



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 28 de mayo de 2024
(OR. en)

10420/24

Expediente interinstitucional:
2024/0122(NLE)

MI 548
ECO 18
ENT 102
UNECE 9

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	28 de mayo de 2024
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2024) 219 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 modificaciones de los Reglamentos n.ºs 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 y 155 de las Naciones Unidas, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre las prestaciones de adherencia en nieve y la clasificación como neumáticos de tracción para los neumáticos recauchutados, a las propuestas de modificación de los Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas n.ºs 9, 13, 21, 22, y 24, y a una propuesta de modificación de la Resolución mutua n.º 1 de las Naciones Unidas

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2024) 219 final.

Adj.: COM(2024) 219 final

Bruselas, 28.5.2024
COM(2024) 219 final

2024/0122 (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, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 y 155 de las Naciones Unidas, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre las prestaciones de adherencia en nieve y la clasificación como neumáticos de tracción para los neumáticos recauchutados, a las propuestas de modificación de los Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas n.ºs 9, 13, 21, 22, y 24, y a una propuesta de modificación de la Resolución mutua n.º 1 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 UE en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (WP.29) por lo que respecta a la adopción de modificaciones de Reglamentos de las Naciones Unidas vigentes.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Acuerdo revisado de 1958 y el Acuerdo paralelo

Hay dos acuerdos vigentes cuyo objeto es elaborar requisitos armonizados para eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las Partes contratantes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y garantizar que los vehículos de motor ofrezcan un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente. Estos acuerdos son:

- el Acuerdo de la CEPE sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («el Acuerdo revisado de 1958»); y
- el Acuerdo sobre el establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («el Acuerdo paralelo»).

Los Acuerdos entraron en vigor para la Unión el 24 de marzo de 1998 y el 15 de febrero de 2000, respectivamente. El WP.29 supervisa el trabajo relacionado con estos Acuerdos.

2.2. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas

El WP.29 proporciona un marco único para la armonización global de las normas sobre vehículos. El WP.29 es un grupo de trabajo permanente en el marco institucional de las Naciones Unidas, con un mandato específico y un reglamento interno. Funciona como un foro mundial en el que pueden entablarse debates abiertos sobre la normativa de los vehículos de motor y sobre la ejecución del Acuerdo revisado de 1958 y del Acuerdo paralelo. Todo miembro de las Naciones Unidas o cualquier organización regional de integración económica creada por miembros de las Naciones Unidas puede participar plenamente en las actividades del WP.29 y convertirse en Parte contratante de los Acuerdos sobre vehículos supervisados por el WP.29. La Unión Europea es Parte en esos Acuerdos¹.

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

nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas;

nuevas Resoluciones de las Naciones Unidas;

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).

nuevos Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas (RTM de las Naciones Unidas); modificaciones de los Reglamentos y las 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 en el caso de las propuestas con arreglo al 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 25 y el 28 de junio de 2024, en el transcurso de su 193.º período de sesiones, el WP.29 puede adoptar una serie de:

las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 y 155 de las Naciones Unidas;

una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre las prestaciones de adherencia en nieve y la clasificación como neumáticos de tracción para los neumáticos recauchutados;

propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) n.ºs 9, 13, 21, 22 y 24; y

una propuesta de modificación de la Resolución mutua n.º 1 de las Naciones Unidas.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UE

El sistema del WP.29 refuerza la armonización internacional de las normas relativas a los vehículos. El Acuerdo revisado de 1958 desempeña un papel importante en la consecución de este objetivo. Los fabricantes de la UE pueden utilizar un conjunto común de Reglamentos de homologación de tipo sabiendo que las Partes contratantes reconocerán la conformidad de sus productos con sus respectivas legislaciones nacionales.

