

# Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29)

## Funcionamiento - Participación Cuarta edición

CEPE

Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29)  
Funcionamiento - Participación  
Cuarta edición

Al igual que las versiones anteriores, la cuarta edición del Libro azul ofrece información precisa acerca del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) creado al amparo de la División de Transporte Sostenible de la CEPE, su historia, su marco administrativo y jurídico, como guía para los usuarios, y los tres Acuerdos.

El WP.29 administra los tres principales acuerdos internacionales de las Naciones Unidas relativos a los vehículos de motor: los Acuerdos de 1958 y 1998, sobre los reglamentos para la certificación de vehículos nuevos, que incluyen los requisitos de funcionamiento, y el Acuerdo de 1997, sobre las reglas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.

El Libro azul también ofrece directrices para la adhesión de los países a estos Acuerdos.

Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos - Funcionamiento - Participación - Cuarta edición



Servicio de Información  
Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas

Palais des Nations  
CH - 1211 Genève 10, Suisse  
Teléfono: +41(0)22 917 44 44  
Correo electrónico: [unece\\_info@un.org](mailto:unece_info@un.org)  
Sitio web: [www.unece.org](http://www.unece.org)

NACIONES UNIDAS



NACIONES UNIDAS

**CEPE**

# Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29)

## Funcionamiento - Participación Cuarta edición



**NACIONES UNIDAS**

## Notas

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

Ninguna parte de esta publicación podrá ser reproducida, almacenada en un sistema de recuperación de información o transmitida de manera alguna ni por ningún medio, electrónico, electrostático, mecánico, de grabación magnética, de fotocopia o de otra índole, con fines de venta, sin el permiso previo por escrito de las Naciones Unidas.

ECE/TRANS/289

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Núm. de venta: S.19.II.E.11

eISBN: 978-92-1-047649-2

.....

Copyright © Naciones Unidas, 2019

Reservados todos los derechos en todo el mundo

Publicación de las Naciones Unidas editada por la Comisión Económica para Europa (CEPE)

## Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas

La Comisión Económica para Europa (CEPE) es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas administradas por el Consejo Económico y Social (ECOSOC). Fue creada en 1947 con el mandato de ayudar a reconstruir la Europa de la posguerra, desarrollar la actividad económica y fortalecer las relaciones económicas entre los países europeos, y entre Europa y el resto del mundo. Durante la Guerra Fría, la CEPE fue un foro excepcional para la cooperación y el diálogo sobre asuntos económicos entre Oriente y Occidente. Pese a la complejidad de este período, se consiguieron logros importantes, alcanzándose un consenso respecto de numerosos acuerdos de armonización y normalización.

Tras el término de la Guerra Fría, la CEPE no solo experimentó un aumento notable de sus Estados miembros, sino que también adquirió nuevas funciones. Desde el comienzo de los años noventa, la organización se ha centrado en ayudar a los países de Europa Central y Oriental, el Cáucaso y Asia Central a efectuar el proceso de transición y a integrarse en la economía mundial.

En la actualidad, la CEPE apoya a sus 56 Estados miembros de Europa, Asia Central y América del Norte en la aplicación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, con sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La CEPE ofrece una plataforma multilateral para el diálogo sobre las políticas, la elaboración de instrumentos jurídicos, normas y patrones internacionales, el intercambio de las mejores prácticas y de conocimientos técnicos y económicos, y la cooperación técnica en apoyo de los países con economías en transición.

Con sus herramientas prácticas que mejoran la vida cotidiana de las personas en aspectos relacionados con el medio ambiente, el transporte, el comercio, las estadísticas, la energía, la silvicultura, la vivienda y la ordenación de las tierras, muchos de los convenios, normas y patrones elaborados por la CEPE se utilizan en todo el mundo; varios países de fuera de la región participan en los trabajos de la Comisión.

La labor multisectorial de la CEPE ayuda a los países a afrontar los retos interconectados del desarrollo sostenible de manera integrada, con un enfoque transfronterizo que facilita la búsqueda de soluciones a los problemas compartidos. Con su poder de convocatoria sin igual, la CEPE promueve la cooperación entre todos los interesados a nivel nacional y regional.

## El transporte en la Comisión Económica para Europa

El Comité de Transportes Interiores (CTI) fue establecido en 1947 para apoyar la reconstrucción de la infraestructura de transporte en la Europa de la posguerra. Con el paso de los años, se ha especializado en el desarrollo sostenible y armonizado de todos los modos de transporte interior.

La División de Transporte Sostenible de la CEPE presta servicios de secretaría al CTI, al Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas, del ECOSOC, y al Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos. El CTI, 18 grupos de trabajo, el Comité del ECOSOC y sus subcomités son órganos decisorios intergubernamentales que buscan mejorar la vida y el trabajo cotidiano de las personas y las empresas. Desde 2015, la División ofrece servicios de secretaría al Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, Sr. Jean Todt, y desde 2018 acoge la secretaría del Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

Con resultados mensurables y medidas concretas se promueven el desarrollo de la infraestructura y la mejora de la seguridad vial, el desempeño en materia ambiental, la eficiencia energética, la seguridad física y la competitividad del transporte en general.

Al día de hoy, los principales resultados comprenden: a) 58 convenios de transporte de las Naciones Unidas y un número aún mayor de reglamentos técnicos que se actualizan periódicamente y que ofrecen un marco jurídico internacional para el desarrollo sostenible del transporte nacional e internacional por carretera, por ferrocarril, por las vías navegables interiores e intermodal, así como para la fabricación de vehículos; b) la Autopista Transeuropea Norte-Sur, el Ferrocarril Transeuropeo y los proyectos relativos a las Conexiones de Transporte entre Asia y Europa, que facilitan la coordinación de los programas multinacionales de inversión en infraestructura de transporte; c) el sistema mundial TIR, que facilita el tránsito aduanero; d) la herramienta ForFITS (Futuros Sistemas de Transporte Interior), que puede ayudar a los Gobiernos a vigilar las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de los modos de transporte interior o a elaborar políticas de mitigación del cambio climático, y la herramienta SafeFITS (Futuros Sistemas Seguros de Transporte Interior), destinada a promover el conocimiento para la elaboración de políticas de transporte que mejoren la seguridad vial; e) los métodos internacionales de compilación de estadísticas del transporte y los tipos de datos correspondientes; y f) los estudios e informes sobre la evolución de las políticas de transporte. Por ejemplo, el CTI presta especial atención a los sistemas de transporte inteligentes (STI), como las tecnologías innovadoras de automatización vehicular.

La cuarta edición del 'Libro azul' contiene las bases y los métodos de funcionamiento del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29).

El Foro Mundial o WP.29 es la única instancia mundial que armoniza los reglamentos y normas sobre los vehículos, su funcionamiento y sus piezas y equipos, su seguridad tecnológica, la contaminación atmosférica que producen, y su eficiencia energética, prevención del robo y seguridad física.

La presente edición describe el nuevo sistema de homologación internacional del vehículo entero (IWVTA), con cuyo establecimiento coincide, y también examina y refuerza las disposiciones vigentes para mejorar los procedimientos de certificación y las condiciones del reconocimiento recíproco.

# Índice

<b>Prólogo</b> .....	1
<b>Resumen</b> .....	3
<b>Capítulo I</b> Adhesión al Foro Mundial.....	5
A. Participación en el Foro Mundial.....	5
B. Cómo pasar a ser Parte Contratante.....	6
<b>Capítulo II</b> Organización del Foro Mundial y de sus órganos subsidiarios.....	8
<b>Capítulo III</b> Acuerdos administrados por el Foro Mundial .....	11
A. Acuerdo de 1958.....	11
B. Acuerdo de 1998 .....	14
C. Acuerdo de 1997 .....	17
<b>Capítulo IV</b> Proceso de elaboración de la reglamentación.....	19
<b>Capítulo V</b> Consideraciones y medidas especiales de los Acuerdos.....	21
<b>Capítulo VI</b> Reglamento núm. 0 de las Naciones Unidas – Sistema de homologación internacional del vehículo entero.....	25
<b>Capítulo VII</b> Base de Datos para el Intercambio de Homologaciones, identificador exclusivo y declaración de conformidad.....	26
 <b>ANEXOS</b>	
<b>Anexo I</b> Mandato y reglamento del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos.....	28
<b>Anexo II</b> Acuerdo sobre la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas para los Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos, y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esos Reglamentos, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958.....	35
<b>Anexo III</b> 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 esos Vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998.....	63
<b>Anexo IV</b> Acuerdo sobre la Adopción de Condiciones Uniformes para la Inspección Técnica Periódica de los Vehículos de Ruedas y el Reconocimiento Recíproco de esas Inspecciones, hecho en Viena el 13 de noviembre de 1997 .....	76
<b>Anexo V</b> Lista de organizaciones no gubernamentales que participan regularmente en las actividades del Foro Mundial .....	85

<b>Anexo VI</b>	Desarrollo y cumplimiento de la reglamentación a nivel nacional, regional e internacional.....	87
	<i>Sección 1 Proceso de reglamentación en el Canadá.....</i>	<i>88</i>
	<i>Sección 2 Administración de la industria automotriz y normas y reglamentos en China.....</i>	<i>91</i>
	<i>Sección 3 Sector automotor y régimen reglamentario en la India .....</i>	<i>95</i>
	<i>Sección 4 Proceso de elaboración y aplicación de reglamentos en el Japón .....</i>	<i>99</i>
	<i>Sección 5 Procedimiento de aprobación y revisión de las normas de seguridad de los vehículos de motor para la Ley de Gestión de Automóviles y el sistema de autocertificación de la República de Corea .....</i>	<i>106</i>
	<i>Sección 6 Proceso de elaboración y aplicación de reglamentos sobre la seguridad de vehículos complejos en la Federación de Rusia .....</i>	<i>114</i>
	<i>Sección 7 Proceso de reglamentación en los Estados Unidos de América.....</i>	<i>119</i>
	<i>Sección 8 Unión Europea .....</i>	<i>133</i>
<b>Anexo VII</b>	Resoluciones del Foro Mundial .....	136

## LISTA DE CUADROS

<b>Cuadro 1</b>	<i>Organización del Foro Mundial.....</i>	<i>10</i>
<b>Cuadro 2</b>	<i>Partes Contratantes en el Acuerdo de 1958.....</i>	<i>12</i>
<b>Cuadro 3</b>	<i>Partes Contratantes en el Acuerdo de 1998.....</i>	<i>16</i>
<b>Cuadro 4</b>	<i>Partes Contratantes en el Acuerdo de 1997.....</i>	<i>18</i>
<b>Cuadro 5</b>	<i>Examen y establecimiento de Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas.....</i>	<i>24</i>

## Prólogo

La existencia de sistemas de transporte interior bien desarrollados, eficientes, limpios y seguros permite el importante acceso a los mercados, el empleo, la educación y los servicios básicos que se necesita para reducir la pobreza. Al mismo tiempo, el transporte, en particular el transporte por carretera, es una gran fuerza impulsora de la creciente demanda mundial de energía, y tiene una importante huella ambiental y repercusiones de salud pública muy preocupantes, debido a las muertes, lesiones y enfermedades que causan en todo el mundo los accidentes de tráfico y la contaminación atmosférica.

