COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 20.5.2021
COM(2021) 243 final

2021/0125 (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 modificaciones de los Reglamentos n.os 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 y 157 de las Naciones Unidas, y las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales n.os 4 y 9

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) por lo que respecta a la adopción de modificaciones de Reglamentos de las Naciones Unidas y Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas vigentes.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Acuerdo de 1958 y el Acuerdo de 1998

El Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («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 («Acuerdo paralelo») tienen por objeto la elaboración de requisitos armonizados destinados a eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las Partes contratantes de la CEPE y a garantizar que dichos vehículos ofrezcan un elevado nivel de seguridad y protección del medio ambiente. Los Acuerdos entraron en vigor para la Unión el 24 de marzo de 1998 y el 15 de febrero de 2000, respectivamente. Ambos son administrados por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE (grupo de trabajo 29 o WP.29).

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

El WP.29 ofrece un marco único para la armonización global de las normas sobre vehículos. El WP.29 es un grupo de trabajo permanente en el marco institucional de las Naciones Unidas con un mandato específico y un reglamento interno. Funciona como un foro mundial en el que pueden entablarse debates abiertos sobre la normativa de los vehículos de motor y donde se está debatiendo la ejecución del Acuerdo revisado de 1958 y del Acuerdo paralelo. Todo país miembro de las Naciones Unidas o cualquier organización regional de integración económica creada por países miembros de las Naciones Unidas puede participar plenamente en las actividades del WP.29 y convertirse en Parte contratante de los Acuerdos sobre vehículos administrados por el WP.29. La Unión Europea es Parte en esos Acuerdos[1].

[1] Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las 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

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

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

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

2.3. Acto previsto del WP.29

Entre el 22 y el 24 de junio de 2021, durante su 184.º período de sesiones, el WP.29 podrá adoptar las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.os 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 y 157 de las Naciones Unidas, así como las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales n.os 4 y 9.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

El sistema del WP.29 refuerza la armonización internacional de las normas relativas a los vehículos. El Acuerdo de 1958 desempeña un papel clave en este objetivo, ya que permite a los fabricantes de la Unión aplicar un conjunto común de Reglamentos de homologación de tipo sabiendo que las Partes contratantes reconocerán la conformidad del producto con sus respectivas legislaciones nacionales. Este sistema ha permitido, por ejemplo, que el Reglamento (CE) n.º 661/2009, relativo a la seguridad general de los vehículos de motor, derogue más de cincuenta Directivas de la Unión y las sustituya por los Reglamentos correspondientes elaborados con arreglo al Acuerdo de 1958.

Se ha adoptado un enfoque similar con el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo[2], que 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.

Una vez que las propuestas de modificaciones o de nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas sean adoptadas por el WP.29 y que estos actos sean notificados a las Partes

---

equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («Acuerdo paralelo») (DO L 35 de 10.2.2000, p. 12).

[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).

contratantes por el Secretario Ejecutivo de la CEPE, y transcurridos seis meses, de no haber objeciones por parte de las Partes contratantes que constituyan una minoría de bloqueo, los actos podrán finalmente entrar en vigor y podrán ser incorporados a las normas nacionales aplicables de cada Parte contratante. En la Unión, la transposición se completa tras la publicación de estos actos en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

– las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.os 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 y 157 de las Naciones Unidas, relativos a la actualización de las disposiciones sobre el frenado de vehículos pesados, el frenado de vehículos M_1 y N_1, los contaminantes visibles y la medición de la potencia de los motores de encendido por compresión, los neumáticos para turismos y sus remolques, las emisiones acústicas de las motocicletas, las emisiones de los motores de encendido por compresión y los motores de encendido por chispa (GLP y GNC) para vehículos pesados, el mecanismo de dirección, las emisiones de los vehículos M_1 y N_1, la colisión lateral, la emisión de CO_2/consumo de carburante, las ruedas de recambio para vehículos de pasajeros, los sistemas reforzados de retención infantil, los vehículos de hidrógeno y con pilas de combustible, la colisión frontal, con especial atención en el sistema de retención, y el sistema automático de mantenimiento del carril;

– las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) n.os 4 y 9 de las Naciones Unidas, relativos al procedimiento de certificación mundial armonizada de vehículos pesados y a la seguridad de los peatones;

sometidas a votación en la reunión de junio de 2021 del WP.29, que tendrá lugar entre el 22 y el 24 de junio de 2021. Además, es necesario definir la posición de la Unión sobre:

– la propuesta de documento maestro para el nuevo método de evaluación/ensayo para la conducción automatizada (NATM);

– la propuesta de solicitud de autorización para desarrollar un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de los dispositivos de postratamiento de los vehículos de motor de dos y tres ruedas.