Esto permitió que el Reglamento (CE) n.º 661/2009, relativo a la seguridad general de los vehículos de 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 Consejo² sigue un enfoque similar. Establece disposiciones administrativas y requisitos técnicos para la homologación de tipo y la

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

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, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 y 155 de las Naciones Unidas para actualizar las disposiciones sobre:
 - frenado de los vehículos pesados: las modificaciones propuestas tienen por objeto adaptar el Reglamento para permitir la homologación de vehículos equipados tanto con un sistema de conducción automatizada como con un modo de conducción manual;
 - frenado de los turismos: las modificaciones propuestas tienen por objeto adaptar el Reglamento para permitir la homologación de vehículos equipados tanto con un sistema de conducción automatizada como con un modo de conducción manual;
 - cascos de protección: las modificaciones propuestas tienen por objeto introducir una alternativa (es decir, un simulador rígido) al método de ensayo existente (a saber, un simulador deformable), facilitando la construcción del simulador y haciendo que la verificación sea más barata en relación con el coste total de los ensayos;
 - neumáticos para turismos y sus remolques: las modificaciones propuestas permiten otras soluciones técnicas de medición de la anchura total de los neumáticos, facilitando así las innovaciones técnicas;
 - emisiones de ruido de las motocicletas: las modificaciones propuestas actualizan la referencia de la pista de ensayo de la norma ISO 10844 con respecto a los últimos avances tecnológicos;
 - emisiones de los motores de encendido por compresión y los motores de encendido por chispa (GPL y GNC): las modificaciones propuestas tienen por objeto permitir el uso del hidrógeno como combustible para la homologación de tipo de las emisiones de vehículos pesados. Esta enmienda tiene por objeto integrar únicamente los motores de hidrógeno monocombustible;
 - ruido de los vehículos de las categorías M y N: las modificaciones propuestas introducen correcciones y aclaraciones relativas a la definición de potencia, la calibración, la corrección de la temperatura y la evaluación acústica de referencia sobre la base de la experiencia adquirida con los últimos cambios de este Reglamento;
 - neumáticos para vehículos industriales y sus remolques: las modificaciones propuestas especifican que la anchura total máxima de los neumáticos que llevan

el código «A» de configuración de la instalación del neumático en la llanta incluye una tolerancia del 4 %. Además, armonizan el anexo 9 con el anexo 1 permitiendo a las autoridades de homologación de tipo establecer la conexión con los informes pertinentes;

- emisiones sonoras de los ciclomotores: las modificaciones propuestas actualizan la referencia de la pista de ensayo de la norma ISO 10844 con respecto a los últimos avances tecnológicos;
- frenado de las motocicletas: las modificaciones propuestas tienen por objeto corregir un desajuste involuntario entre las disposiciones transitorias de la nueva serie 06 de enmiendas al Reglamento n.º 78 de las Naciones Unidas y las directrices generales para las disposiciones transitorias de los reglamentos de las Naciones Unidas;
- mecanismo de dirección: las modificaciones propuestas tienen por objeto aclarar las disposiciones relativas a la función de dirección de accionamiento automático de categoría A «estacionamiento por control remoto» para combinaciones de vehículos. La definición actual establece un límite máximo de 6 m de distancia al vehículo de motor, que resulta insuficiente en situaciones en las que la operación es supervisada por el conductor situado detrás de la combinación de vehículos. Además, la propuesta tiene por objeto adaptar el Reglamento para permitir la homologación de vehículos equipados tanto con un sistema de conducción automatizada como con un modo de conducción manual;
- emisiones de los vehículos M1 y N1: las modificaciones propuestas permiten calcular los valores de resistencia al avance en carretera a partir de los determinados según el RTM n.º 15 de las Naciones Unidas (WLTP) y armonizan el Reglamento n.º 83 de las Naciones Unidas con el Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas. Además, las modificaciones propuestas tienen por objeto introducir correcciones y aclaraciones para que los vehículos que pertenezcan a un único «tipo de vehículo con respecto a las emisiones» de acuerdo con el Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas sigan cumpliendo los requisitos de este Reglamento. Por último, la propuesta aporta más claridad en lo que respecta a los requisitos relacionados con los distintos caracteres de emisiones EA, EB y EC;
- medición de la potencia neta y de la potencia máxima durante 30 minutos: las modificaciones propuestas tienen por objeto aclarar y actualizar los requisitos de instalación de accesorios a la hora de someter a ensayo la potencia neta o la potencia máxima durante 30 minutos de los grupos motopropulsores eléctricos. Se propone suprimir el requisito de que la bomba y el termostato estén situados en el banco de pruebas en la misma posición relativa que en el vehículo;
- disposiciones uniformes relativas a la homologación de motores destinados a los tractores agrícolas y forestales y las máquinas móviles no de carretera con respecto a las emisiones de contaminantes del motor: las modificaciones propuestas tienen por objeto corregir errores tipográficos, así como permitir el uso del hidrógeno como combustible para la homologación de motores de combustión interna destinados a los tractores agrícolas y forestales y las máquinas móviles no de carretera;
- vehículos con un grupo motopropulsor eléctrico: las modificaciones propuestas introducen un etiquetado que ayudará a los servicios de emergencia a determinar cómo aproximarse a autobuses y camiones equipados con un sistema de propulsión eléctrico en caso de incendio, especialmente el sistema de acumulación