La creciente demanda mundial de transporte de mercancías y movilidad de las personas está impulsando un aumento sin precedentes de las tasas de motorización y los volúmenes de tráfico mundiales, en zonas tanto urbanas como no urbanas. Las proyecciones indican que en los próximos decenios la presencia de motocicletas, automóviles y camiones en las calles y carreteras aumentará sobre todo en los países en desarrollo con altas tasas de crecimiento de la población, especialmente en África y Asia Sudoriental.

Anualmente pierden la vida en accidentes de tráfico 1,35 millones de personas. El 96 % de la energía consumida en el transporte por carretera procede de combustibles fósiles, y este sector es responsable del 18 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero (GEI). En una trayectoria en que todo siga igual, no será posible mitigar estas externalidades negativas de los vehículos de transporte por carretera, y el crecimiento previsto de la demanda de este tipo de transporte en todo el mundo agravará aún más el efecto en el futuro. Lograr que los vehículos que circulen por las carreteras sean seguros, energéticamente eficientes e inoocuos para el medio ambiente será esencial para alcanzar muchos de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 y sus metas. Los elementos de la Agenda que se relacionan directamente con este tema son las metas 3.6, sobre la reducción de las tasas de mortalidad por accidentes de tráfico, y 3.9, sobre la reducción de las muertes relacionadas con la contaminación atmosférica, las metas 7.2 y 7.3, sobre el aumento de la proporción correspondiente a la energía renovable en la matriz energética mundial y la mejora de la eficiencia energética, las metas del ODS 9, sobre la infraestructura, la industrialización y la innovación, la meta 11.2, sobre el establecimiento de sistemas de transporte urbano seguros, sostenibles y ambientalmente adecuados para todos, y las medidas relacionadas con el ODS 13 para combatir el cambio climático y sus repercusiones.

Gracias a las actividades de investigación, desarrollo e innovación, no cesan de llegar al mercado nuevas tecnologías que progresivamente aumentan la seguridad y reducen el consumo de energía y el impacto ambiental de los vehículos de transporte por carretera. Los motores más eficientes, las tecnologías que utilizan combustibles alternativos, los sistemas de seguridad activa y pasiva y la automatización de los vehículos son vías prometedoras para mejorar la sostenibilidad del transporte por carretera y de los vehículos con que se efectúa. Sin embargo, la tecnología es solo una parte de la solución, y debe difundirse ampliamente para tener un efecto duradero. La participación de todos los interesados, en representación de los Gobiernos, la industria y los consumidores, en una plataforma mundial de reglamentación que se ocupe de los vehículos de transporte por carretera es un eslabón clave para lograr la sostenibilidad del sector en el futuro.

El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP29) de la CEPE es la instancia de reglamentación mundial en que interactúan los interesados pertinentes de todo el mundo. Tres acuerdos de las Naciones Unidas, aprobados en 1958, 1997 y 1998, ofrecen un marco jurídico que permite a las Partes Contratantes establecer instrumentos normativos armonizados a nivel internacional para la certificación de los vehículos de motor, sus equipos y sus piezas, y reglas para la inspección técnica de los vehículos en servicio. El marco reglamentario elaborado por el Foro Mundial permite la introducción masiva en el mercado de las tecnologías vehiculares innovadoras, mejorando también continuamente la seguridad global de los vehículos, su eficiencia energética y su inocuidad ambiental.

Los países que se suman al Foro Mundial pasan a integrar una plataforma mundial donde se examina y aprueba la reglamentación técnica más avanzada, lo que reduce la carga administrativa para las Partes Contratantes y ofrece especificaciones técnicas armonizadas para un despliegue más rápido de tecnologías vehiculares que permitan alcanzar una movilidad sostenible.



En esta publicación se presentan la labor del Foro Mundial, los Acuerdos de las Naciones Unidas de los que se ocupa y los procesos normativos previstos en esos Acuerdos. Recomiendo esta publicación a todos los interesados de los Gobiernos, la industria, las organizaciones no gubernamentales (ONG) y los círculos académicos, e invito a las partes interesadas a participar en el Foro Mundial y a contribuir al esfuerzo global para obtener vehículos más seguros y menos contaminantes, poniendo así los sistemas de transporte de todo el mundo en la senda de la sostenibilidad.



**Olga ALGAYEROVA**

Secretaría General Adjunta y  
Secretaría Ejecutiva de la CEPE

## Resumen

Al igual que las versiones anteriores, la cuarta edición del Libro azul ofrece información precisa acerca del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) creado al amparo de la División de Transporte Sostenible de la CEPE, su historia, su marco administrativo y jurídico, como guía para los usuarios, y los tres Acuerdos.

El Foro Mundial es un foro de debate permanente en el marco del CTI. Su mandato y reglamento permiten la buena administración de los tres principales acuerdos internacionales de las Naciones Unidas relativos a los vehículos de motor: los Acuerdos de 1958 y 1998, sobre los reglamentos para la certificación de vehículos nuevos, que incluyen los requisitos de funcionamiento, y el Acuerdo de 1997, sobre las reglas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio. El WP.29 asegura la coherencia entre los reglamentos y reglas elaborados en el marco de los tres Acuerdos, y adapta también esa reglamentación a los avances técnicos y al ritmo de innovación actual. Por ejemplo, en 2018 el WP.29 reforzó sus actividades relacionadas con los adelantos en los vehículos automatizados/autónomos y conectados, estableciendo un grupo de trabajo basado en el anterior grupo de trabajo sobre frenos y dispositivos de rodadura.

El Foro Mundial es una instancia única a nivel mundial, en la que participan todas las naciones, todos los fabricantes de vehículos y muchas organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales. Todo Estado Miembro de las Naciones Unidas puede participar en sus actividades y adherirse a cualquiera de los Acuerdos sobre los vehículos. Las organizaciones regionales de integración económica creadas por los países, como la Unión Europea, también pueden participar y, si lo permiten sus disposiciones subsidiarias, pasar a ser Partes Contratantes en los Acuerdos.

Las ONG están invitadas a participar con carácter consultivo.

La labor del Foro Mundial es plenamente transparente: sus programas, documentos de trabajo, informes y documentos informales pueden consultarse en el sitio web [www.unece.org/trans/main/welcwp29.html](http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html).

Los tres Acuerdos administrados por el WP.29 son los siguientes.

El Acuerdo de 1958, que proporciona el marco jurídico y administrativo para la elaboración de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas sobre requisitos de funcionamiento uniformes, los procedimientos para la concesión de homologaciones, el control de la conformidad de la producción, la evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos, la distribución de los expedientes de las homologaciones de las Naciones Unidas, la solución de las cuestiones de interpretación, las condiciones generales aplicables a los métodos de ensayo virtuales, las homologaciones con exención relativas a nuevas tecnologías y el reconocimiento recíproco de las homologaciones otorgadas por las Partes Contratantes. Al adherirse al Acuerdo, las Partes Contratantes pueden decidir cuáles de los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos aplicarán, u optar por no aplicar ninguno. A la fecha de publicación de esta edición, el Acuerdo de 1958 tenía 56 Partes Contratantes y 149 Reglamentos de las Naciones Unidas anejos. Dichos reglamentos se adaptan continuamente, según proceda, para incorporar las orientaciones técnicas y políticas de las Partes Contratantes, los avances científicos o las innovaciones tecnológicas.

El Acuerdo de 1998, en virtud del cual las Partes Contratantes, mediante un voto de consenso, establecen Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) de las Naciones Unidas en un Registro Mundial sobre los requisitos de funcionamiento y los procedimientos de ensayo armonizados a nivel mundial. Cada RTM contiene notas detalladas sobre su propósito y elaboración. También indica la justificación técnica de la reglamentación, las fuentes de investigación utilizadas, las consideraciones relativas a los costos y beneficios y las referencias a los datos consultados. Las Partes Contratantes aplican sus procedimientos de reglamentación nacionales al transponer los RTM de las Naciones Unidas en su legislación interna. El Acuerdo de 1998 tiene actualmente 38 Partes Contratantes y 20 RTM de las Naciones Unidas establecidos en el Registro Mundial.

El Acuerdo de 1997, que permite a las Partes Contratantes establecer Reglas de las Naciones Unidas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio. Las Partes Contratantes reconocen recíprocamente los certificados de inspección internacionales otorgados de conformidad con las Reglas de las Naciones Unidas anejas al Acuerdo. El Acuerdo de 1997 tiene 15 Partes Contratantes y 2 [4\*] Reglas de las Naciones Unidas anejas.

\* Cuando se redactó esta publicación, el Comité Administrativo AC.4 había notificado a la Oficina de Asuntos Jurídicos dos nuevas Reglas (véanse las notificaciones C.N.575.2018.TREATIES-XI.B.31 (Rule.3) y C.N.576.2018.TREATIES-XI.B.31 (Rule.4)).

Cada Acuerdo contiene disposiciones específicas sobre la votación final en el Comité Administrativo o el Comité Ejecutivo para la aprobación de nuevos Reglamentos, RTM o Reglas de las Naciones Unidas, o la enmienda de los ya existentes. Dichos Comités están integrados exclusivamente por representantes gubernamentales de las Partes Contratantes en los Acuerdos. Antes de adoptar decisiones, todas las propuestas presentadas por los grupos de trabajo se examinan nuevamente en los períodos de sesiones del Foro Mundial, en los que participan representantes de todos los países, sean o no Partes Contratantes, y expertos de organizaciones intergubernamentales y ONG.

Gracias a su larga experiencia, a sus conocimientos especializados y a la participación de todos los interesados, el Foro Mundial tiene la capacidad de elaborar Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas de gran calidad. Algunas Partes Contratantes, por ejemplo la Unión Europea, han optado por organizar su propia legislación interna mediante remisiones directas a los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958. Otros países que no son Partes Contratantes aplican voluntariamente en su territorio los Reglamentos de las Naciones Unidas. Más recientemente, algunas Partes Contratantes en el Acuerdo Mundial de 1998, como el Canadá, China, los Estados Unidos de América, la India, el Japón y la Unión Europea, han establecido varios nuevos RTM de las Naciones Unidas, que se están incorporando, en paralelo, en los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958.

