

Bruselas, 11 de octubre de 2018
(OR. en)

13057/18

**Expediente interinstitucional:
2018/0345 (NLE)**

**ECO 81
ENT 185
MI 704
UNECE 10**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	10 de octubre de 2018
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2018) 674 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO 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 enmiendas de los Reglamentos n.ºs 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 132 y 137 de las Naciones Unidas, y del Reglamento Técnico Mundial n.º 9 de las Naciones Unidas, y por lo que respecta a las propuestas de tres nuevos reglamentos de las Naciones Unidas

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 674 final.

Adj.: COM(2018) 674 final

Bruselas, 10.10.2018
COM(2018) 674 final

2018/0345 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

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 enmiendas de los Reglamentos n.ºs 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 132 y 137 de las Naciones Unidas, y del Reglamento Técnico Mundial n.º 9 de las Naciones Unidas, y por lo que respecta a las propuestas de tres nuevos reglamentos de las Naciones Unidas

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Razones y objetivos de la propuesta**

La Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas elabora, a nivel internacional, requisitos armonizados destinados a eliminar las barreras técnicas al comercio de vehículos de motor entre las Partes contratantes del Acuerdo revisado de 1958 y a garantizar que estos vehículos ofrezcan un nivel elevado de seguridad y protección del medio ambiente.

La Unión se adhirió al 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 («Acuerdo revisado de 1958»), de conformidad con la Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, y posteriormente al Acuerdo paralelo de conformidad con la 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»).

Las reuniones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) de la CEPE se celebran tres veces cada año civil, en marzo, junio y noviembre. En cada reunión se adoptan nuevos reglamentos de las Naciones Unidas, nuevos reglamentos técnicos mundiales (RTM) de las Naciones Unidas y/o enmiendas de los reglamentos o RTM de las Naciones Unidas ya existentes con el fin de adaptarlos al progreso técnico. Antes de cada reunión del WP.29, uno de sus seis grupos de trabajo adopta dichas enmiendas.

Posteriormente, en otra reunión del WP.29, se procede a la votación final de las enmiendas, los suplementos y las correcciones de errores, siempre que haya *quorum* y se consiga una mayoría cualificada de las Partes contratantes. La Unión es Parte contratante de dos Acuerdos (el de 1958 y el de 1998) administrados por el WP.29. Con la lista de reglamentos, enmiendas, suplementos y correcciones de errores se elabora en cada ocasión una decisión del Consejo, conocida como «megadecisión», que autoriza a la Comisión a votar en nombre de la Unión en todas las reuniones del WP.29.

La presente Decisión del Consejo define la posición de la Unión en las votaciones de los reglamentos, las enmiendas, los suplementos y las correcciones en la reunión de noviembre de 2018 del WP.29, que tendrá lugar del 12 al 16 de noviembre de 2018.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta complementa la política del mercado interior de la Unión en lo que se refiere al sector del automóvil y está plenamente en consonancia con ella.

El sistema del WP.29 refuerza la armonización internacional de las normas para vehículos. El Acuerdo de 1958 desempeña un papel clave en este objetivo, ya que permite a los fabricantes de la UE aplicar un conjunto común de reglamentos de homologación de tipo, sabiendo que las Partes contratantes reconocerán la conformidad del producto con sus 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 UE y las sustituya por los correspondientes reglamentos 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.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El sistema del WP.29 está relacionado con la política de la Unión en materia de competitividad, sobre la que la presente iniciativa tiene un impacto positivo. Esta propuesta es también coherente con las políticas de energía y de transporte de la Unión, que se han tenido debidamente en cuenta en el proceso de elaboración y adopción de los reglamentos de las Naciones Unidas encuadrados en el Acuerdo de 1958.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de esta propuesta es el artículo 114, leído en relación con el artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

- **Subsidiariedad**

Solamente la Unión puede votar a favor de instrumentos internacionales como las propuestas de reglamentos de las Naciones Unidas, las enmiendas de reglamentos de las Naciones Unidas y los proyectos de reglamentos técnicos mundiales, así como de su incorporación al sistema de la Unión para la homologación de tipo de los vehículos de motor. Esto no solo evita la fragmentación del mercado interior, sino que también garantiza el mismo nivel de exigencia en los ámbitos del medio ambiente y la seguridad en toda la Unión. También ofrece ventajas de economías de escala: pueden fabricarse productos para todo el mercado de la Unión, e incluso para el mercado internacional, en lugar de tener que adaptarlos a cada Estado miembro para obtener la homologación de tipo nacional.

La propuesta cumple, por tanto, el principio de subsidiariedad.

- **Proporcionalidad**

La presente Decisión del Consejo autoriza a la Comisión a votar en nombre de la Unión y constituye el instrumento proporcionado, de conformidad con el artículo 5, apartado 1, de la Decisión 97/836/CE del Consejo, para definir una posición unificada de la UE en la CEPE con respecto a la votación sobre los documentos de trabajo propuestos en el orden del día de la reunión del WP.29. Por tanto, la presente propuesta se atiene al principio de proporcionalidad, pues no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de asegurar

el correcto funcionamiento del mercado interior y ofrecer, al mismo tiempo, un elevado nivel de protección y seguridad públicas.