de energía eléctrica recargable (SAEER) o en caso de que el SAEER esté dañado debido a un accidente;

- emisiones de CO₂ / consumo de combustible: las modificaciones propuestas posibilitan un proceso alternativo para la verificación de la conformidad de la producción respecto del consumo de energía eléctrica, y modifican el requisito del cargador y el método de medición de la corriente del SAEER para una cadena de tracción eléctrica híbrida. Ambos cambios se ajustan a los procesos y procedimientos ya incluidos en la serie 02 de enmiendas al Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas;
- neumáticos recauchutados para turismos y sus remolques: las modificaciones propuestas trasladan las prescripciones correspondientes a las prestaciones de adherencia en nieve de los neumáticos recauchutados del Reglamento n.º 108 de las Naciones Unidas a un nuevo Reglamento específico de las Naciones Unidas sobre la homologación de tipo de los neumáticos recauchutados de las clases C1, C2 y C3 con respecto a su adherencia en nieve o su clasificación como neumáticos de tracción. Esto soluciona los problemas a los que se han venido enfrentando en la práctica los recauchutadores y las autoridades de homologación de tipo con respecto a los requisitos para la homologación de las instalaciones de recauchutado que producen «neumáticos para uso en condiciones extremas de nieve» y la verificación de la conformidad de la producción de estos neumáticos recauchutados;
- neumáticos recauchutados para vehículos industriales y sus remolques: las modificaciones propuestas trasladan las prescripciones correspondientes a las prestaciones de adherencia en nieve de los neumáticos recauchutados y su clasificación como neumáticos de tracción del Reglamento n.º 109 de las Naciones Unidas a un nuevo Reglamento específico de las Naciones Unidas sobre la homologación de tipo de los neumáticos recauchutados de las clases C1, C2 y C3 con respecto a su adherencia en nieve o su clasificación como neumáticos de tracción. Esto soluciona los problemas a los que se han venido enfrentando en la práctica los recauchutadores y las autoridades de homologación de tipo con respecto a los requisitos para la homologación de las instalaciones de recauchutado que producen «neumáticos para uso en condiciones extremas de nieve» y la verificación de la conformidad de la producción de estos neumáticos recauchutados;
- resistencia a la rodadura, emisiones de ruido de rodadura y adherencia en superficie mojada de los neumáticos: las modificaciones propuestas mejoran la reproducibilidad del método de ensayo de adherencia en nieve al sustituir los actuales neumáticos de referencia C3 SRTT 19,5 y 22,5 por los nuevos neumáticos de referencia C3 SRTT 19,5 y 22,5 con entalladuras. Además de una serie de cambios de redacción, se actualiza la referencia a las normas ISO en muchos apartados y se introduce una nueva fórmula de corrección de la temperatura para las emisiones de ruido de rodadura de los neumáticos de las clases C1 y C2. La propuesta también ha introducido una nueva metodología para medir la abrasión de los neumáticos C1;
- disposiciones uniformes relativas a la homologación de motores de combustión interna destinados a los tractores agrícolas y forestales y las máquinas móviles no de carretera, con respecto a la medición de la potencia neta, el par neto y el consumo específico de combustible: las modificaciones propuestas tienen por objeto corregir errores tipográficos y permitir el uso del hidrógeno como combustible para la homologación de motores de combustión interna destinados a

los tractores agrícolas y forestales y las máquinas móviles no de carretera, en lo que concierne a la medición de la potencia neta, el par neto y el consumo específico de combustible;