# CAPÍTULO I

## Adhesión al Foro Mundial

### A. Participación en el Foro Mundial

La participación en las actividades del WP.29 es mundial y se fomenta mediante la cooperación entre los países y las organizaciones regionales de integración económica en las cuestiones técnicas que se someten a la consideración del Foro o de sus grupos de trabajo. El WP.29 también alienta un diálogo abierto y transparente entre los funcionarios gubernamentales, los expertos técnicos en vehículos y el público en general, para velar por que se adopten las mejores prácticas de seguridad y de protección del medio ambiente y por que se tenga en cuenta la relación costo-eficiencia al elaborar la reglamentación de las Naciones Unidas sobre los vehículos. Los períodos de sesiones del WP.29 son públicos. Cualquier Gobierno u otra parte interesada puede asistir a las sesiones y observar los trabajos.

#### 1. Participación de los Gobiernos

De conformidad con el artículo 1 del mandato y el reglamento del WP.29, todo país que sea miembro de las Naciones Unidas y toda organización regional de integración económica creada por países miembros de las Naciones Unidas pueden participar plenamente o con carácter consultivo en las actividades del WP.29 y ser Parte Contratante en los Acuerdos administrados por este órgano. Las condiciones para la participación en el WP.29 se describen en detalle en el mandato y el reglamento que figuran en el anexo I.

El procedimiento oficial para participar es muy sencillo: basta que el país o la organización regional de integración económica haga llegar a la secretaría del WP.29 una carta firmada por un funcionario autorizado en que le notifique su deseo de enviar representantes a los períodos de sesiones del WP.29 y participar en sus actividades.

#### 2. Participación de organizaciones no gubernamentales

De conformidad con el mandato y el artículo 1 del reglamento del WP.29, las ONG pueden participar en este órgano **con carácter consultivo**. Para ello, deben estar reconocidas como entidad de carácter consultivo por el ECOSOC, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas. Cuando lo están, las ONG pueden contribuir a los programas de trabajo y a los objetivos del WP.29 en calidad de expertos técnicos o de asesores y consultores de los Gobiernos y de la secretaría. El número de ONG que participan en los períodos de sesiones del WP.29 o de sus órganos subsidiarios varía habitualmente entre 6 y 15, según el tema de que se trate. Este número es menor en el caso de los grupos de trabajo subsidiarios y de los grupos de trabajo informales.

Las ONG hacen una contribución sustancial al proceso de elaboración de la reglamentación sobre vehículos de las Naciones Unidas en lo relativo a la seguridad, la eficiencia energética, la protección del medio ambiente y prevención del robo. A menudo aportan asesoramiento y datos técnicos. En casos especiales, invierten recursos en ensayos y análisis, y ponen los resultados a disposición de los expertos que elaboran la reglamentación sobre vehículos de las Naciones Unidas. En ocasiones, las ONG responden a las solicitudes de los expertos técnicos proponiendo nuevas normas, o enmiendas de las ya existentes. También defienden determinadas posturas de política y prestan testimonio ante los órganos legislativos de los Gobiernos participantes.

Las ONG que no están reconocidas como entidades consultivas por el ECOSOC pueden participar con carácter consultivo si así lo aprueba el W.29/AC.2.

Para solicitar el reconocimiento como entidad consultiva, la ONG debe enviar una carta a la siguiente dirección del ECOSOC y solicitar el formulario correspondiente:

NGO Section  
ECOSOC Support and Coordination  
Department of Economic and Social Affairs  
United Nations Headquarters  
Room DC1 B 1480  
New York, NY 10017 (USA)  
Fax: +1 (212) 963 9248  
Correo electrónico: [desangosection@un.org](mailto:desangosection@un.org)

La carta en que se solicite el formulario debe llevar el membrete de la organización y estar firmada por su Secretario General o Presidente. Debe incluir una declaración de los objetivos de la ONG, una descripción sucinta de sus principales actividades y una indicación de su naturaleza (por ejemplo, si es una coalición nacional de varias ONG, o una ONG internacional con distintos afiliados). En respuesta a esta carta, la ONG recibirá por correo la documentación necesaria para presentar la solicitud, con un cuestionario y la información básica pertinente.

El plazo para recibir las solicitudes cumplimentadas es el 1 de junio de cada año. Un Comité sobre las ONG integrado por 19 miembros se reúne anualmente para examinar las solicitudes y recomendar al ECOSOC las que se deberían aceptar. Estas recomendaciones se someten al pleno del Consejo Económico y Social, que adopta la decisión definitiva.

En el anexo V figura una lista de las ONG que participan actualmente con regularidad en las actividades del WP.29 y de sus órganos subsidiarios.

## B. Cómo pasar a ser Parte Contratante

Solo los países o las organizaciones regionales de integración económica pueden pasar a ser Partes Contratantes. Las Partes Contratantes en un Acuerdo administrado por el WP.29 están obligadas por el consentimiento dado al Acuerdo y por las disposiciones pertinentes de este. Esas disposiciones comprenden la firma y la notificación de la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y figuran en el artículo 6 del Acuerdo de 1958, el artículo 9 del Acuerdo Mundial de 1998 y el artículo 4 del Acuerdo de 1997 sobre la inspección técnica periódica (anexos II, III y IV de la presente publicación, respectivamente).

Cuando un Acuerdo está abierto a la firma y un país u organización regional de integración económica desea expresar mediante su firma el consentimiento a obligarse en virtud de dicho Acuerdo, la firma ha de ser efectuada:

- Personalmente por el Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores del país, o
- Por otra persona que esté en posesión de un instrumento válido de plenos poderes firmado por uno de los representantes arriba mencionados del país o la organización regional de integración económica, que indique claramente el título del Acuerdo y el nombre y cargo del funcionario autorizado a firmarlo.

En el momento de la firma o en el texto de los plenos poderes se indicará expresamente si la firma es definitiva o si es solo una firma sujeta a ratificación.

Cuando haya terminado el período de apertura a la firma, los países o las organizaciones regionales de integración económica podrán expresar su consentimiento en obligarse por el Acuerdo depositando un instrumento de adhesión en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

A continuación se reproducen el modelo de instrumento de ratificación, aceptación o aprobación y el modelo de instrumento de adhesión.

### MODELO DE INSTRUMENTO DE RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN O APROBACIÓN

*(Para su firma por el Jefe de Estado, el Jefe de Gobierno o el Ministro de Relaciones Exteriores)*

#### [RATIFICACIÓN/ACEPTACIÓN/APROBACIÓN]

**CONSIDERANDO** que el [título del tratado, convenio, acuerdo, etc.] fue [concertado, aprobado, abierto a la firma, etc.] en [lugar] el [fecha],

**Y CONSIDERANDO** que dicho [tratado, convenio, acuerdo, etc.] ha sido firmado en nombre del Gobierno de [nombre del Estado] el [fecha],

**POR CONSIGUIENTE, yo**, [nombre y título del Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores], declaro que el Gobierno de [nombre del Estado], habiendo examinado el mencionado [tratado, convenio, acuerdo, etc.], [ratifica, acepta, aprueba] dicho [tratado, convenio, acuerdo, etc.] y se compromete a cumplir y aplicar fielmente las condiciones en él estipuladas.

**EN TESTIMONIO DE LO CUAL**, he firmado este instrumento de [ratificación, aceptación, aprobación] en [lugar] el [fecha].

[Firma]

## MODELO DE INSTRUMENTO DE ADHESIÓN

*(Para su firma por el Jefe de Estado, el Jefe de Gobierno o el Ministro de Relaciones Exteriores)*

### [ACEPTACIÓN]

**CONSIDERANDO** que el [título del tratado, convenio, acuerdo, etc.] fue [concertado, aprobado, abierto a la firma, etc.] en [lugar] el [fecha],

**POR CONSIGUIENTE, yo**, [nombre y título del Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores], declaro que el Gobierno de [nombre del Estado], habiendo examinado el mencionado [tratado, convenio, acuerdo, etc.], se adhiere a dicho [tratado, convenio, acuerdo, etc.] y se compromete a cumplir y aplicar fielmente las condiciones en él estipuladas

**EN TESTIMONIO DE LO CUAL**, he firmado este instrumento de adhesión en [lugar] el [fecha].

[Firma]

## CAPÍTULO II

### Organización del Foro Mundial y de sus órganos subsidiarios

El WP.29 es un grupo de trabajo que se convirtió en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos en su 120º período de sesiones (7 a 11 de marzo de 2000) (véase el organigrama que figura más adelante). Su función y la de sus grupos de trabajo subsidiarios consiste en elaborar nuevos Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas, y en armonizar, enmendar y actualizar los ya existentes, en las esferas abarcadas por los tres Acuerdos.

La gestión de las actividades cotidianas del WP.29 corre a cargo de la secretaría de la CEPE. La secretaría presta el apoyo administrativo necesario a todos los períodos de sesiones, lo que incluye la preparación de los programas y los informes. La coordinación de los trabajos del WP.29 está en manos de un comité directivo (WP.29/AC.2) compuesto por el Presidente, el Vicepresidente y la secretaría del WP.29, el Presidente y Vicepresidente del Comité Administrativo/Ejecutivo de cada uno de los tres Acuerdos, los representantes de los Estados Unidos de América, el Japón y la Unión Europea, y el Presidente y Vicepresidente de cada grupo de trabajo subsidiario del WP.29. Las funciones de este comité consisten en preparar y recomendar un programa de trabajo para el WP.29, examinar los informes y las recomendaciones de los grupos de trabajo subsidiarios y determinar los asuntos que requieren la adopción de medidas por el WP.29 y los plazos para su examen, y formular recomendaciones al WP.29. En el anexo I figuran el mandato y el reglamento del WP.29.

El Foro Mundial se ocupa de los asuntos prioritarios para las Partes Contratantes, como las disposiciones sobre la homologación de los vehículos híbridos, eléctricos y con pilas de combustible de hidrógeno, y sobre la automatización de los vehículos y la ciberseguridad de los vehículos automatizados.

El WP.29 celebra tres períodos ordinarios de sesiones al año. Los grupos de trabajo subsidiarios de expertos (GR) se reúnen dos veces al año. El WP.29/AC.2 se reúne antes de cada período de sesiones del WP.29<sup>1</sup>.