La Unión debe apoyar los actos mencionados, ya que están en consonancia con la política del mercado interior de la Unión en lo que respecta a la industria del automóvil y son coherentes con las políticas de la Unión en materia de transporte, clima y energía.

Todos estos actos tienen un efecto muy positivo en la competitividad del sector del automóvil y en el comercio internacional de la Unión. La votación a favor de estos actos fomentará el progreso tecnológico, ofrecerá ventajas de las economías de escala, evitará la fragmentación del mercado interior y garantizará que las normas para automóviles se apliquen por igual en toda la Unión.

La propuesta de enmiendas al Reglamento n.º 79 de las Naciones Unidas[3] (mecanismo de dirección) no está lista para su votación en la reunión del WP.29 de junio de 2021 y se debatirá en los órganos subsidiarios específicos del WP.29 de la CEPE.

El asesoramiento especializado externo no es pertinente en el caso de la presente propuesta. No obstante, va a ser revisada por el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor.

[3] Propuesta de una nueva serie 04 de enmiendas al Reglamento n.º 79 de las Naciones Unidas

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) contempla la adopción de Decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surtan efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. 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»[4].

4.1.2. Aplicación al presente caso

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

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

Los Reglamentos de las Naciones Unidas contenidos en el acto previsto serán vinculantes para la Unión y, junto con los RTM y las Resoluciones de las Naciones Unidas, podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión 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. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente caso

[4] Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, (C-399/12, ECLI:EU:C 2014:2258), apartados 61 a 64.

El objetivo y el contenido principales del acto previsto se refieren a la aproximación de las legislaciones. Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 114 del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 114 del TFUE, en relación con su artículo 218, apartado 9.

2021/0125 (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 modificaciones de los Reglamentos n.os 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 y 157 de las Naciones Unidas, y las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales n.os 4 y 9

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) Mediante la Decisión 97/836/CE del Consejo[1], la Unión se adhirió al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958»). El Acuerdo revisado de 1958 entró en vigor el 24 de marzo de 1998.

(2) Mediante la Decisión 2000/125/CE del Consejo[2], la Unión se adhirió al Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («Acuerdo paralelo»). El Acuerdo paralelo entró en vigor el 15 de febrero de 2000.

(3) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo[3] 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

[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).

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 de la CEPE) puede adoptar propuestas de modificaciones de los Reglamentos, los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) y las Resoluciones de las Naciones Unidas, así como propuestas de nuevos Reglamentos, Reglamentos Técnicos Mundiales y Resoluciones de las Naciones Unidas sobre la homologación de vehículos. Además, de conformidad con dichas disposiciones, el WP.29 de la CEPE puede adoptar propuestas de autorización para elaborar 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) Durante el 184.º período de sesiones del Foro Mundial, que se celebrará entre el 22 y el 24 de junio de 2021, el WP.29 de la CEPE podrá adoptar las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.os 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 y 157 de las Naciones Unidas, así como las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales n.os 4 y 9.

(6) Procede establecer la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el WP.29 de la CEPE por lo que respecta a la adopción de dichas propuestas, ya que los Reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión y, junto con los RTM de las Naciones Unidas, podrán influir de manera decisiva en el contenido del Derecho de la Unión relativo a la homologación de tipo de los vehículos.

(7) A la luz de la experiencia y del progreso técnico, es necesario modificar, corregir o completar los requisitos relativos a algunos elementos o aspectos contemplados en los Reglamentos n.os 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 y 157 de las Naciones Unidas.

(8) Además, deben modificarse algunas disposiciones de los RTM n.os 4 y 9 de las Naciones Unidas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, durante el 184.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, que tendrá lugar entre el 22 y el 24 de junio de 2021, 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