

Bruselas, 25.7.2018
COM(2018) 551 final

2018/0292 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la aplicación, por parte de la Unión, de los Reglamentos n.ºs 9, 63 y 92 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de tres ruedas, de ciclomotores y de sistemas silenciadores de escape de recambio para vehículos de la categoría L con respecto a las emisiones sonoras

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) elabora requisitos armonizados destinados a eliminar las barreras técnicas al comercio de vehículos de motor entre las Partes Contratantes del 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»)¹, con el objetivo de garantizar que estos vehículos ofrezcan un nivel elevado de seguridad y protección del medio ambiente.

La Unión Europea es parte contratante del Acuerdo Revisado de 1958, al igual que los Estados miembros, y aplica la mayor parte de los reglamentos de las Naciones Unidas adoptados con arreglo a dicho Acuerdo, con excepción de los que no proporcionan un nivel de protección similar o superior a la legislación de la UE. Este ha sido el caso, hasta ahora, de los Reglamentos de las Naciones Unidas n.º 9, sobre el ruido de los vehículos de tres ruedas², n.º 63, sobre las emisiones de ruido de las motocicletas³, y n.º 92, sobre sistemas de silenciador de escape de recambio para vehículos de la categoría L⁴ (en lo sucesivo, «los Reglamentos n.ºs 9, 63 y 92 de las Naciones Unidas», respectivamente). Sin embargo, dichos Reglamentos de las Naciones Unidas han alcanzado recientemente el mismo nivel de protección del medio ambiente que el de la legislación sobre homologación de tipo de la Unión, lo que permite ahora a la Unión comenzar a aplicarlos. El objetivo de dichos Reglamentos es establecer prescripciones equivalentes para el correcto control de las motocicletas y aclaraciones sobre el ensayo de medición del ruido estacionario de dichos vehículos.

A nivel de la UE, los anexos IV, V y VI del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos⁵, que remite al anexo IX del Reglamento (UE) n.º 134/2014, sobre requisitos de eficacia medioambiental y de rendimiento de la unidad de propulsión de los vehículos de dos y tres ruedas y los cuatriciclos y sus componentes, sistemas o unidades técnicas independientes⁶, dispone la homologación de tipo de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, con arreglo a procedimientos de medición y los valores límite para los niveles sonoros que se establecen en los anexos IV, V y VI del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

La presente Decisión del Consejo establece la aplicación, por parte de la Unión, de los Reglamentos n.ºs 9, 63 y 92 de las Naciones Unidas y autoriza a la Comisión a notificarla al Secretario General de las Naciones Unidas.

¹ DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

² Documento CEPE TRANS/WP.29/2017/2 [DO, una vez publicado en el DO de la UE, sustitúyase por la referencia de la publicación].

³ Documento CEPE TRANS/WP.29/2017/4 [DO, una vez publicado en el DO de la UE, sustitúyase por la referencia de la publicación].

⁴ Documento CEPE TRANS/WP.29/2017/5 [DO, una vez publicado en el DO de la UE, sustitúyase por la referencia de la publicación].

⁵ DO L 60 de 2.3.2013, p. 52.

⁶ DO L 53 de 21.2.2014, p. 1.

- **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, por ejemplo, ha permitido, en el caso del Reglamento (UE) n.º 134/2014, que ya se aplique el Reglamento n.º 41 de las Naciones Unidas, relativo a la homologación de motocicletas por lo que respecta al ruido, así como la aplicación obligatoria de treinta y un reglamentos de las Naciones Unidas, en el caso del Reglamento (UE) n.º 3/2014, relativo a la seguridad funcional de los vehículos de dos y tres ruedas y los cuatriciclos, y del Reglamento (UE) n.º 44/2014, relativo a la fabricación y los requisitos generales de los mencionados vehículos.

Se ha adoptado un enfoque similar con el Reglamento (CE) n.º 661/2009, relativo a la seguridad general de los vehículos de motor, que deroga más de cincuenta Directivas de la UE y las sustituye por los reglamentos correspondientes desarrollados con arreglo al Acuerdo de 1958, y con la Directiva 2007/46/CE⁷, que ha sustituido los sistemas de homologación de los Estados miembros por un procedimiento de homologación de la Unión y ha establecido un marco armonizado que contiene las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos generales aplicables a todos los nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes. 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**

La propuesta está en consonancia con los objetivos de los Reglamentos n.ºs 168/2013 y 134/2014 y, por tanto, es congruente con los objetivos de la UE en materia de salud, seguridad y medio ambiente y con el objetivo de avanzar hacia la armonización internacional de la legislación sobre los vehículos de la categoría L (vehículos de dos y tres ruedas y cuatriciclos).