Los principales temas examinados por los grupos de trabajo de expertos son los siguientes:

#### A. Seguridad activa de los vehículos y de sus piezas (prevención de accidentes)

Los Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas tratan de mejorar el comportamiento, la manipulación y el equipo de los vehículos para reducir la posibilidad de accidentes. Algunas de las normas apuntan a aumentar la capacidad de los conductores de detectar y evitar los peligros. Otras buscan aumentar su capacidad de mantener el control del vehículo. Como ejemplos concretos de Reglamentos de las Naciones Unidas vigentes cabe citar los relativos a los dispositivos de iluminación y la señalización luminosa, y a los frenos y dispositivos de rodadura, con inclusión de la dirección, los neumáticos y la estabilidad al vuelco, en que la tecnología está cambiando con rapidez.

#### B. Seguridad pasiva de los vehículos y de sus piezas (resistencia al choque)

Los Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas procuran reducir al mínimo el riesgo para los ocupantes de los vehículos y otros usuarios de la carretera y la gravedad de las lesiones en caso de accidente. La amplia labor de análisis de las estadísticas sobre los accidentes permite determinar los problemas de seguridad y, en algunos casos, da lugar a la elaboración de un Reglamento o un RTM de las Naciones Unidas nuevo, o a la modificación de los ya existentes. Las estadísticas también permiten estructurar un enfoque eficaz en relación con el costo para mejorar los requisitos relativos al funcionamiento. Esto es importante debido al efecto general de los nuevos requisitos en la estructura, el diseño y el costo de los vehículos. Algunos ejemplos concretos de la reglamentación de las Naciones Unidas aplicable a los vehículos son los reglamentos sobre la capacidad de la estructura del vehículo de absorber la energía del impacto y resistir a la intrusión en el habitáculo, los sistemas de sujeción y protección de los ocupantes, niños o adultos, la estructura de los asientos, los vidrios, la retención y los seguros de las puertas, la protección de los peatones y, en el caso de las motos y motocicletas, la calidad del casco protector de los motoristas. Estas tecnologías también cambian rápidamente y se vuelven más complejas, como en el caso de los dispositivos de protección avanzada que adaptan su acción a las circunstancias específicas de cada accidente. Además, la modificación del parque de vehículos está generando problemas de compatibilidad de los vehículos.

<sup>1</sup> Por un total de 54,5 días de reunión anuales para los Comités, el WP.29 y sus órganos subsidiarios.

### C. Consideraciones ambientales

Se han establecido Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas específicos para reducir los efectos en el medio ambiente (por ejemplo, las emisiones de gases contaminantes, partículas y CO<sub>2</sub> y el nivel de ruido) de los vehículos con motores de propulsión convencional, de hidrógeno y de pilas de combustible, eléctricos híbridos y completamente eléctricos. Estos Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas se han adaptado y se seguirán adaptando cada vez que sea necesario a fin de tener en cuenta las nuevas tecnologías de propulsión encaminadas a producir vehículos más limpios y más respetuosos del medio ambiente.

### D. Consideraciones de seguridad general

Los Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas en esta esfera se centran en las características de los vehículos y sus componentes que no se relacionan directamente con los temas antes mencionados. En esta categoría entran, por ejemplo, los limpiaparabrisas y los lavaparabrisas, los controles y pantallas, los dispositivos de visión indirecta y los vidrios; también entran la prevención del robo, los sistemas de llamada de emergencia en caso de accidente y las consideraciones relativas a los vehículos de gas y de transporte público, para los que la elaboración de los requisitos de funcionamiento requiere conocimientos especializados.

### E. Vehículos automatizados/autónomos y conectados

Se están elaborando disposiciones técnicas para los aspectos específicos de la conectividad y automatización de los vehículos. Esta labor es necesaria para integrar las tecnologías innovadoras en el sistema de transporte actual y aprovechar los beneficios que pueden reportar esas tecnologías: más seguridad vial, menos daños al medio ambiente causados por los vehículos de transporte por carretera, menos congestión y, posiblemente, nuevas clases de servicios de movilidad.

### F. Consideraciones técnicas especiales

A veces, hay problemas concretos que es necesario resolver urgentemente o que deben ser examinados por personas con conocimientos especiales. En esos casos, se puede encomendar el análisis del problema a un grupo de trabajo informal e invitarlo a que prepare y proponga un nuevo Reglamento, RTM o Regla de las Naciones Unidas. Aunque hasta ahora estos casos se han reducido al mínimo, la rápida aparición de nuevas tecnologías complejas está aumentando la necesidad de recurrir a esta modalidad de trabajo especial.

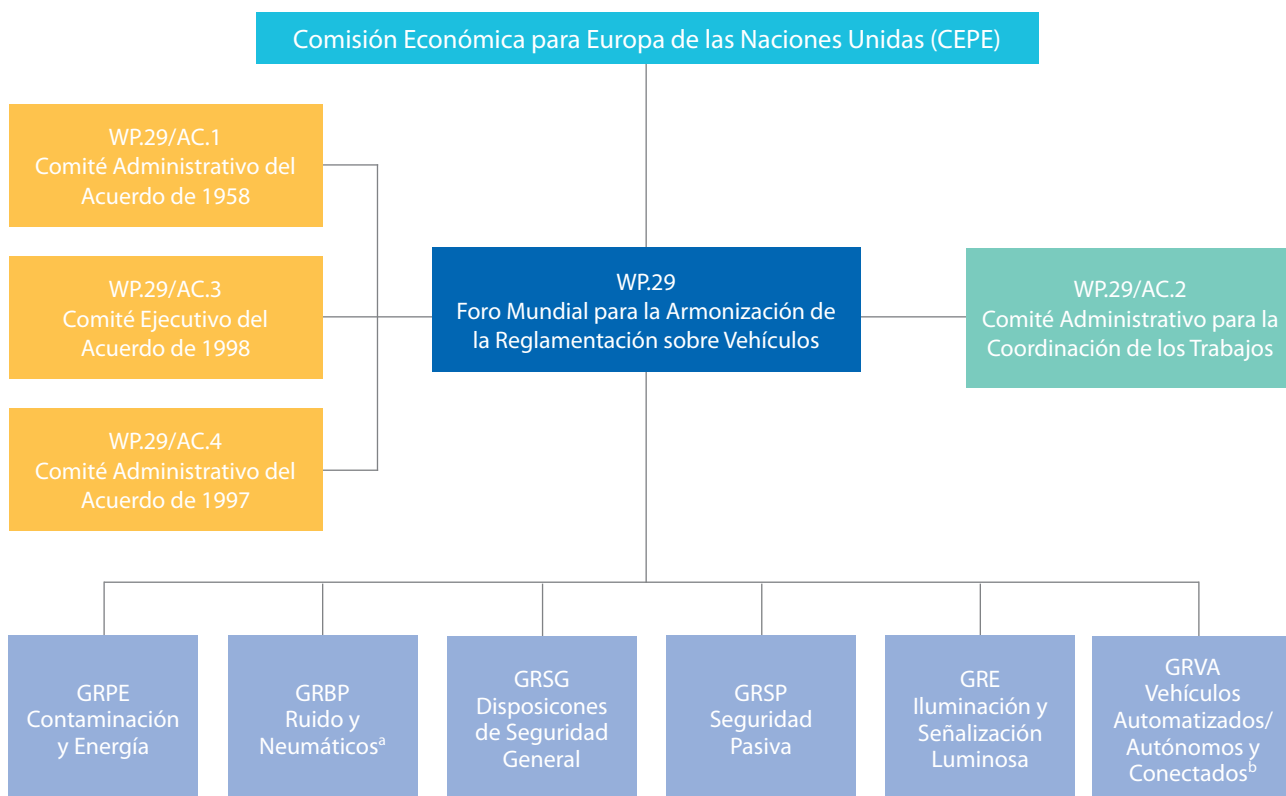
### G. Órganos subsidiarios del Foro Mundial

El WP.29 remite las propuestas de nuevos Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas que se le presentan, así como las propuestas de enmienda de los ya existentes, a sus órganos subsidiarios, que preparan recomendaciones técnicas (véase el cuadro 5). Cada órgano subsidiario se compone de expertos especializados en alguna materia. La distribución actual de los temas entre los órganos subsidiarios data de la época de los "Groupes de Rapporteurs" iniciales, que en parte se fusionaron posteriormente para constituir las "Reuniones de Expertos". El trabajo de los órganos subsidiarios ha resultado ser tan útil e indispensable, que ahora esos órganos tienen carácter permanente en el marco de la CEPE y se denominan "Grupos de Trabajo". Actualmente hay seis Grupos de Trabajo, como se puede ver en el cuadro 1. El acrónimo "GR" (que viene de la época de los "Groupes des Rapporteurs" y de los nombres de esos grupos en francés) se sigue utilizando en las siglas de los grupos de trabajo y en la signatura de sus documentos.



**CUADRO 1**

**ORGANIZACIÓN DEL FORO MUNDIAL**



a Decisión adoptada por el WP.29 en su período de sesiones de noviembre de 2018.

b Antiguo Grupo de Trabajo sobre Frenos y Dispositivos de Rodadura (véase el documento ECE/TRANS/WP.29/1139, párrs. 15 y 33).

## CAPÍTULO III

### Acuerdos administrados por el Foro Mundial

#### A. Acuerdo de 1958

El Acuerdo de 1958, concertado el 20 de marzo de 1958, entró en vigor el 20 de junio de 1959 y fue modificado el 10 de noviembre de 1967 y revisado el 16 de octubre de 1995 y el 17 de septiembre de 2017. El Acuerdo establece los Reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas para la homologación/certificación de los nuevos vehículos de ruedas, sus equipos y sus piezas, incluidas las disposiciones para la aceptación recíproca de las homologaciones otorgadas de acuerdo con los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo. Estos Reglamentos adoptados por las Partes Contratantes en el Acuerdo de 1958 en virtud de este Acuerdo regulan la homologación de los vehículos de carretera y de sus equipos y piezas en venta en esos países. El Acuerdo aborda los requisitos de seguridad tecnológica de los vehículos, las prescripciones relacionadas con el medio ambiente (contaminación atmosférica y sonora), la eficiencia energética y la seguridad física.

El Acuerdo de 1958 tiene actualmente 56 Partes Contratantes, de las cuales 41 son países europeos miembros de la CEPE. Las otras Partes Contratantes son la Unión Europea (organización regional de integración económica), Albania, Armenia, Azerbaiyán, Australia, Belarús, Bosnia y Herzegovina, Egipto, la ex República Yugoslava de Macedonia, Georgia, el Japón, Kazajstán, Malasia, Nigeria, Nueva Zelanda, la República de Corea, la República de Moldova, San Marino, Sudáfrica, Tailandia, Túnez, Turquía y Ucrania. En el cuadro 2 figura la lista de las actuales Partes Contratantes en el Acuerdo, con las fechas de adhesión.

