COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 20.5.2020
COM(2020) 216 final

2020/0092 (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 modificaciones de los Reglamentos n.os 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 y 152 de las Naciones Unidas, a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) n.os 3, 6, 7, 16 y 19, a una propuesta de enmienda de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), a las propuestas de cinco nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad, las emisiones y la automatización en el ámbito de los vehículos de motor**

# 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 uno de los grupos de trabajo permanentes en el marco institucional de las Naciones Unidas, a saber, el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (grupo de trabajo 29 o WP.29), en relación con la adopción prevista por este grupo de trabajo de nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas y de modificaciones de Reglamentos de las Naciones Unidas existentes (con arreglo al Acuerdo revisado de 1958), de Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas (RTM, con arreglo al Acuerdo paralelo) y de una resolución con arreglo al Acuerdo revisado de 1958.

## 2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

### 2.1. El Acuerdo de 1958 y el Acuerdo de 1998

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 la elaboración de requisitos armonizados destinados a eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las Partes contratantes de la CEPE y a garantizar que dichos vehículos ofrezcan un elevado nivel de seguridad y protección del medio ambiente. Los Acuerdos entraron en vigor para la UE el 24 de marzo de 1998 y el 15 de febrero de 2000, respectivamente. Ambos son administrados por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE (grupo de trabajo 29 o WP.29).

### 2.2. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) (grupo de trabajo 29 o WP.29)

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 donde se está debatiendo la ejecución del Acuerdo revisado de 1958 y del Acuerdo paralelo. Todo país miembro de las Naciones Unidas o cualquier organización regional de integración económica creada por países 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 Unión Europea es Parte de 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

Las reuniones del WP.29 de la CEPE se celebran tres veces al año, en marzo, junio y noviembre. En cada reunión se pueden adoptar nuevos reglamentos de las Naciones Unidas, nuevos reglamentos técnicos mundiales de las Naciones Unidas (RTM), modificaciones de reglamentos y resoluciones vigentes (con arreglo al Acuerdo revisado de 1958) y modificaciones de RTM y resoluciones vigentes (con arreglo al Acuerdo paralelo), con el fin de adaptarlos al progreso técnico. Antes de cada reunión del WP.29, estas modificaciones se debaten primeramente a nivel técnico en órganos subsidiarios específicos del WP.29.

Posteriormente, se realiza una votación al nivel del WP.29 (es decir, por mayoría cualificada de las Partes contratantes presentes y votantes para las propuestas en virtud del Acuerdo revisado de 1958 y mediante una votación por consenso de las Partes contratantes presentes y votantes para las propuestas con arreglo al Acuerdo paralelo).

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión sobre los nuevos Reglamentos y RTM, sus enmiendas, suplementos y correcciones se establece antes de cada reunión del WP.29 mediante una Decisión del Consejo con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE.

### 2.3. Acto previsto del WP.29

El 23 de junio de 2020, durante su 181.º período de sesiones, el WP.29 puede adoptar las propuestas de modificación de los Reglamentos n.os 13, 14, 16, 22, 30, 41, 42, 44, 78, 79, 83, 93, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 y 152 de las Naciones Unidas, la propuesta de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas relativo a la homologación de vehículos en lo que respecta a la integridad del sistema de alimentación de combustible y la seguridad del grupo motopropulsor eléctrico en caso de colisión trasera, la propuesta y la modificación de un nuevo Reglamento de las Naciones Unida relativo al ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial, la propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la ciberseguridad y al sistema de gestión de esta, la propuesta de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la actualización del *software* y al sistema de gestión de las actualizaciones de este, la propuesta de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas relativo a la homologación de vehículos en relación con el sistema automático de mantenimiento del carril, las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) n.os 3, 6, 7, 16 y 19, y la propuesta de enmiendas de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3).

.

## 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 de 1958 desempeña un papel clave en este objetivo, ya que permite a los fabricantes de la Unión aplicar un conjunto común de reglamentos de homologación de tipo sabiendo que las Partes contratantes reconocerán la conformidad del producto con sus

---

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).

respectivas legislaciones nacionales. Este sistema ha permitido, por ejemplo, que el Reglamento (CE) n.º 661/2009, relativo a la seguridad general de los vehículos de motor, derogue más de cincuenta directivas de la Unión y las sustituya por los reglamentos correspondientes elaborados con arreglo al Acuerdo de 1958.

Se ha adoptado un enfoque similar con la Directiva 2007/46/CE, que sustituyó los sistemas de homologación de los Estados miembros por un procedimiento de homologación de la Unión y estableció un marco armonizado que contiene las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos generales aplicables a todos los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes nuevos. Dicha Directiva incorporó los reglamentos de las Naciones Unidas al sistema de homologación de tipo UE, bien como requisitos de la homologación de tipo, bien como alternativas a la legislación de la Unión. Desde la adopción de esa Directiva, los reglamentos de las Naciones Unidas se han ido incorporando progresivamente a la legislación de la Unión en el marco de la homologación de tipo UE.