Además, la propuesta es coherente con la Decisión 97/836/CE del Consejo con vistas a la aplicación, por parte de la Comunidad Europea, del Acuerdo Revisado de 1958. Asimismo, 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 congruente 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 que entran dentro del Acuerdo de 1958.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

Teniendo en cuenta el objetivo y el contenido de la Decisión del Consejo, la base jurídica está constituida por los artículos 114 y 207 del TFUE, en conjunción con su artículo 218,

⁷ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

apartado 9. El procedimiento que debe seguirse para la adopción de la Decisión del Consejo es el establecido en el artículo 3, apartado 3, de la Decisión 97/836/CE del Consejo.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Los requisitos sobre las emisiones sonoras ya están armonizados a nivel de la UE, pero la legislación pertinente ha quedado obsoleta y debe actualizarse con respecto al progreso técnico que se ha producido desde su adopción. Solo la Unión Europea puede aplicar instrumentos internacionales como los reglamentos de las Naciones Unidas equivalentes e incorporarlos al sistema de la UE para la homologación de vehículos de motor. Esto no solo evita la fragmentación del mercado interior, sino que también garantiza un nivel uniforme de exigencia en los ámbitos de la salud, la seguridad y el medio ambiente en toda la UE. También ofrece ventajas de economías de escala: se podrán fabricar productos para todo el mercado de la Unión, e incluso para el mercado internacional, en vez de tener que adaptarlos cada vez para obtener una homologación nacional por tipo de vehículo en cada Estado miembro.

Por tanto, la propuesta cumple el principio de subsidiariedad.

- **Proporcionalidad**

La 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 nivel elevado de seguridad pública y de protección del medio ambiente.

- **Elección del instrumento**

Instrumento propuesto: Decisión del Consejo.

Se considera apropiado utilizar una Decisión del Consejo, teniendo en cuenta que se ajusta a los requisitos del artículo 3, apartado 3, de la Decisión 97/836/CE del Consejo.

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

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

No procede.

- **Consultas con las partes interesadas**

Al elaborar la propuesta, la Comisión Europea ha consultado a las partes interesadas y a las organizaciones de partes interesadas. Se ha realizado una consulta general, acerca del enfoque previsto en relación con las emisiones sonoras de los vehículos, en la que han participado representantes de los Estados miembros, fabricantes (representantes europeos y nacionales, y empresas concretas), fabricantes de componentes, organizaciones de transporte y representantes de usuarios en la reunión del grupo de trabajo «Motocicletas». El contenido de los tres Reglamentos de la CEPE ha contado con el respaldo de todas las diferentes partes interesadas de dicho grupo y también en el marco del grupo de trabajo sobre ruido de la CEPE. El enfoque propuesto con respecto a la aplicación de los Reglamentos n.ºs 9, 63 y 92 de las Naciones Unidas también ha sido presentado en el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor, que es el comité de comitología relativo a la legislación sobre vehículos de carretera

establecido por el artículo 40 de la Directiva 2007/46/CE, sin que se hayan recibido observaciones.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

El asesoramiento especializado externo no es pertinente en el caso de la presente propuesta. No obstante, ha sido revisada por el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor. En cuanto al contenido de los Reglamentos n.ºs 9, 63 y 92 de las Naciones Unidas, cabe observar que se realizó un estudio en 2015/2016, encargado por la Comisión, que proponía efectuar mejoras en esos tres Reglamentos, a fin de que tuvieran, como mínimo, el mismo nivel de exigencia que los Reglamentos (UE) n.ºs 168/2013 y 134/2014. A raíz de este estudio y basándose en sus conclusiones, la Comisión propuso las modificaciones necesarias de estos tres Reglamentos de las Naciones Unidas, adoptadas por el WP.29 en su sesión de marzo de 2017, que se traducen posteriormente en las revisiones mencionadas en el apartado 1 (contexto de la propuesta).

- **Evaluación de impacto**

La aplicación de los Reglamentos n.ºs 9, 63 y 92 de las Naciones Unidas no da lugar a una revisión de los límites y/o umbrales de emisiones sonoras, actualmente establecidos en el Reglamento (UE) n.º 168/2013. Por otra parte, los métodos de ensayo establecidos en esos tres Reglamentos de las Naciones Unidas son equivalentes, en cuanto a su alcance y planteamiento científico, a los previstos en el Reglamento n.º 134/2014. Por consiguiente, no se espera que el proceso de aplicación propuesto tenga impactos sociales, ambientales ni económicos para la Unión Europea ni para el EEE debido a la equivalencia global tanto de los métodos de ensayo para los niveles de emisiones sonoras propuestos como de los límites de emisiones sonoras y los umbrales correspondientes.

En el marco del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, se realizó un análisis de costes y beneficios en relación con el ruido y la manipulación en vehículos de la categoría L, que reveló el empeoramiento de las emisiones sonoras de los vehículos de la categoría L debido a la manipulación. A este respecto, los Reglamentos n.ºs 9, 63 y 92 de las Naciones Unidas introducen métodos de ensayo, valores límite de emisiones sonoras, y elementos y medidas rentables contra la manipulación que están plenamente armonizados con el marco legislativo de la UE para los vehículos de categoría L.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

En lo relativo a la carga administrativa, la iniciativa carece de repercusiones, dado que los Reglamentos de las Naciones Unidas cuya aplicación se propone en la Unión 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 las Partes Contratantes del Acuerdo de 1958 no pertenecientes a la UE.