El Acuerdo tiene 149 Reglamentos de las Naciones Unidas anejos. Estos Reglamentos cubren todas las categorías de vehículos de carretera y de maquinaria móvil que no transita por carretera, así como sus equipos y sus piezas, y han sido adoptados en diversos grados por las Partes Contratantes. El reconocimiento recíproco de las homologaciones por las Partes Contratantes que aplican los Reglamentos de las Naciones Unidas ha facilitado el comercio de vehículos de motor y de sus equipos, en un principio en Europa y posteriormente en todo el mundo.

En los últimos años, la Unión Europea ha decidido reemplazar el mayor número posible de Directivas de la Unión Europea por los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958, y remitir directamente a esos Reglamentos en su legislación. El 14 de septiembre de 2017 entró en vigor la Revisión 3 del Acuerdo de 1958. El texto completo del Acuerdo de 1958 revisado figura en el anexo II.

Hasta no hace mucho, el reconocimiento recíproco en virtud del Acuerdo se aplicaba a los sistemas, piezas y equipos de los vehículos, pero no al vehículo entero. En julio de 2018 entró en vigor el Reglamento núm. 0 de las Naciones Unidas, sobre la homologación internacional del vehículo entero (IWVTA). Este Reglamento de las Naciones Unidas permite el reconocimiento recíproco de la homologación del vehículo entero.

#### Principales elementos del Acuerdo de 1958

- Pueden ser Partes Contratantes en el Acuerdo de 1958 los miembros de la CEPE, otros miembros de las Naciones Unidas y las organizaciones regionales de integración económica que participan en las actividades de la CEPE (art. 6).
- El Acuerdo de 1958 tiene por objeto establecer Reglamentos de las Naciones Unidas para los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que se pueden instalar o utilizar en esos vehículos, así como las condiciones para la concesión de la homologación y su reconocimiento recíproco por las Partes Contratantes que elijan aplicar esos Reglamentos principalmente mediante la homologación.
- El Comité Administrativo del Acuerdo de 1958 (AC.1) está integrado por todas las Partes Contratantes en el Acuerdo. El AC.1 supervisa el proceso de elaboración y enmienda de los Reglamentos de las Naciones Unidas y adopta estos Reglamentos o las enmiendas una vez elaborados.
- El Acuerdo no impide la adhesión como Partes Contratantes de los países que aplican su reglamentación mediante la autocertificación (la certificación por el propio fabricante) (art. 1, párr. 1) y reconoce la autocertificación como una alternativa a la homologación (art. 2).
- En virtud del Acuerdo, los nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas y las enmiendas de los ya existentes se establecen mediante votación, por mayoría de cuatro quintos de las Partes Contratantes presentes y votantes. El Reglamento o

enmienda establecido se notifica a cada Parte Contratante y se transmite al Secretario General de las Naciones Unidas, en calidad de depositario del Acuerdo.

- El nuevo Reglamento de las Naciones Unidas o la enmienda de un Reglamento de las Naciones Unidas ya existente entra en vigor para todas las Partes Contratantes que no hayan comunicado su oposición al Secretario General en el plazo de seis meses contados a partir de la notificación, salvo oposición de más de un quinto de las Partes Contratantes. Si más de un quinto de las Partes Contratantes se opone, el Reglamento de las Naciones Unidas o la enmienda no entra en vigor para ninguna Parte Contratante.
- Los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958 deben establecer los requisitos técnicos, junto con requisitos alternativos, si procede; los métodos de ensayo necesarios para demostrar el cumplimiento de los requisitos de funcionamiento; las condiciones para la concesión de la homologación y para su reconocimiento recíproco, incluidas las marcas y las condiciones para garantizar la conformidad de la producción; y la fecha de entrada en vigor del Reglamento (art. 1, párr. 2).
- La Revisión 3 del Acuerdo comprende también anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento que rigen para todos los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo y para todas las Partes Contratantes que apliquen al menos uno de esos Reglamentos (anexos 1 a 8).
- Una Parte Contratante que haya adoptado un Reglamento de las Naciones Unidas anejo al Acuerdo podrá homologar los equipos y piezas de los vehículos de motor a los que se aplique ese Reglamento y deberá aceptar la homologación de cualquier otra Parte Contratante que haya adoptado el mismo Reglamento.
- El Acuerdo también permite que una Parte Contratante, previa notificación, comience a aplicar un Reglamento de las Naciones Unidas después de que se haya adjuntado al Acuerdo, o deje de aplicar uno que estaba aplicando. En este último caso, la Parte Contratante deberá notificar su decisión al Secretario General de las Naciones Unidas con un año de antelación.
- Las Partes Contratantes que concedan homologaciones deberán tener la competencia técnica necesaria para ello, así como la competencia requerida para garantizar la conformidad de la producción. Las Partes Contratantes que apliquen un Reglamento de las Naciones Unidas por medio de la homologación podrán rechazar las homologaciones si no se cumplen estas condiciones.
- Las Partes Contratantes que apliquen un Reglamento de las Naciones Unidas podrán rechazar los vehículos, equipos y piezas que no se hayan homologado o certificado de conformidad con ese Reglamento.

## CUADRO 2

### Partes Contratantes en el Acuerdo de 1958

Sobre la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas para los Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos, y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esos Reglamentos (E/ECE/TRANS/505/Rev.3)

Fecha de entrada en vigor de la versión inicial: 20 de junio de 1959

Revisión 1: 10 de noviembre de 1967 – Revisión 2: 16 de octubre de 1995 – Revisión 3: 14 de septiembre de 2017

Símbolo de la CEPE	Partes Contratantes	Fecha de adhesión
E 1	Alemania <sup>2</sup>	28 de enero de 1966
E 2	Francia	20 de junio de 1959
E 3	Italia	26 de abril de 1963
E 4	Países Bajos	29 de agosto de 1960
E 5	Suecia	20 de junio de 1959
E 6	Bélgica	5 de septiembre de 1959
E 7	Hungría	2 de julio de 1960
E 8	República Checa <sup>3</sup>	1 de enero de 1993

<sup>2</sup> Con efecto a partir del 3 de octubre de 1990, la República Democrática Alemana pasó a formar parte de la República Federal de Alemania.

<sup>3</sup> Sucesión de Checoslovaquia, notificación al Depositario C.N.229.1993.TREATIES, de 14 de diciembre de 1993.

Símbolo de la CEPE	Partes Contratantes	Fecha de adhesión
E 9	España	10 de octubre de 1961
E 10	Serbia <sup>4</sup>	12 de marzo de 2001
E 11	Reino Unido	16 de marzo de 1963
E 12	Austria	11 de mayo de 1971
E 13	Luxemburgo	12 de diciembre de 1971
E 14	Suiza	28 de agosto de 1973
E 16	Noruega	4 de abril de 1975
E 17	Finlandia	17 de septiembre de 1976
E 18	Dinamarca	20 de diciembre de 1976
E 19	Rumania	21 de febrero de 1977
E 20	Polonia	13 de marzo de 1979
E 21	Portugal	28 de marzo de 1980
E 22	Federación de Rusia	17 de febrero de 1987
E 23	Grecia	5 de diciembre de 1992
E 24	Irlanda <sup>5</sup>	24 de marzo de 1998
E 25	Croacia <sup>6</sup>	8 de octubre de 1991
E 26	Eslovenia <sup>7</sup>	25 de junio de 1991
E 27	Eslovaquia <sup>8</sup>	1 de enero de 1993
E 28	Belarús	2 de julio de 1995
E 29	Estonia	1 de mayo de 1995
E 30	República de Moldova	20 de noviembre de 2016
E 31	Bosnia y Herzegovina	6 de marzo de 1992
E 32	Letonia	18 de enero de 1999
E 34	Bulgaria	21 de enero de 2000
E 35	Kazajistán	8 de enero de 2011
E 36	Lituania	29 de marzo de 2002
E 37	Turquía	27 de febrero de 1996
E 39	Azerbaiyán	14 de junio de 2002
E 40	ex República Yugoslava de Macedonia <sup>10</sup>	17 de noviembre de 1991
E 42	Unión Europea <sup>11</sup>	24 de marzo de 1998
E 43	Japón	24 de noviembre de 1998
E 45	Australia	25 de abril de 2000
E 46	Ucrania	30 de junio de 2000
E 47	Sudáfrica	17 de junio de 2001
E 48	Nueva Zelanda	26 de enero de 2002
E 49	Chipre <sup>12</sup>	1 de mayo de 2004

4 Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.276.2001.TREATIES-3, de 2 de abril de 2001.

5 En virtud de la adhesión de la Unión Europea al Acuerdo el 24 de marzo de 1998.

6 Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.66.1994.TREATIES-10, de 31 de mayo de 1994.

7 Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.439.1992.TREATIES-53, de 18 de marzo de 1993.

8 Sucesión de Checoslovaquia, notificación al Depositario C.N.184.1993.TREATIES, recibida el 20 de julio de 1994.

9 Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.35.1994.TREATIES, de 2 de mayo de 1994.

10 Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.142.1998.TREATIES-33, de 4 de mayo de 1998.

11 Los Estados miembros conceden las homologaciones utilizando sus respectivos símbolos de la CEPE.

12 En virtud de su adhesión a la Unión Europea el 1 de mayo de 2004.

Símbolo de la CEPE	Partes Contratantes	Fecha de adhesión
E 50	Malta <sup>11</sup>	1 de mayo de 2004
E 51	República de Corea	31 de diciembre de 2004
E 52	Malasia <sup>13</sup>	4 de abril de 2006
E 53	Tailandia <sup>14</sup>	1 de mayo de 2006
E 54	Albania	5 de noviembre de 2011
E 55	Armenia	30 de abril de 2018
E 56	Montenegro <sup>15</sup>	3 de junio de 2006
E 57	San Marino	26 de enero de 2016
E 58	Túnez	1 de enero de 2008
E 60	Georgia	25 de mayo de 2015
E 62	Egipto	3 de febrero de 2013
E 63	Nigeria	17 de diciembre de 2018

## B. Acuerdo de 1998

El Acuerdo de 1998, en adelante denominado el Acuerdo Mundial, fue negociado y concertado bajo los auspicios de la CEPE y la dirección de los Estados Unidos de América, el Japón y la Comunidad Europea. Quedó abierto a la firma el 25 de junio de 1998 y los Estados Unidos de América fueron el primer signatario. El Acuerdo establece un proceso que permite a países de todas las regiones del mundo elaborar conjuntamente RTM de las Naciones Unidas relativos a la seguridad, los sistemas de protección del medio ambiente, las fuentes de energía y la prevención del robo de los vehículos de ruedas, sus equipos y sus piezas. Los equipos y las piezas comprenden, entre otras cosas, la estructura de los vehículos, los sistemas de escape de gases, los neumáticos, los motores, los silenciadores, las alarmas antirrobo, los dispositivos de alerta y los sistemas de sujeción de niños.