Una vez que las propuestas de modificación o de nuevos reglamentos de las Naciones Unidas sean adoptadas por el WP.29 y que estos actos sean notificados a las Partes contratantes por el Secretario Ejecutivo de la CEPE/ONU, y transcurridos seis meses, de no haber objeciones por parte de las Partes contratantes que constituyan una minoría de bloqueo, los actos podrán finalmente entrar en vigor y podrán ser incorporados a las normas nacionales aplicables de cada Parte contratante. En la UE, la transposición se completa tras la publicación de estos actos en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Por lo tanto, es necesario definir la posición de la Unión sobre los siguientes actos:

– las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.os 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 y 152 de las Naciones Unidas;

– la propuesta de un nuevo reglamento de las Naciones Unidas relativo a la homologación de vehículos en lo que respecta a la integridad del sistema de alimentación de combustible y la seguridad del grupo motopropulsor eléctrico en caso de colisión trasera;

– la propuesta y la modificación de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas relativo al ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial;

– la propuesta de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la ciberseguridad y al sistema de gestión de esta;

– la propuesta de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la actualización del *software* y al sistema de gestión de las actualizaciones de este;

– la propuesta de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en relación con el sistema automático de mantenimiento del carril;

– las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) n.os 3, 6, 7, 16 y 19;

– la propuesta de enmiendas de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3);

que se someterán a votación en la reunión de junio de 2020 del WP.29, que tendrá lugar el 23 de junio de 2020. Además, es necesario definir la posición de la Unión sobre:

– las propuestas de autorizaciones para elaborar una enmienda del RTM n.º 8 y para elaborar un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos; y

– la solicitud de ampliación del mandato del RTM n.º 9 de las Naciones Unidas (seguridad de los peatones).

La Unión debe apoyar los actos mencionados, ya que están plenamente en consonancia con la política del mercado interior de la Unión en lo que respecta a la industria del automóvil y son coherentes con las políticas de la Unión en materia de transporte, clima y energía. Estos actos tienen un efecto muy positivo en la competitividad del sector del automóvil y en el comercio internacional de la Unión. La votación a favor de estos actos fomentará el progreso tecnológico, ofrecerá ventajosas economías de escala, evitará la fragmentación del mercado interior y garantizará la igualdad de las normas en materia de medio ambiente y seguridad en toda la Unión.

En cambio, dado que la Unión no aplica las disposiciones uniformes del Reglamento n.º 42 de las Naciones Unidas, no es necesario establecer una posición de la Unión sobre la propuesta de enmiendas de dicho Reglamento examinada por el WP.29 de la CEPE.

Las propuestas de enmiendas del Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas[2] (sistemas de retención infantil) y del Reglamento n.º 93 de las Naciones Unidas[3] (dispositivos de protección delantera contra el empotramiento) no están listas para su votación en la reunión del WP.29 de junio de 2020 y se debatirán en los órganos subsidiarios específicos de este.

El asesoramiento especializado externo no es pertinente en el caso de la presente propuesta. No obstante, va a ser 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 Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) contempla la adopción 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. Incluye asimismo aquellos actos 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].

---

2 Propuesta de suplemento 18 de la serie 04 de enmiendas del Reglamento n.º 44 de las Naciones Unidas (sistemas de retención infantil).

3 Propuesta de suplemento 1 de la versión original del Reglamento n.º 93 de las Naciones Unidas (protección delantera contra el empotramiento).

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.

*4.1.2. Aplicación al presente caso*

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

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

Los reglamentos de las Naciones Unidas contenidos en el acto previsto serán vinculantes para la Unión y, 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. La Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[5] sustituyó los sistemas de homologación de los Estados miembros por un procedimiento de homologación de la Unión y estableció un marco armonizado que contiene las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos generales aplicables a todos los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes nuevos. Dicha Directiva incorporó al sistema de homologación de tipo UE reglamentos adoptados en virtud del Acuerdo revisado de 1958 (en lo sucesivo, «reglamentos de las Naciones Unidas»), bien como requisitos de la homologación de tipo, bien como alternativas a la legislación de la Unión. Desde la adopción de la Directiva 2007/46/CE, se ha incorporado al Derecho de la Unión un número creciente de reglamentos de las Naciones Unidas.

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 Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el 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, en relación con su artículo 218, apartado 9.

[5] Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

2020/0092 (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 modificaciones de los Reglamentos n.os 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 y 152 de las Naciones Unidas, a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) n.os 3, 6, 7, 16 y 19, a una propuesta de enmienda de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), a las propuestas de cinco nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad, las emisiones y la automatización en el ámbito de los vehículos de motor**

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[1], la Unión se adhirió al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) 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[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 («Acuerdo paralelo»). El Acuerdo paralelo entró en vigor el 15 de febrero de 2000.

[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).

[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).

(3) La Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[3] sustituyó los sistemas de homologación de los Estados miembros por un procedimiento de homologación de la Unión y estableció un marco armonizado que contiene las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos generales aplicables a todos los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes nuevos. Dicha Directiva incorporó al sistema de homologación de tipo UE reglamentos adoptados en virtud del Acuerdo revisado de 1958 (en lo sucesivo, «reglamentos de las Naciones Unidas»), bien como requisitos de la homologación de tipo, bien como alternativas a la legislación de la Unión. Desde la adopción de la Directiva 2007/46/CE, se ha incorporado al Derecho de la Unión un número creciente de reglamentos de las Naciones Unidas.