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.

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 iniciativa propone la aplicación en la Unión de los Reglamentos n.^{os} 9, 63 y 92 de las Naciones Unidas sobre homologación de tipo de vehículos de tres ruedas, de ciclomotores y de sistemas silenciadores de escape de recambio para vehículos de la categoría L, respectivamente, con respecto a las emisiones sonoras.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la aplicación, por parte de la Unión, de los Reglamentos n.ºs 9, 63 y 92 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de tres ruedas, de ciclomotores y de sistemas silenciadores de escape de recambio para vehículos de la categoría L con respecto a las emisiones sonoras

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular sus artículos 114 y 207, leídos 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 Consejo⁸, la Unión se adhirió 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 prescripciones⁹ («Acuerdo Revisado de 1958»).
- (2) Los requisitos armonizados del Reglamento n.º 9, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de las categorías L₂, L₄ and L₅ con respecto a las emisiones sonoras¹⁰, del Reglamento n.º 63, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de la categoría L₁ con respecto a las emisiones sonoras¹¹, y del Reglamento n.º 92, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas de silenciadores de escape de recambio para vehículos de las categorías L₁, L₂, L₃, L₄ y L₅ con respecto a las emisiones sonoras¹², de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas («Reglamentos n.ºs 9, 63 y 92 de las Naciones Unidas») pretenden eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las Partes Contratantes del Acuerdo Revisado de 1958 y garantizar que tales vehículos ofrezcan un alto nivel de seguridad y protección.

⁸ 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).

⁹ DO L 346 de 17.12.1997, p. 81.

¹⁰ Documento CEPE TRANS/WP.29/2017/2 [DO, una vez publicado en el DO de la UE, sustitúyase por la referencia de la publicación].

¹¹ Documento CEPE TRANS/WP.29/2017/4 [DO, una vez publicado en el DO de la UE, sustitúyase por la referencia de la publicación].

¹² Documento CEPE TRANS/WP.29/2017/5 [DO, una vez publicado en el DO de la UE, sustitúyase por la referencia de la publicación].

Forman parte de los vehículos de categoría L los vehículos ligeros como los ciclos de motor, los ciclomotores de dos o tres ruedas, las motocicletas con o sin sidecar, los triciclos y los cuatriciclos.

- (3) El Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³ y el Reglamento Delegado (UE) n.º 134/2014 de la Comisión¹⁴ disponen la adopción de los niveles sonoros admisibles, los requisitos aplicables a sistemas de escape de recambio y los procedimientos de ensayo de los vehículos de motor de dos y tres ruedas y los cuatriciclos.
- (4) Los anexos IV, V y VI del Reglamento (UE) n.º 168/2013 y el anexo IX del Reglamento (UE) n.º 134/2014 contienen requisitos para la homologación de tipo de los vehículos de categoría L en lo que se refiere a su nivel sonoro admisible y al sistema de escape.
- (5) En la fecha de su adhesión al Acuerdo Revisado de 1958, la Unión se adhirió a varios Reglamentos de las Naciones Unidas enumerados en el anexo II de la Decisión 97/836/CE; los Reglamentos n.ºs 9, 63 y 92 de las Naciones Unidas no estaban incluidos en esa lista.
- (6) Conforme a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 3, de la Decisión 97/836/CE, y de conformidad con el artículo 1, apartado 7, del Acuerdo Revisado de 1958, la Unión puede decidir aplicar uno, algunos o el conjunto de los Reglamentos de las Naciones Unidas a los que no se adhirió en el momento de su adhesión al Acuerdo Revisado de 1958.
- (7) Tras las recientes modificaciones de los Reglamentos n.ºs 9, 63 y 92 de las Naciones Unidas, con las que se los adaptaba a las disposiciones técnicas pertinentes de los Reglamentos (UE) n.º 168/2013 y (UE) n.º 134/2014, procede ahora que la Unión aplique dichos Reglamentos de las Naciones Unidas, a fin de prever requisitos comunes armonizados a nivel internacional. Esto debe permitir que las empresas europeas apliquen una serie de requisitos reconocidos en todo el mundo, en concreto en las Partes Contratantes del Acuerdo Revisado de 1958.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Unión Europea aplicará el Reglamento n.º 9, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de las categorías L₂, L₄ and L₅ con respecto a las emisiones sonoras, el Reglamento n.º 63, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de la categoría L₁ con respecto a las emisiones sonoras, y el Reglamento n.º 92, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas de silenciadores de escape de recambio para vehículos de las categorías L₁, L₂, L₃, L₄ y L₅ con respecto a las emisiones sonoras, de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

Artículo 2

¹³ Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

¹⁴ Reglamento Delegado (UE) n.º 134/2014 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2013, que complementa el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a los requisitos de eficacia medioambiental y rendimiento de la unidad de propulsión y modifica su anexo V (DO L 53 de 21.2.2014, p. 1).

La Comisión notificará la presente Decisión a la Secretaría General de las Naciones Unidas.

Artículo 3

La destinataria de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*