El objetivo fundamental del Acuerdo Mundial de 1998 es promover continuamente una mejora de la seguridad global, una disminución de la contaminación ambiental y del consumo de energía y una mayor protección contra el robo de los vehículos y de sus componentes y equipos mediante una reglamentación técnica mundial uniforme. Esto se logra estableciendo un marco reglamentario previsible para la industria automotriz mundial, los consumidores y sus asociaciones. A diferencia del Acuerdo de 1958, el Acuerdo de 1998 no prevé el reconocimiento recíproco de las homologaciones, lo que permite que los países que no deseen o no puedan asumir las obligaciones de reconocimiento recíproco participen eficazmente en la elaboración de los RTM de las Naciones Unidas, con independencia de los procedimientos de cumplimiento y control que hayan establecido. El texto completo del Acuerdo figura en el anexo III.

El Acuerdo de 1998 entró en vigor el 25 de agosto de 2000 para 8 Partes Contratantes y en 2018 tenía 38 Partes Contratantes. En el cuadro 3 figura la lista de las Partes Contratantes en el Acuerdo, con las fechas de adhesión y de entrada en vigor.

### Principales elementos del Acuerdo Mundial de 1998

- Pueden ser Partes Contratantes en el Acuerdo de 1998 los miembros de la CEPE, otros miembros de las Naciones Unidas y las organizaciones regionales de integración económica formadas por países que participan en las actividades de la CEPE. Los organismos especializados y las organizaciones reconocidas como entidades consultivas de conformidad con lo previsto en el Acuerdo pueden participar como tales en las deliberaciones sobre cuestiones que les interesen de modo especial (art. 2).
- El Comité Ejecutivo del Acuerdo de 1998 (AC.3) está compuesto por todas las Partes Contratantes en el Acuerdo. El AC.3 supervisa el proceso de recomendación, elaboración y modificación de RTM de las Naciones Unidas y adopta los RTM nuevos o sus enmiendas una vez elaborados.
- El Acuerdo reconoce explícitamente la importancia de introducir mejoras continuas para alcanzar altos niveles de seguridad y de protección ambiental, así como el derecho de las autoridades nacionales y subnacionales a aprobar y mantener reglamentos técnicos que protejan la salud y el medio ambiente de forma más estricta que las disposiciones establecidas a nivel mundial (preámbulo).

13 No obligada por el artículo 10 del Acuerdo.

14 No obligada por ninguno de los Reglamentos de las Naciones Unidas ni por el artículo 10 del Acuerdo.

15 Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.1346.2006.TREATIES-3, de 1 de marzo de 2007.

- El Acuerdo señala explícitamente que uno de sus fines es velar por que las medidas tomadas en virtud del Acuerdo no promuevan ni tengan por resultado una reducción de la seguridad y de la protección del medio ambiente en el territorio de las Partes Contratantes, o a nivel subnacional (art. 1).
- Para alcanzar altos niveles de protección del medio ambiente y de seguridad de los vehículos, el Acuerdo apunta también a promover la armonización mundial de la reglamentación aplicable a los vehículos de ruedas y los motores (preámbulo).
- El Acuerdo hace hincapié en que la elaboración de los reglamentos técnicos mundiales debe ser transparente (art. 1).
- En el anexo A del Acuerdo se especifica que la expresión “procedimientos transparentes” implica que debe ofrecerse la posibilidad de presentar opiniones y argumentos en:
  - Las reuniones del WP.29 y de los grupos de trabajo por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas, y
  - Las reuniones de los grupos de trabajo del WP.29 y del AC.3 por medio de consultas previas con los representantes de las Partes Contratantes.
- El Acuerdo describe dos procesos para el establecimiento de RTM de las Naciones Unidas. El primero consiste en la armonización de reglamentos o normas ya existentes, y el segundo, en la elaboración de nuevos RTM de las Naciones Unidas, cuando no existan reglamentos o normas sobre una materia (art. 6, párrs. 6.2 y 6.3) (véase el cuadro 5).
- El Acuerdo dispone que los reglamentos de las Partes Contratantes que deban armonizarse se incorporarán en el Compendio de Posibles Reglamentos, a fin de facilitar su transformación en reglamentos mundiales. Para la incorporación en el Compendio se requiere el apoyo de un tercio de las Partes Contratantes presentes y votantes, incluido el voto ya sea de los Estados Unidos de América, del Japón o de la Unión Europea. El Compendio se amplía y reduce en proporción directa a los reglamentos que es necesario armonizar (art. 5).
- El proceso de elaboración de un RTM de las Naciones Unidas armonizado comprende un examen técnico de los reglamentos de las Partes Contratantes y de los Reglamentos de las Naciones Unidas, así como de las normas internacionales pertinentes (por ejemplo, las de la Organización Internacional de Normalización). Cuando están disponibles, se examinan asimismo las evaluaciones comparadas de la eficacia de los Reglamentos de las Naciones Unidas (llamadas también evaluaciones de equivalencia funcional) (art. 1, párr. 1.1.2, y art. 6, párr. 6.2).
- El proceso de elaboración de un nuevo RTM de las Naciones Unidas comprende una evaluación de su viabilidad técnica y económica y una evaluación comparada de las posibles ventajas y la relación costo-eficacia de otras prescripciones reglamentarias, así como los métodos de ensayo que se utilizarán para demostrar la conformidad (art. 6, párr. 6.3).
- El proceso de enmienda de un RTM de las Naciones Unidas se basa en los mismos procedimientos que se especifican en el párrafo 6.3 para el establecimiento de un nuevo RTM (art. 6, párr. 6.4).
- Para establecer un nuevo RTM de las Naciones Unidas se requiere un voto de consenso. Por lo tanto, si una Parte Contratante vota en contra de un RTM recomendado, el reglamento es rechazado (anexo B, art. 7, párr. 7.2).
- Una vez armonizado o elaborado, el RTM de las Naciones Unidas se establece en un Registro Mundial, que sirve de repositorio de los RTM de las Naciones Unidas que pueden ser adoptados por cualquier país del mundo.
- El establecimiento de un RTM de las Naciones Unidas no obliga a las Partes Contratantes a incluirlo en sus leyes y reglamentos. Las Partes Contratantes conservan el derecho a elegir si desean o no adoptar cualquier reglamento técnico que se haya establecido como RTM de las Naciones Unidas en virtud del Acuerdo (preámbulo, art. 7).
- Como consecuencia del reconocimiento de ese derecho, las Partes Contratantes solo tienen una obligación limitada cuando se establece un RTM de las Naciones Unidas en virtud del Acuerdo. Las que hayan votado a favor del establecimiento del RTM deberán iniciar los procedimientos internos para adoptar ese RTM como reglamento nacional (art. 7). Otras obligaciones contraídas en virtud del Acuerdo se refieren a la notificación de la decisión de adoptar un RTM de las Naciones Unidas y de la fecha de entrada en vigor de dicho reglamento, a la notificación de la decisión de no adoptar el reglamento, y a la decisión de derogar o enmendar un RTM de las Naciones Unidas.
- El Acuerdo permite que los RTM de las Naciones Unidas prevean un nivel “mundial” de rigor para la mayoría de las Partes y niveles “alternativos” de rigor para los países en desarrollo. De esta manera, todos los países, incluidos los menos adelantados, pueden participar en la elaboración, el establecimiento y la adopción de los RTM de las Naciones Unidas. Cabe pensar que los países en desarrollo pueden desear adoptar al principio uno de los niveles de rigor más bajos, y pasar luego progresivamente a los niveles más elevados (art. 4).

## CUADRO 3

## Partes Contratantes en el Acuerdo de 1998

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 esos Vehículos (E/ECE/TRANS/132 y Corr.1)

Fecha de entrada en vigor de la versión inicial: 25 de agosto de 2000

Parte Contratante	Adhesión	Entrada en vigor
Canadá	22 de junio de 1999	25 de agosto de 2000 <sup>1</sup>
Estados Unidos de América	25 de junio de 1998	25 de agosto de 2000 <sup>1</sup>
Japón	3 de agosto de 1999	25 de agosto de 2000 <sup>1</sup>
Francia	22 de septiembre de 1999	25 de agosto de 2000 <sup>1</sup>
Reino Unido	10 de enero de 2000	25 de agosto de 2000 <sup>1</sup>
Unión Europea	18 de octubre de 1999	25 de agosto de 2000 <sup>1</sup>
Alemania	11 de mayo de 2000	25 de agosto de 2000 <sup>1</sup>
Federación de Rusia	26 de julio de 2000	25 de agosto de 2000 <sup>1</sup>
República Popular China	10 de octubre de 2000	9 de diciembre de 2000
República de Corea	2 de noviembre de 2000	1 de enero de 2001
Italia	1 de diciembre de 2000	30 de enero de 2001
Sudáfrica	14 de junio de 2000	17 de junio de 2001
Finlandia	8 de junio de 2001	7 de agosto de 2001
Hungría	22 de junio de 2001	27 de agosto de 2001
Turquía	3 de julio de 2001	1 de septiembre de 2001
Eslovaquia	7 de noviembre de 2001	6 de enero de 2002
Nueva Zelandia <sup>2</sup>	27 de noviembre de 2001	26 de enero de 2002
Países Bajos <sup>3</sup>	4 de enero de 2002	5 de marzo de 2002
Azerbaián	15 de abril de 2002	14 de junio de 2002
España	24 de agosto de 2000	22 de junio de 2002
Rumania	25 de abril de 2002	24 de junio de 2002
Suecia	3 de diciembre de 2002	1 de febrero de 2003
Noruega	30 de septiembre de 2004	29 de noviembre de 2004
Chipre	12 de abril de 2005	11 de junio de 2005
Luxemburgo	16 de septiembre de 2005	15 de noviembre de 2005
Malasia	3 de febrero de 2006	4 de abril de 2006
India	21 de febrero de 2006	22 de abril de 2006
Lituania	26 de mayo de 2006	25 de julio de 2006
República de Moldova	16 de enero de 2007	17 de marzo de 2007
Túnez	2 de noviembre de 2007	1 de enero de 2008
Australia	8 de abril de 2008	7 de junio de 2008
Kazajstán	28 de junio de 2011	27 de agosto de 2011
Tayikistán	28 de diciembre de 2011	26 de febrero de 2012
Eslovenia	8 de mayo de 2014	8 de julio de 2014

1 El Acuerdo entró en vigor el 25 de agosto de 2000 (véase la notificación al Depositario CN.557.2000.TREATIES-8).

2 Nueva Zelandia: exclusión territorial de Tokelau (27 de noviembre de 2001, notificación al Depositario CN.1497.2001.TREATIES-7, de 4 de enero de 2002).