(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 de la CEPE) puede adoptar propuestas de modificación de los reglamentos, los reglamentos técnicos mundiales (RTM) y las resoluciones de las Naciones Unidas, así como propuestas de nuevos reglamentos, reglamentos técnicos mundiales 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 modificaciones de los RTM de las Naciones Unidas o para ampliar los mandatos relativos a los RTM de las Naciones Unidas.

(5) El 23 de junio de 2020, durante su 181.º período de sesiones, el WP.29 de las Naciones Unidas puede adoptar las propuestas de modificación de los Reglamentos n.os 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 y 152 de las Naciones Unidas, la propuesta de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas relativo a la homologación de vehículos en lo que respecta a la integridad del sistema de alimentación de combustible y la seguridad del grupo motopropulsor eléctrico en caso de colisión trasera, la propuesta y la modificación de un nuevo Reglamento de las Naciones Unida relativo al ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial, la propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la ciberseguridad y al sistema de gestión de esta, la propuesta de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la actualización del *software* y al sistema de gestión de las actualizaciones de este, la propuesta de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas relativo a la homologación de vehículos en relación con el sistema automático de mantenimiento del carril, las propuestas de modificaciones de los RTM n.os 3, 6, 7, 16 y 19 de las Naciones Unidas, y la propuesta de enmiendas de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3). Además, el WP.29 de la CEPE va a adoptar la propuesta de ampliación del mandato relativo al RTM n.º 9 de las Naciones Unidas, así como la propuesta de autorizaciones para elaborar una enmienda del RTM n.º 8 de las Naciones Unidas y para elaborar un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos.

(6) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el WP.29 de la CEPE por lo que respecta a la adopción de dichas propuestas, ya que los

[3] Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión y, junto con los RTM y la Resolución consolidada de las Naciones Unidas, podrán influir de manera decisiva en el contenido del Derecho de la Unión relativo a la homologación de tipo de los vehículos.

(7) A la luz de la experiencia y del progreso técnico, es necesario modificar o completar los requisitos relativos a algunos elementos o aspectos contemplados por los Reglamentos n.os 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 y 152 de las Naciones Unidas, así como por la Resolución consolidada R.E.3.

(8) Además, deben modificarse algunas disposiciones de los RTM n.os 3, 6, 7, 16 y 19.

(9) Es necesario corregir el Reglamento n.º 13 de las Naciones Unidas, aunque los cambios solo afectan a la versión en lengua rusa.

(10) A fin de permitir el progreso técnico y de mejorar la seguridad de los vehículos y los ensayos de las emisiones, deben adoptarse cinco nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas, a saber, sobre la integridad del sistema de alimentación de combustible y la seguridad del grupo motopropulsor eléctrico en caso de colisión trasera, sobre el ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial, sobre la ciberseguridad y el sistema de gestión de esta, sobre la actualización del *software* y el sistema de gestión de las actualizaciones de este y sobre el sistema automático de mantenimiento del carril. Paralelamente, debe adoptarse una modificación del nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre el ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial, ya que permitirá por separado el reconocimiento mutuo pleno para las Partes Contratantes que opten por aplicar nuevos requisitos que van más allá de la serie 00 original del Reglamento, que solo contempla los requisitos regionales.

(11) A fin de permitir la elaboración de más requisitos técnicos, deben adoptarse las propuestas de ampliar el mandato relativo al RTM n.º 9 de las Naciones Unidas y de autorizar la elaboración de una modificación del RTM n.º 8 y de un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos, basándose en las solicitudes formuladas por las Partes Contratantes de la CEPE que patrocinan las actividades relativas a los RTM de las Naciones Unidas o por los órganos subsidiarios específicos del WP.29 de la CEPE.

(12) El 27 de febrero de 2020, el Consejo adoptó la Decisión (UE) 2020/287[4] relativa a la posición que debe adoptarse sobre los RTM n.os 3, 6 y 16 de las Naciones Unidas para la 180.ª sesión del WP.29 de la CEPE, que se celebró entre el 10 y el 12 de marzo de 2020. Sin embargo, el WP.29 no estuvo en condiciones de votar en dicha sesión y decidió volver a presentar las propuestas para su votación en la sesión de junio.

[4] Decisión (UE) 2020/287 del Consejo, de 27 de febrero de 2020, relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en los comités correspondientes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.os 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 y 152 de las Naciones Unidas, por lo que respecta a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales n.os 3, 6 y 16, por lo que respecta a la propuesta de enmiendas de la Resolución consolidada R.E.5, y por lo que respecta a las propuestas de autorizaciones para elaborar una enmienda del RTM n.º 6 y para elaborar un nuevo RTM sobre la determinación de la potencia de los vehículos eléctricos.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el 181.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, que tendrá lugar el 23 de junio de 2020, 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*