



Bruselas, 5.6.2019  
COM(2019) 255 final

2019/0124 (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 modificaciones de los Reglamentos n.ºs 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 y 145 de las Naciones Unidas, a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) n.ºs 15 y 19, a una propuesta de enmienda de la Resolución mutua M.R.2, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas y a las propuestas de (enmiendas de las) autorizaciones para elaborar RTM**

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece 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 la adopción prevista de una megadecisión.

### 2. 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 («el Acuerdo revisado de 1958»), en virtud de la Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, y posteriormente al Acuerdo paralelo en virtud de 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 («el 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, a saber, 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 modificaciones de los reglamentos o los 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 modificaciones.

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) gestionados por el WP.29. Con la lista de reglamentos, enmiendas, suplementos y correcciones 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 de errores que tendrán lugar en la reunión de junio de 2019 del WP.29, que se celebrará del 24 al 28 de junio de 2019.

#### • 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 a la industria del automóvil y está plenamente en consonancia con ella.

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 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 esta iniciativa tiene un impacto positivo. Esta propuesta es también coherente con las políticas de transporte, clima y energía de la Unión, que se han tenido debidamente en cuenta en el proceso de elaboración y adopción de los reglamentos de las Naciones Unidas en el marco del Acuerdo de 1958.

### **3. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

- **Base jurídica**

La base jurídica de esta propuesta es el artículo 114, 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 modificaciones 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 como ventaja 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 acuerdo con el artículo 5, apartado 1, de la Decisión 97/836/CE del Consejo, para definir una posición unificada de la Unión 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 garantizar

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.

#### **4. 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. No obstante, va a ser 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 otras opciones de actuación alternativas o posibles.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

En lo relativo a la carga administrativa, la iniciativa carece de repercusiones, dado que las referencias a las modificaciones 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 Unión. La aceptación, por parte de los socios comerciales de la Unión, 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 a los mercados para las empresas del sector del automóvil de la Unión.

- **Derechos fundamentales**

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

#### **5. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

Esta iniciativa no tiene repercusiones presupuestarias.

## **6. OTROS ELEMENTOS**

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

No procede.

- **Documentos explicativos (para 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 propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.<sup>os</sup> 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 y 145 de las Naciones Unidas;
- las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) n.<sup>os</sup> 15 y 19;
- una propuesta de enmienda de la Resolución mutua M.R.2;
- una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas; y
- tres propuestas de (enmiendas de las) autorizaciones para elaborar RTM.

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 modificaciones de los Reglamentos n.ºs 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 y 145 de las Naciones Unidas, a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) n.ºs 15 y 19, a una propuesta de enmienda de la Resolución mutua M.R.2, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas y a las propuestas de (enmiendas de las) autorizaciones para elaborar RTM**

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<sup>1</sup>, la Unión se adhirió al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) 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<sup>2</sup>, 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) En virtud del artículo 1 del Acuerdo revisado de 1958 y del artículo 6 del Acuerdo paralelo, el Comité Administrativo del Acuerdo revisado de 1958 y el Comité Ejecutivo del Acuerdo paralelo («los comités correspondientes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas») pueden adoptar, cuando proceda, las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75,

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 y 145 de las Naciones Unidas, las propuestas de modificaciones de los Reglamentos Técnicos Mundiales n.ºs 15 y 19, una propuesta de enmienda de la Resolución mutua M.R.2, una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas y las propuestas de (enmiendas de las) autorizaciones para elaborar RTM («megadecisión»).

- (4) Los comités correspondientes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, durante el 178.º período de sesiones del Foro Mundial que se celebrará del 24 al 28 de junio de 2019, deben adoptar una megadecisión en relación con las disposiciones administrativas y las prescripciones técnicas uniformes aplicables a la homologación de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos.
- (5) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en los comités correspondientes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a la adopción de las propuestas de Reglamentos de las Naciones Unidas, ya que los Reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión y podrán influir de manera decisiva en el contenido del Derecho de la Unión relativa a la homologación de tipo de los vehículos.
- (6) La Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>3</sup> 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 al sistema de homologación de tipo UE reglamentos adoptados en virtud del Acuerdo revisado de 1958 (en lo sucesivo, «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 al Derecho de la Unión un número creciente de reglamentos de las Naciones Unidas.
- (7) A la luz de la experiencia y de los avances técnicos, es necesario suplementar los requisitos relativos a determinados elementos o aspectos contemplados en los Reglamentos n.ºs 17, 24, 30, 44, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, y 140 de las Naciones Unidas y modificar los Reglamentos Técnicos Mundiales n.ºs 15 y 19 de las Naciones Unidas. Además, deben corregirse determinadas disposiciones de los Reglamentos n.ºs 14, 51, 83, 129 y 145 de las Naciones Unidas y en el Reglamento Técnico Mundial n.º 15 de las Naciones Unidas. Por último, deben adoptarse nuevos requisitos relativos al sistema avanzado de frenado de emergencia.

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 178.º

---

<sup>3</sup> 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, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

período de sesiones del Foro Mundial que se celebrará del 24 al 28 de junio de 2019 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*