3 Países Bajos: aplicación territorial a las Antillas Neerlandesas (30 de abril de 2003, notificación al Depositario CN.343.2003.TREATIES-1, de 29 de junio de 2003).

Parte Contratante	Adhesión	Entrada en vigor
Belarús	2 de enero de 2015	3 de marzo de 2015
San Marino	27 de noviembre de 2015	26 de enero de 2016
Uzbekistán	4 de mayo de 2018	3 de julio de 2018
Nigeria	18 de octubre de 2018	17 de diciembre de 2018

### C. Acuerdo de 1997

El Acuerdo sobre la Inspección Técnica Periódica fue hecho en Viena el 13 de noviembre de 1997, durante la Conferencia Regional de la CEPE sobre Transporte y Medio Ambiente. El Acuerdo ofrece el marco y los procedimientos jurídicos para la adopción de Reglas uniformes de las Naciones Unidas sobre la realización de las inspecciones técnicas de los vehículos en servicio y la expedición de certificados de inspección internacionales. El texto completo del Acuerdo de 1997 figura en el anexo IV.

Las Reglas de las Naciones Unidas para la inspección de los vehículos anejas al Acuerdo se elaboraron con ayuda de la competencia técnica de los participantes en el WP.29 y, en particular, del Comité internacional de l'inspection technique automobile (CITA). Concebidas inicialmente para los vehículos de carga pesados, estas reglas se han ampliado y ahora abarcan también los automóviles de pasajeros y los vehículos de carga ligeros. La Resolución R.E.6 (véase el anexo VII), relacionada con este tema, contiene directrices sobre las instalaciones y los equipos de ensayo, la capacitación y certificación de los inspectores, y el control de calidad para la supervisión de los centros de ensayos autorizados. Estas Reglas de las Naciones Unidas y la Resolución R.E.6 pueden ser útiles para los países que deseen introducir un sistema de inspección periódica en su legislación nacional, o reforzar el que ya tengan, aprovechando la competencia técnica internacional.

El CITA, con su amplia composición internacional, ha ofrecido regularmente su cooperación y apoyo para la elaboración y actualización de las Reglas técnicas de las Naciones Unidas anejas a este Acuerdo.

#### Principales elementos del Acuerdo de 1997

- Pueden ser Partes Contratantes en el Acuerdo de 1997 los miembros de la CEPE, otros miembros de las Naciones Unidas y las organizaciones regionales de integración económica que participan en las actividades de la CEPE (art. 4).
- El Acuerdo de 1997 establece el marco y los procedimientos jurídicos necesarios para la adopción de Reglas de las Naciones Unidas uniformes sobre las inspecciones técnicas de los vehículos en servicio y el reconocimiento recíproco de los certificados de inspección.
- En virtud del Acuerdo, las nuevas Reglas de las Naciones Unidas y las enmiendas de las ya existentes se establecen mediante votación por mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes. La Regla establecida se transmite al Secretario General de las Naciones Unidas, después de lo cual se notifica a cada Parte Contratante (arts. 1 y 2).
- Las nuevas Reglas de las Naciones Unidas o las enmiendas de Reglas ya existentes entran en vigor para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado al Secretario General su oposición en el plazo de seis meses contados a partir de la notificación, salvo oposición de más de un tercio de las Partes Contratantes. Si más de un tercio de las Partes Contratantes se opone, la Regla o enmienda no entra en vigor para ninguna Parte Contratante.
- Las Reglas de las Naciones Unidas anejas al Acuerdo de 1997 definen las categorías de vehículos aplicables y los correspondientes intervalos entre las inspecciones, los elementos que se deben inspeccionar, el método de inspección, los principales motivos para denegar el certificado y el método de evaluación en tres categorías de riesgo. Las técnicas de inspección utilizan el equipo disponible en el momento, sin desmontar ni retirar ninguna pieza del vehículo.
- El Certificado Internacional de Inspección Técnica emitido por los Centros de Inspección Técnica autorizados de la Parte Contratante será reconocido por las demás Partes Contratantes que apliquen las mismas Reglas.
- Como alternativa pueden utilizarse los informes de inspección periódica de las Partes Contratantes en el Acuerdo. En ese caso, deben remitirse muestras de esos informes a la secretaría del WP.29, que transmitirá esa información a las otras Partes Contratantes.
- El Acuerdo también permite que una Parte Contratante, previa notificación, comience a aplicar una Regla de las Naciones Unidas después de que se haya adjuntado al Acuerdo, o deje de aplicar una que estaba aplicando. En este último caso, la Parte Contratante deberá notificar su decisión al Secretario General de las Naciones Unidas con un año de antelación.



## CUADRO 4

## Partes Contratantes en el Acuerdo de 1997

Sobre la Adopción de Condiciones Uniformes para la Inspección Técnica Periódica de los Vehículos de Ruedas y el Reconocimiento Recíproco de esas Inspecciones (ECE/RCTE/CONF./4)

Fecha de entrada en vigor de la versión inicial: 27 de enero de 2001

Parte Contratante	Fecha de la firma, ratificación, aceptación o adhesión	Entrada en vigor
Federación de Rusia	13 de noviembre de 1997, firma	27 de enero de 2001
Estonia	9 de septiembre de 1998, adhesión	27 de enero de 2001
Países Bajos	5 de febrero de 1999, ratificación	27 de enero de 2001
Rumania	24 de febrero de 1999, ratificación	27 de enero de 2001
Hungría	28 de noviembre de 2000, ratificación	27 de enero de 2001
Finlandia	20 de abril de 2001, ratificación	19 de junio de 2001
Bulgaria	11 de julio de 2003, adhesión	9 de septiembre de 2003
Belarús	3 de marzo de 2004, adhesión	1 de mayo de 2004
Albania	23 de diciembre de 2004, adhesión	20 de febrero de 2005
Ucrania	17 de enero de 2007, ratificación	18 de marzo de 2007
República de Moldova	6 de diciembre de 2007, adhesión	3 de febrero de 2008
Kazajstán	24 de marzo de 2011, adhesión	23 de mayo de 2011
San Marino	27 de noviembre de 2015, adhesión	26 de enero de 2016
Georgia	6 de octubre de 2016, ratificación	5 de diciembre de 2016
Nigeria	18 de octubre de 2018, adhesión	17 de diciembre de 2018

## Signatarios que aún no han ratificado

Alemania	13 de noviembre de 1997
Austria	13 de noviembre de 1997
Bélgica	13 de noviembre de 1997
Chipre	13 de noviembre de 1997
Dinamarca	13 de noviembre de 1997
Eslovaquia	29 de junio de 1998
España	13 de noviembre de 1997
Francia	13 de noviembre de 1997
Grecia	13 de noviembre de 1997
Irlanda	13 de noviembre de 1997
Italia	13 de noviembre de 1997
Portugal	13 de noviembre de 1997
Reino Unido	13 de noviembre de 1997
República Checa	13 de noviembre de 1997
Suecia	13 de noviembre de 1997
Suiza	13 de noviembre de 1997

## CAPÍTULO IV

### Proceso de elaboración de la reglamentación

El WP.29 pasó a ser un Foro Mundial al adoptar un proceso uniforme que le permite elaborar nuevos Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas, y armonizar o modificar los ya existentes en consonancia con lo dispuesto en los Acuerdos multilaterales que administra. Aunque cada Acuerdo establece requisitos específicos para la adopción y aplicación ya sea de Reglamentos, RTM o Reglas de las Naciones Unidas, o de sus enmiendas, por las Partes Contratantes, el proceso de elaboración técnica, cuyo resultado final es la recomendación o modificación de un Reglamento, RTM o Regla de las Naciones Unidas, es fundamentalmente el mismo en todos los Acuerdos. El proceso que se presenta a continuación describe en forma secuencial los pasos, los elementos clave y las responsabilidades de los distintos órganos subsidiarios del WP.29 en la elaboración o armonización de nuevos Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas y se aplica también a todas las demás actividades técnicas del WP.29 (véase el cuadro 5). El proceso de examen y establecimiento de nuevas enmiendas de los Reglamentos, RTM o Reglas ya existentes es parecido.

#### A. Presentación de una propuesta de trabajo y de acción normativa

El inicio de las actividades de elaboración de normas se basa en un proceso que es el mismo para todos los Acuerdos administrados por el WP.29. La primera fase es la elaboración de una propuesta escrita para su consideración por el WP.29. Solo pueden presentar propuestas de esta clase los participantes en el WP.29, tal como se definen en el mandato y el reglamento de este órgano. La propuesta se presenta al examen del Comité Administrativo para la Coordinación de los Trabajos (WP.29/AC.2), el cual, si la considera compatible con el mandato del WP.29 en materia de seguridad, protección del medio ambiente y prevención del robo, recomienda su inclusión en el programa de trabajo del WP.29.

#### B. Programa de trabajo del Foro Mundial

Los participantes en el WP.29 examinan y debaten todas las cuestiones que el WP.29/AC.2 recomienda incluir en el programa y, si así lo acuerdan, de conformidad con el mandato y el reglamento del WP.29, modifican y aprueban el programa de este órgano. El WP.29 determina luego el grupo de trabajo subsidiario (véase el capítulo X del reglamento) al que se encomendará la labor técnica específica. Esa labor debe ser compatible con los requisitos establecidos en el Acuerdo o los Acuerdos correspondientes.

#### C. Elaboración de una reglamentación técnica

Un grupo de trabajo subsidiario del WP.29 (un "GR") se ocupará de elaborar, armonizar o modificar los requisitos técnicos contenidos en los Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas sobre los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos. Por lo general, esta actividad comprende, entre otros aspectos, las metodologías de ensayo, los valores límite, las normas de diseño y/o funcionamiento del vehículo o de los componentes y las marcas de homologación o certificación.

Los Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas elaborados por el WP.29 son "facultativos" y no surten efectos legales hasta que las Partes Contratantes en el Acuerdo correspondiente los adoptan e incorporan en su legislación nacional (en el anexo VI figura una lista no exhaustiva de procesos de desarrollo y aplicación de la reglamentación a nivel nacional y regional). Los elementos de los Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas que se relacionan con su adopción y aplicación se consideran de la competencia política de las Partes Contratantes en el Acuerdo de que se trate. Estos elementos abarcan los métodos de evaluación de la conformidad (homologación, autocertificación, etc.), los procedimientos de certificación, el reconocimiento recíproco, las fechas de entrada en vigor y los procedimientos de control del cumplimiento, y figuran en un anexo del Reglamento, RTM o Regla de las Naciones Unidas cuyo establecimiento o adopción se recomienda en el marco del Acuerdo correspondiente. En la preparación de esos elementos, el GR debe tener en cuenta las consecuencias "técnicas" de la aplicación descritas en el Acuerdo pertinente (véanse los anexos II, III y IV de la presente publicación).

