



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 18 de octubre de 2022
(OR. en)

13723/22

**Expediente interinstitucional:
2022/0328(NLE)**

**MI 755
ECO 87
ENT 144
UNECE 18**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.^a Martine DEPREZ, directora

Fecha de recepción: 18 de octubre de 2022

A: Secretaría General del Consejo

N.º doc. Ción.: COM(2022) 532 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 los Reglamentos sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a las propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 0, 13, 24, 34, 43, 48, 67, 83, 118, 125, 127, 129, 149, 151, 158, 159, 161, 162 y 163 de las Naciones Unidas, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre los usuarios vulnerables de la vía pública en proximidad frontal y lateral, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a su visión directa y a una propuesta de enmienda a la M.R.1

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2022) 532 final.

Adj.: COM(2022) 532 final

Bruselas, 18.10.2022
COM(2022) 532 final

2022/0328 (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 los Reglamentos sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a las propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 0, 13, 24, 34, 43, 48, 67, 83, 118, 125, 127, 129, 149, 151, 158, 159, 161, 162 y 163 de las Naciones Unidas, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre los usuarios vulnerables de la vía pública en proximidad frontal y lateral, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a su visión directa y a una propuesta de enmienda a la M.R.1

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 el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (WP.29) sobre la adopción de modificaciones de Reglamentos de las Naciones Unidas y reglamentos técnicos mundiales (RTM) de las Naciones Unidas vigentes.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Acuerdo revisado de 1958 y el Acuerdo paralelo

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 elaborar requisitos armonizados destinados a eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las Partes contratantes de la CEPE. También tienen por objeto garantizar que dichos vehículos ofrezcan un elevado nivel de seguridad y protección del medio ambiente.

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 administra ambos.

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 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 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 administrados por el WP.29. La UE es Parte en esos Acuerdos¹.

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 de la CEPE 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 RTM de las Naciones Unidas;

modificaciones de los Reglamentos y Resoluciones de las Naciones Unidas con arreglo al Acuerdo revisado de 1958; así como

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 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 Unión sobre:

nuevos Reglamentos, RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas; así como

enmiendas, suplementos y correcciones de Reglamentos, RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas.

2.3. Acto previsto del WP.29

Entre el 14 y el 16 de noviembre de 2022, durante su 188.º período de sesiones, el WP.29 podrá adoptar:

las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 0, 13, 24, 34, 43, 48, 67, 83, 118, 125, 127, 129, 149, 151, 158, 159, 161, 162 y 163 de las Naciones Unidas;

una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre los usuarios vulnerables de la vía pública en proximidad frontal y lateral;

una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a su visión directa; y

una propuesta de enmienda de la Resolución Mutua n.º 1 de las Naciones Unidas.

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 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 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, bien como requisitos de la homologación de tipo, bien como alternativas a la legislación de la Unión.

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 Unión sobre los siguientes actos:

- las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 0, 13, 24, 34, 43, 48, 67, 83, 118, 125, 127, 129, 149, 151, 158, 159, 161, 162 y 163 de las Naciones Unidas para actualizar las disposiciones sobre:
 - la homologación de tipo internacional de vehículo entero,
 - el frenado de los vehículos pesados,
 - los contaminantes visibles, la medición de la potencia de los motores de encendido por compresión (humos diésel),
 - la prevención de los riesgos de incendio,
 - acristalamiento de seguridad,
 - la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa,
 - los vehículos GLP,
 - las emisiones de los vehículos de las categorías M1 y N1,
 - el comportamiento frente al fuego de los materiales,
 - el campo de visión delantero del conductor,
 - la seguridad de los peatones,
 - los sistemas reforzados de retención infantil,
 - los dispositivos de alumbrado de carretera,
 - el sistema de información sobre ángulos muertos,
 - el desplazamiento hacia atrás,
 - el sistema de información al inicio de la marcha;
 - los dispositivos contra la utilización no autorizada,
 - los inmovilizadores y

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).

- los sistemas de alarma de los vehículos;
- una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre los usuarios vulnerables de la vía pública en proximidad frontal y lateral; y
- una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a su visión directa.

El WP.29 tiene previsto votar sobre estas propuestas en la reunión que se celebrará del 14 al 16 de noviembre de 2022.

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

- una propuesta de modificaciones de la Resolución Mutua n.º 1 de las Naciones Unidas en relación con la descripción y el rendimiento de las herramientas y dispositivos de ensayo necesarios para evaluar la conformidad de los vehículos de ruedas, los equipos y las piezas con arreglo a las prescripciones técnicas especificadas en los reglamentos de las Naciones Unidas y en los RTM de las Naciones Unidas y
- la petición de incluir en la lista de actos candidatos a RTM de las Naciones Unidas tres propuestas de otra Parte contratante.

La Unión debe ser favorable a los actos mencionados, ya que están en consonancia con la política de su mercado interior sobre la industria del automóvil y son coherentes con 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 por igual en toda la Unión.

El asesoramiento especializado externo no es pertinente para la presente propuesta. No obstante, el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor la revisará.

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) indica que el Consejo adopta decisiones por las que se establecen «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, aunque no tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»³.

³ 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 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 la Resolución de las Naciones Unidas, podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE en materia de homologación de tipo de vehículos.

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

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

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

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

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 los Reglamentos sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a las propuestas de modificación de los Reglamentos n.ºs 0, 13, 24, 34, 43, 48, 67, 83, 118, 125, 127, 129, 149, 151, 158, 159, 161, 162 y 163 de las Naciones Unidas, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre los usuarios vulnerables de la vía pública en proximidad frontal y lateral, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a su visión directa y a una propuesta de enmienda a la M.R.1

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 («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 («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) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo³ 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 de 1958 («Reglamentos de las Naciones Unidas»), bien como requisitos de la homologación de tipo, bien como alternativas a la legislación de la Unión.
- (4) De conformidad con el artículo 1 del Acuerdo revisado de 1958 y el artículo 6 del Acuerdo paralelo, el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE (WP.29) puede adoptar propuestas de 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, así como propuestas para ampliar los mandatos relativos a estos.
- (5) Entre el 14 y el 16 de noviembre de 2022, durante el 188.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, el WP.29 podrá adoptar: las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 0, 13, 24, 34, 43, 48, 67, 83, 118, 125, 127, 129, 149, 151, 158, 159, 161, 162 y 163 de las Naciones Unidas; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre los usuarios vulnerables de la vía pública en proximidad frontal y lateral; una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a su visión directa; y una propuesta de enmienda de la Resolución mutua n.º 1 de las Naciones Unidas.
- (6) Los Reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión. Junto con la Resolución de las Naciones Unidas, influirán decisivamente en el contenido del Derecho 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) Para reflejar la experiencia y los avances técnicos, es necesario modificar o completar los requisitos relativos a determinados aspectos o elementos contemplados en los Reglamentos n.ºs 0, 13, 24, 34, 43, 48, 67, 83, 118, 125, 127, 129, 149, 151, 158, 159, 161, 162 y 163 de las Naciones Unidas y el Reglamento Técnico Mundial (RTM) n.º 1 de las Naciones Unidas.
- (8) Para reflejar el progreso técnico, mejorar la seguridad de los vehículos y reducir la vulnerabilidad de los usuarios de la vía pública, es necesario adoptar un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre los usuarios vulnerables de la vía pública en proximidad frontal y lateral y un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a su visión directa.

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).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el 188.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, que tendrá lugar del 14 al 16 de noviembre de 2022, 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*