por objeto adaptar el texto del Reglamento n.º 162 de las Naciones Unidas a los requisitos técnicos del Reglamento n.º 10 de las Naciones Unidas que se recogen en el Reglamento n.º 157 de las Naciones Unidas;
- sistemas de alarma para vehículos: las enmiendas propuestas tienen por objeto adaptar el texto del Reglamento n.º 163 de las Naciones Unidas a los requisitos técnicos del Reglamento n.º 10 de las Naciones Unidas que se recogen en el Reglamento n.º 157 de las Naciones Unidas;
- emisiones mundiales en condiciones reales de conducción (RDE mundiales): las enmiendas propuestas tienen por objeto aclarar la necesidad de un análisis de los datos de ensayo de las fases 3 y 4, en función del tipo de combustible del motor (gasóleo o gasolina). Los requisitos propuestos también pretenden armonizar las disposiciones sobre concentración y corrección de las emisiones del sistema portátil de medición de emisiones (PEMS) con las del Reglamento n.º 49 de las Naciones Unidas, y
- sistemas de asistencia al conductor para el control (DCAS): los requisitos propuestos tienen por objeto introducir nuevas disposiciones que permitan regular los DCAS de apoyo a las maniobras que inicie el sistema o permitir la omisión de las solicitudes de manos en el volante; y

- una propuesta de:
  - nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la determinación de la potencia del sistema de los vehículos eléctricos híbridos y de los vehículos eléctricos puros con más de una máquina eléctrica para la propulsión: la presente propuesta de nuevo Reglamento tiene por objeto transponer los requisitos del RTM n.º 21 de las Naciones Unidas.

El WP.29 tiene previsto votar sobre estas propuestas en la reunión que se celebrará del 4 al 7 de marzo de 2025.

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

– una propuesta de enmienda de la Resolución consolidada sobre la especificación común de las categorías de fuentes luminosas: las enmiendas propuestas tienen por objeto introducir nuevas categorías LW7A y LW7B de fuentes luminosas de diodos emisores de luz.

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».

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 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»[3].

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 incluidos en el acto previsto serán vinculantes para la Unión. Junto con las Resoluciones de las Naciones Unidas y los RTM, 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.

[3] Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, República Federal de Alemania/Consejo de la Unión Europea, 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 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 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.

2025/0013 (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 marzo 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 Consejo[1], 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 Consejo[2], 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 Consejo[3] 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 éstos, 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).

[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/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 (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 4 y el 7 de marzo de 2025, en el transcurso del 195.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 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 y 171 de las Naciones Unidas; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la determinación de la potencia del sistema de los vehículos eléctricos híbridos y de los vehículos eléctricos puros con más de una máquina eléctrica para la propulsión, y una propuesta de enmienda de la Resolución consolidada sobre la especificación común de las categorías de fuentes luminosas.

(6) 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 dichas propuestas.

(7) A fin de que se reflejen la experiencia de campo y los avances técnicos durante el proceso de homologación de tipo, deben modificarse o completarse los requisitos relativos a determinados aspectos o características cubiertos por los Reglamentos n.os 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 y 171 de las Naciones Unidas y la resolución consolidada sobre la especificación común de las categorías de fuentes luminosas.

(8) En aras del progreso técnico y a fin de promover la movilidad limpia, debe adoptarse una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la determinación de la potencia del sistema de los vehículos eléctricos híbridos y de los vehículos eléctricos puros con más de una máquina eléctrica para la propulsión,

(9) Estas propuestas están en consonancia con las orientaciones políticas estratégicas de la Unión relativas a la industria del automóvil.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 195.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, que tendrá lugar

del 4 al 7 de marzo de 2025, 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