- **Elección del instrumento**

El artículo 218, apartado 9, del TFUE exige una decisión del Consejo para establecer las posiciones que deberán adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en un organismo creado por un acuerdo internacional.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

No procede.

- **Consultas con las partes interesadas**

No procede.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

El asesoramiento especializado externo no es pertinente en el caso de la presente propuesta. Sin embargo, ha sido revisada por el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor.

- **Evaluación de impacto**

La presente propuesta no puede ser objeto de una evaluación de impacto por no ser de naturaleza legislativa, y no existen o no son posibles otras opciones de actuación alternativas.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

En lo relativo a la carga administrativa, la iniciativa carece de repercusiones, dado que las referencias a las enmiendas anejas a la megadecisión no introducirán nuevas obligaciones de información ni otras de tipo administrativo para las empresas, incluidas las pymes. Por el contrario, se pretende conseguir la reducción de la carga administrativa, dado que la aplicación de requisitos armonizados a escala mundial permite que los fabricantes presenten documentación de homologación de sistemas y componentes no solo en la Unión, sino también en los mercados de exportación de Partes contratantes del Acuerdo de 1958 fuera de ella.

La propuesta tiene un efecto muy positivo en la competitividad del sector del automóvil y en el comercio internacional de la UE. La aceptación, por parte de los socios comerciales de la UE, de reglamentos sobre vehículos armonizados internacionalmente se considera el mejor modo de suprimir las barreras no arancelarias al comercio y de abrir o ampliar el acceso al mercado para las empresas del sector del automóvil de la UE.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no tiene consecuencias para la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Esta iniciativa no tiene repercusiones presupuestarias.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No procede.

- **Documentos explicativos (en el caso de las directivas)**

No procede.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

La propuesta define la posición de la Unión en las votaciones de:

- las enmiendas de los Reglamentos n.ºs 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 129, 132 y 137 de las Naciones Unidas;
- las propuestas de enmiendas del Reglamento Técnico Mundial n.º 9 de las Naciones Unidas; y
- las propuestas de tres nuevos reglamentos de las Naciones Unidas.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

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 enmiendas de los Reglamentos n.ºs 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 132 y 137 de las Naciones Unidas, y del Reglamento Técnico Mundial n.º 9 de las Naciones Unidas, y por lo que respecta a las propuestas de tres nuevos reglamentos 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 (CEPE) 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»).
- (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 («Acuerdo paralelo»).
- (3) La Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³ sustituyó los sistemas de homologación de los Estados miembros por un procedimiento de

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 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,

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 («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 en la legislación de la Unión un número creciente de reglamentos de las Naciones Unidas.

- (4) A la luz de la experiencia y de los avances técnicos, es necesario modificar los requisitos relativos a algunos elementos o aspectos contemplados por los Reglamentos n.ºs 3, 4, 6, 7, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 27, 29, 34, 37, 38, 43, 44, 46, 48, 50, 53, 60, 67, 69, 70, 74, 77, 83, 86, 87, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 110, 112, 113, 119, 121, 123, 128, 129, 132 y 137 de las Naciones Unidas, así como por el Reglamento Técnico Mundial n.º 9 de las Naciones Unidas.
- (5) A fin de aclarar y consolidar los requisitos relacionados con componentes que figuran actualmente en varios reglamentos de las Naciones Unidas, es preciso que se adopten tres nuevos reglamentos de las Naciones Unidas sobre dispositivos de señalización luminosa, dispositivos de alumbrado de carretera y dispositivos catadióptricos, que derogarán veinte reglamentos de las Naciones Unidas (n.ºs 3, 4, 6, 7, 19, 23, 27, 38, 50, 69, 70, 77, 87, 91, 98, 104, 112, 113, 119 and 123) y los sustituirán sin cambiar ninguno de los requisitos técnicos detallados que se encuentran en vigor hasta la fecha.
- (6) |Procede determinar la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión, con respecto a la adopción de dichas enmiendas y dichos reglamentos nuevos de las Naciones Unidas, en el Comité Administrativo del Acuerdo revisado de 1958 y en el Comité Ejecutivo del Acuerdo paralelo, ya que los reglamentos serán vinculantes para la Unión y podrán influir de manera decisiva en el contenido de la legislación de la Unión relativa a la homologación de tipo de los vehículos.
- (7) De conformidad con el artículo 17, apartado 1, del Tratado de la Unión Europea, la Comisión debe representar a la Unión en dichos comités.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité Administrativo del Acuerdo revisado de 1958 y en el Comité Ejecutivo del Acuerdo paralelo durante el período comprendido entre el 12 y el 16 de noviembre de 2018 será la de votar a favor de las propuestas enumeradas en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente