



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 12 de febrero de 2024
(OR. en)

6506/24

**Expediente interinstitucional:
2024/0036(NLE)**

**MI 158
ECO 6
ENT 33
UNECE 3**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	12 de febrero de 2024
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2024) 61 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 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 y 167 de las Naciones Unidas

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2024) 61 final.

Adj.: COM(2024) 61 final



Bruselas, 12.2.2024
COM(2024) 61 final

2024/0036 (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 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 y 167 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. Acuerdo revisado de 1958 y 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. A saber:

- 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 celebrarse 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.

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

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;

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 5 y el 8 de marzo de 2024, en el transcurso de su 192.º período de sesiones, el WP.29 puede adoptar:

una serie de propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 y 167 de las Naciones Unidas.

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).

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 legislaciones nacionales respectivas.

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 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 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 y 167 de las Naciones Unidas para actualizar las disposiciones sobre:
 - compatibilidad electromagnética: correcciones de referencias y otros cambios de redacción;
 - frenado de los vehículos pesados: aclaración de los requisitos relacionados con el ensayo de tipo IIA;
 - fuentes luminosas incandescentes: actualización de una referencia normativa a la publicación 60809 de la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI);
 - limpiafaros: actualización que integra todos los haces de cruce del Reglamento n.º 149 de las Naciones Unidas, series 00 y 01, y otros cambios de redacción;

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).

- dispositivos de visión indirecta: aclaraciones de los requisitos relativos a los retrovisores interiores y diversos dispositivos interiores y exteriores, incluidas las modificaciones de las disposiciones transitorias;
- instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa para:
 - vehículos de motor: correcciones de la referencia a la serie 01 de enmiendas al Reglamento n.º 148 de las Naciones Unidas, aclaración del uso de luces de circulación diurna (DRL) con otras luces, mejora de la definición de estabilidad fotométrica y otras actualizaciones de los requisitos de rendimiento (en el caso de nuevas series de enmiendas), incluidas las modificaciones de las disposiciones transitorias,
 - vehículos de la categoría L3: actualizaciones que introducen requisitos para los sistemas de iluminación frontal adaptable (AFS) para motocicletas;
- neumáticos para vehículos industriales y sus remolques: actualización que especifica 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 %;
- dispositivos y componentes mecánicos de acoplamiento: actualización que aclara la necesidad de disponer de un dispositivo de sujeción para remolques de eje central, independiente del tipo de dispositivo de acoplamiento;
- mecanismo de dirección: actualizaciones que abordan problemas de referencias cruzadas en el Reglamento n.º 79 de las Naciones Unidas con respecto al Reglamento n.º 130 de las Naciones Unidas (sistema de advertencia de abandono del carril);
- neumáticos de los vehículos agrícolas y de sus remolques: actualización que amplía el ámbito de aplicación del Reglamento de las Naciones Unidas a los neumáticos con símbolo E de categoría de velocidad, reflejando los avances tecnológicos, así como otras aclaraciones de los requisitos y cambios de redacción;
- autobuses y autocares (vehículos de las categorías M2 y M3): correcciones de redacción en la versión francesa del Reglamento de las Naciones Unidas;
- fuentes luminosas de diodos electroluminiscentes: corrección de redacción de los requisitos de las fuentes luminosas de diodos electroluminiscentes (LED);
- sistema de advertencia de abandono del carril (SAAC): introducción de un sistema de emergencia de mantenimiento del carril para los vehículos de motor de las categorías M1 y N1, en consonancia con la homologación de tipo UE, y adaptación de los requisitos que permiten el funcionamiento de los vehículos en el mercado australiano, incluidas las modificaciones de las disposiciones transitorias;
- sistemas de control electrónico de la estabilidad (ESC): aclaraciones de los requisitos relativos a la cuestión de la saturación de los neumáticos;

- dispositivos de señalización luminosa: aclaración de los requisitos, cambios de redacción y mejoras de la definición de estabilidad fotométrica;
- dispositivos de alumbrado de carretera: aclaraciones y modificaciones de los requisitos, incluidos los requisitos de detección de fallos para la luz angular, cambios de redacción, la introducción de sistemas de iluminación frontal adaptable (AFS) para motocicletas y una modificación de la estabilidad fotométrica de los puntos de ensayo del haz de cruce y del sistema de iluminación frontal adaptable (AFS), clase C;
- dispositivos catadióptricos: actualizaciones que aclaran y corrigen el texto de las series 00 y 01 de enmiendas al Reglamento n.º 150 de las Naciones Unidas y armonización del procedimiento que debe seguirse en caso de reflexión de la superficie tanto para la medición del coeficiente de intensidad lumínica (CIL) como para la medición del color;
- desplazamiento en marcha atrás: actualización que mejora la claridad de determinadas disposiciones e introduce modificaciones de los requisitos relativos al campo de visión trasera de proximidad, incluida la modificación temporal de la visión durante la maniobra y la desactivación de la imagen de visión trasera en caso de acoplamiento del vehículo, y
- visión directa de los usuarios vulnerables de la vía pública: actualización que introduce requisitos relativos al volumen visible en la parte delantera aplicable a los vehículos con cabinas más estrechas o montantes A situados dentro del borde de la cabina.

El WP.29 tiene previsto votar sobre estas propuestas en la reunión que se celebrará del 5 al 8 de marzo de 2024.

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

- una propuesta de modificación del anexo del documento marco sobre vehículos automatizados, que describe las actividades y los resultados futuros hasta mediados de 2026, y
- una propuesta de solicitud de autorización para enmendar los RTM n.ºs 6, 7 y 14 de las Naciones Unidas con vistas a eliminar la referencia de maniquí tridimensional para el punto H.

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, dicha propuesta ha sido objeto de análisis 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 Unión»³.

4.1.2. Aplicación al presente asunto

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

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

Los Reglamentos de las Naciones Unidas incluidos en el acto previsto serán vinculantes para la UE y 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 asunto, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la correspondiente al objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente asunto

³ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, C-399/12, *Alemania/Consejo*, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

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 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 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 y 167 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

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

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 («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 5 y el 8 de marzo de 2024, en el transcurso del 192.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, el WP.29 puede adoptar: una serie de propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 y 167 de las Naciones Unidas.
- (6) Los Reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión e influirán de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión 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 y los avances técnicos, es necesario modificar o completar los requisitos relativos a determinados aspectos o elementos contemplados en los Reglamentos n.ºs 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 y 167 de las Naciones Unidas.
- (8) 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.
- (9) A la luz de los beneficios mencionados, se sugiere votar a favor de estas propuestas.

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 en el 192.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, que tendrá lugar del 5 al 8 de marzo 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 / La Presidenta*