- sistemas reforzados de retención infantil: las modificaciones propuestas tienen por objeto permitir la instalación de un dispositivo de protección del maniquí en el banco para el ensayo dinámico frontal con un cojín elevador universal, sin que se dañe el cuello del maniquí;
- vehículos de hidrógeno y pilas de combustible: las modificaciones propuestas corrigen referencias que se incluyeron durante la transposición de la fase 1 del RTM 13 a la serie original de enmiendas al Reglamento n.º 134 y se copiaron en la serie 01 de enmiendas al Reglamento n.º 134;
- vehículos silenciosos de transporte por carretera: las modificaciones propuestas reducen las incertidumbres de medición durante la medición del nivel sonoro de las bandas de tercio de octava y reducen las zonas grises existentes en el contexto de la expedición de homologaciones. Además, se aborda el comportamiento del sistema de aviso acústico del vehículo (SAAV) cuando el vehículo supera los 20 km/h y en caso de marcha atrás, garantizando así una interacción operativa entre este Reglamento y los requisitos de otros reglamentos en el ámbito del nivel sonoro máximo admisible en el intervalo de velocidad del SAAV y las disposiciones suplementarias sobre las emisiones sonoras (ASEP) o disposiciones suplementarias sobre emisiones acústicas en condiciones reales de conducción;
- dispositivos catadióptricos: las modificaciones propuestas armonizan el procedimiento que debe seguirse en caso de reflejo de superficie en el catadióptrico tanto para la medición del coeficiente de intensidad luminosa como para la medición del color. Actualmente, el procedimiento de medición es diferente y esto puede dar lugar a diferentes coordenadas de color en laboratorios distintos; y
- ciberseguridad y sistema de gestión de esta: la propuesta tiene por objeto ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas para incluir todos los vehículos de la categoría L;
- una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre las prestaciones de adherencia en nieve y la clasificación como neumáticos de tracción para los neumáticos recauchutados: este nuevo Reglamento de las Naciones Unidas se propone para abordar las dificultades a las que se han venido enfrentando en la práctica los recauchutadores y las autoridades de homologación de tipo con los requisitos vigentes relativos a la homologación de las instalaciones de recauchutado que producen «neumáticos para uso en condiciones extremas de nieve» y la verificación de la conformidad de la producción de estos neumáticos recauchutados. Esta propuesta va en paralelo a las propuestas que eliminan las prescripciones sobre adherencia en nieve de los neumáticos recauchutados de los Reglamentos n.ºs 108 y 109 de las Naciones Unidas; y
- propuestas de modificación de los RTM n.ºs 9, 13, 21, 22 y 24 de las Naciones Unidas para actualizar las disposiciones sobre:
 - seguridad de los peatones: las modificaciones propuestas se refieren al desarrollo de disposiciones de ensayo para vehículos equipados con sistemas de protección de peatones desplegados, incluidos los requisitos previos, sin cambiar los impactadores simuladores de cabeza y sus correspondientes parámetros para los ensayos en la parte superior del capó;

- vehículos de hidrógeno y pilas de combustible: las modificaciones propuestas corrigen errores de redacción del texto de la enmienda 1 del RTM n.º 13 de las Naciones Unidas;
- determinación de la potencia de los vehículos eléctricos (DEVP): las modificaciones propuestas mejoran las definiciones y especificaciones e introducen un concepto de familia y, a fin de dar cabida a los grupos motopropulsores altamente integrados, ofrecen un método de ensayo ISO adicional (TP1) que emplea un coeficiente de distribución de la potencia entre dos ramas del grupo motopropulsor según lo notificado por la señal a bordo;
- durabilidad de las baterías integradas en los vehículos eléctricos ligeros: las modificaciones propuestas introducen requisitos para la verificación de la distancia virtual notificada por el fabricante; y
- medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros: las modificaciones propuestas introducen el procedimiento para determinar los coeficientes de reparto de la fricción de los frenos específicos del vehículo para su uso con el RTM relativo a la medición de las partículas en suspensión del desgaste de los frenos y el número de partículas emitidas de los frenos utilizados en vehículos ligeros de hasta de hasta 3,5 toneladas.

El WP.29 tiene previsto votar sobre estas propuestas en la reunión que se celebrará del 25 al 28 de junio de 2024.

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

- una propuesta de enmienda 4 a la Resolución mutua n.º 1: las modificaciones propuestas introducen especificaciones para la clasificación de los modelos de cuerpo humano para la determinación del tiempo de impacto de la cabeza de los peatones como requisito previo de los sistemas de protección de peatones desplegados en consonancia con los requisitos del RTM n.º 9;
- una propuesta de enmienda al documento interpretativo del Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas: la propuesta tiene por objeto armonizar el documento interpretativo con la propuesta simultánea de modificación del Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas, ampliando el ámbito de aplicación del Reglamento para incluir todos los vehículos de la categoría L;
- una propuesta de directrices y recomendaciones para los requisitos de seguridad, las evaluaciones y los métodos de ensayo de los sistemas de conducción automatizada (ADS) para fundamentar el desarrollo reglamentario; y
- una propuesta de modificación de las directrices generales para los procedimientos reglamentarios de las Naciones y las disposiciones transitorias de los reglamentos de las Naciones Unidas: la propuesta aclara en mayor medida la aplicación de las disposiciones transitorias en los reglamentos de las Naciones Unidas.

La Unión debe apoyar los actos mencionados, ya que están en consonancia con su política del mercado interior sobre la industria del automóvil por lo que respecta a la seguridad, la automatización y las emisiones, así como con sus políticas 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 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».

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 Unión³».

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

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

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

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

4.2.2. Aplicación al presente caso

El objetivo y el contenido principales del acto previsto se refieren a la aproximación de las legislaciones. Por 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.

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.

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, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 y 155 de las Naciones Unidas, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre las prestaciones de adherencia en nieve y la clasificación como neumáticos de tracción para los neumáticos recauchutados, a las propuestas de modificación de los Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas n.ºs 9, 13, 21, 22, y 24, y a una propuesta de modificación de la Resolución mutua n.º 1 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 Consejo¹, la Unión se adhirió al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones (el «Acuerdo revisado de 1958»). El Acuerdo revisado de 1958 entró en vigor el 24 de marzo de 1998.
- (2) Mediante la Decisión 2000/125/CE del Consejo², la Unión se adhirió al Acuerdo sobre el establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos (el «Acuerdo paralelo»). El Acuerdo paralelo entró en vigor el 15 de febrero de 2000.
- (3) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo³ establece las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos para la homologación de tipo y la

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 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).

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 («los Reglamentos de las Naciones Unidas»), bien como requisitos de la homologación de tipo, bien como alternativas a la legislación de la Unión.

- (4) De conformidad con el artículo 1 del Acuerdo revisado de 1958 y el artículo 6 del Acuerdo paralelo, el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos 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 de las Naciones Unidas, así como propuestas para ampliar los mandatos relativos a los RTM de las Naciones Unidas.
- (5) Entre el 25 y el 28 de junio de 2024, en el transcurso del 193.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, el WP.29 puede adoptar: las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 y 155 de las Naciones Unidas; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre las prestaciones de adherencia en nieve y la clasificación como neumáticos de tracción para los neumáticos recauchutados; las propuestas de modificaciones de los RTM n.ºs 9, 13, 21, 22 y 24; y una propuesta de modificación de la Resolución mutua n.º 1.
- (6) Los Reglamentos de las Naciones Unidas 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. 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 sobre el terreno y el progreso técnico, es necesario modificar o completar los requisitos relativos a algunos aspectos o elementos contemplados en los Reglamentos n.ºs 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 y 155 de las Naciones Unidas, la Resolución mutua n.º 1 de las Naciones Unidas y los RTM n.ºs 9, 13, 21, 22 y 24.
- (8) A fin de adaptarse al progreso técnico y mejorar la seguridad y reducir la huella ambiental, debe adoptarse un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre las prestaciones de adherencia en nieve y la clasificación como neumáticos de tracción para los neumáticos recauchutados.
- (9) Estas propuestas están en consonancia con la política del mercado interior de la Unión sobre la industria del automóvil por lo que respecta a la seguridad, la automatización y las emisiones, así como con sus políticas de transporte, clima y energía, y tienen un impacto muy positivo en la competitividad del sector automovilístico de la Unión y en el comercio internacional.
- (10) A la luz de los beneficios mencionados, se sugiere votar a favor de estas propuestas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 193.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, que tendrá lugar del 25 al 28 de junio de 2024, será la de votar a favor de las propuestas que figuran en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

La destinataria de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*