En el proceso de elaboración de los Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas, el GR debe tomar en consideración:

- El objetivo o los objetivos del nuevo Reglamento, RTM o Regla de las Naciones Unidas, o de la enmienda de un Reglamento, RTM o Regla ya existente, por ejemplo un aumento de la seguridad del vehículo, una reducción de sus efectos en el medio ambiente, una mayor eficiencia energética o una mejor protección contra el robo.

- La mejor tecnología disponible y, cuando proceda, las posibles mejoras tecnológicas sucesivas que constituyan pasos importantes hacia el logro de los objetivos de la reglamentación y de un beneficio público.
- Las ventajas que podría reportar el uso de diversos niveles de tecnología y de distintos niveles de rigor o aplicación de la reglamentación.
- Los costos monetarios y sociales relacionados con cada nivel de rigor y aplicación de la reglamentación.
- La relación o la posible interacción de un determinado Reglamento, RTM o Regla de las Naciones Unidas de carácter técnico con otros Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones que estén en vigor o que vayan a adoptar las Partes Contratantes en los Acuerdos administrados por el WP.29.

A lo largo de los procesos de elaboración o enmienda de la reglamentación, el GR presenta informes sobre la marcha de sus trabajos al WP.29 y, cuando este así lo solicita, introduce cambios y realiza investigaciones adicionales para resolver los nuevos problemas surgidos en la labor que se le ha encomendado. Una vez terminado su trabajo, el GR presenta al WP.29 su recomendación final sobre el Reglamento, RTM o Regla de las Naciones Unidas o la enmienda de que se trate.

#### D. Exámenes y recomendaciones del Foro Mundial

Cuando un GR recomienda un nuevo Reglamento, RTM o Regla de las Naciones Unidas armonizado o enmendado, todos los participantes en el WP.29 inician un examen y un debate de la recomendación. Si ningún GR formula objeciones de fondo ni solicitudes de trabajos adicionales, el WP.29 somete oficialmente la recomendación al Comité Administrativo/Ejecutivo del Acuerdo o los Acuerdos correspondientes, para que la examinen con miras a su establecimiento o adopción como Reglamento, RTM o Regla de las Naciones Unidas nuevo o enmendado.

#### F. Establecimiento o adopción de los Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas y de sus enmiendas

El Comité Administrativo/Ejecutivo de cada Acuerdo (el AC.1 del Acuerdo de 1958, el AC.3 del Acuerdo Mundial de 1998 y el AC.4 del Acuerdo de 1997 sobre la Inspección Técnica Periódica) examina la medida recomendada para determinar si es compatible con las disposiciones y los requisitos del respectivo Acuerdo. Si lo es, el Comité Administrativo/Ejecutivo vota, del modo previsto en el respectivo Acuerdo, sobre el establecimiento o la adopción del Reglamento, RTM o Regla de las Naciones Unidas o de la enmienda recomendados. El no establecimiento de un RTM en virtud del Acuerdo de 1998 no excluye su adopción como Reglamento de las Naciones Unidas en virtud del Acuerdo de 1958, y viceversa. Cuando se establece o adopta un Reglamento, RTM o Regla de las Naciones Unidas, o una enmienda, el Comité Administrativo/Ejecutivo pide a la secretaría de la CEPE que lo transmita al Secretario General de las Naciones Unidas, con su solicitud de que se adopte oficialmente. La secretaría de la CEPE notifica a las Partes Contratantes toda enmienda de un Reglamento de las Naciones Unidas que se establezca. Los nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas adoptados en el marco del Acuerdo de 1958 llevan la signatura E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.#. Los RTM de las Naciones Unidas que se incorporan en el Registro Mundial en virtud del Acuerdo Mundial de 1998 llevan la signatura ECE/TRANS/180/Add.#. Las Reglas de las Naciones Unidas establecidas en el marco del Acuerdo de 1997 sobre la Inspección Técnica Periódica llevan la signatura ECE/RCTE/CONF./4/Add.#.

#### G. Información sobre la reglamentación

El WP.29 ofrece información detallada y de libre acceso sobre la situación de los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958, los RTM de las Naciones Unidas establecidos en el Registro Mundial del Acuerdo Mundial de 1998 y las Reglas de las Naciones Unidas anejas al Acuerdo de 1997 sobre la Inspección Técnica Periódica en su sitio web [www.unece.org/trans/main/welcwp29.html](http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html).

Los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958 se pueden adquirir escribiendo a la siguiente dirección:

United Nations Publications Customer Service  
 c/o National Book Network  
 15200 NBN Way  
 P.O. Box 190  
 Blue Ridge Summit, PA 17214 – USA

Teléfono gratuito: 1-888-254-4286

Teléfono gratuito: 1-800-338-4550

Correo electrónico: [unpublications@nbnbooks.com](mailto:unpublications@nbnbooks.com)

## CAPÍTULO V

### Consideraciones y medidas especiales de los Acuerdos

#### A. “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 esos Vehículos”

*(Acuerdo de 1998)*

El Acuerdo de 1998 comprende seis disposiciones especiales e importantes para la elaboración y el establecimiento de RTM de las Naciones Unidas. A este respecto, el Acuerdo:

- Prevé el examen de las propuestas de elaboración de reglamentación que presenten las Partes Contratantes en el Acuerdo (art. 3).
- Especifica los criterios para armonizar los reglamentos del Compendio y los Reglamentos de las Naciones Unidas existentes, elaborar nuevos RTM y modificar los ya existentes (art. 4).
- Exige la creación de un compendio de posibles reglamentos técnicos mundiales, constituido por los reglamentos nacionales o regionales seleccionados para su posible armonización mundial (art. 5).
- Exige el establecimiento de un registro de los RTM de las Naciones Unidas (art. 6).
- Establece el proceso para enmendar los RTM de las Naciones Unidas (art. 6).
- Exige el consenso de todas las Partes Contratantes para el establecimiento o la enmienda de un RTM de las Naciones Unidas (art. 6, párr. 6.3).

El Acuerdo no obliga a las Partes Contratantes a adoptar un régimen de evaluación de la conformidad específico (como la homologación o la autocertificación) ni a comprometerse a reconocer los RTM de las Naciones Unidas adoptados por otras Partes Contratantes en su legislación nacional/regional, y tampoco les impone un régimen de control del cumplimiento. En este sentido, el Acuerdo preserva los derechos soberanos de cada Parte Contratante de aplicar los RTM de las Naciones Unidas y exigir su cumplimiento de conformidad con su propio proceso normativo o sus propias leyes nacionales o regionales. En el anexo III figura información más detallada a este respecto.

#### B. “Acuerdo sobre la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas para los Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos, y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esos Reglamentos”

*(Acuerdo de 1958, revisado en 2017)*

El Acuerdo de 1958 tiene un largo historial de desarrollo normativo. Inicialmente fue concebido para facilitar la libre circulación y la venta transfronteriza de vehículos de ruedas dentro de la región de Europa. Para alcanzar este objetivo, el Acuerdo contenía diversas disposiciones encaminadas a reducir la carga de las repetidas pruebas y certificaciones exigidas en las distintas Partes Contratantes. Como ya se ha señalado, las enmiendas introducidas posteriormente en el Acuerdo han ampliado el alcance de sus actividades y han atraído la participación de países de otras regiones del mundo, distintas de la región europea inicial. La reciente Revisión 3 tiene por objeto promover una participación más amplia de países con economías emergentes y de organizaciones regionales de integración económica en las actividades del Foro Mundial, con miras a aumentar el número de Partes Contratantes en el Acuerdo. Las disposiciones especiales del Acuerdo de 1958 se refieren a lo siguiente:

- Las condiciones para otorgar la homologación y verificar que los vehículos, equipos o piezas presentados por un fabricante cumplen los requisitos de un determinado Reglamento de las Naciones Unidas. Esa verificación de la homologación puede ser efectuada por una autoridad competente designada por la Parte Contratante certificadora (art. 1).
- Las condiciones que exigen el reconocimiento recíproco por las Partes Contratantes de las homologaciones concedidas por otras Partes Contratantes (art. 1).
- Las condiciones que dan lugar a la adopción de un Reglamento de las Naciones Unidas si, en el plazo de seis meses desde su notificación a las Partes Contratantes por el Secretario General de las Naciones Unidas, no más de un quinto de las Partes Contratantes existentes en el momento de la notificación comunican al Secretario General su desacuerdo con el Reglamento (art. 1).
- Las condiciones que rigen la fecha o las fechas en que el Reglamento de las Naciones Unidas entrará en vigor para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su desacuerdo al Secretario General (art. 1).
- La condición de que toda Parte Contratante que aplique un Reglamento de las Naciones Unidas anejo al Acuerdo deberá entender que los productos homologados son conformes con la legislación de todas las Partes Contratantes que apliquen dicho Reglamento por medio de la homologación (art. 3).
- Las condiciones que exigen que la Parte Contratante cuya autoridad competente determine que un producto homologado no corresponde al tipo o los tipos de productos a los que se aplica la homologación notifique este hecho a la autoridad competente de la Parte Contratante que haya otorgado la homologación para dicho producto. La Parte Contratante que haya efectuado la homologación comunicará a todas las demás Partes Contratantes que apliquen ese Reglamento por medio de la homologación las medidas que haya tomado para poner el producto en conformidad con el Reglamento (art. 4).
- Las condiciones que permiten a las Partes Contratantes aplicar versiones anteriores de los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958. Las Partes Contratantes solo están obligadas a aceptar las homologaciones de las Naciones Unidas otorgadas con arreglo a la versión más reciente de cada Reglamento.
- Las condiciones que exigen que las autoridades competentes de cada Parte Contratante que aplique Reglamentos de las Naciones Unidas por medio de la homologación envíen a las demás Partes Contratantes en el Acuerdo la documentación sobre las homologaciones en forma impresa o por correo electrónico, o a través de la Base de Datos para el Intercambio de Homologaciones (DETA) que se está desarrollando actualmente y que la CEPE espera tener establecida en 2020 (art. 5 y anexo 5) (véase también el capítulo VII de la presente publicación).
- La condición de que toda Parte Contratante que aplique el Reglamento núm. 0 de las Naciones Unidas sobre el sistema de homologación internacional del vehículo entero (IWVTA) podrá otorgar homologaciones para tipos de vehículos enteros (véase también el capítulo VI de la presente publicación).
- Las condiciones generales que refuerzan las disposiciones sobre el funcionamiento y la fiabilidad de los procedimientos de homologación y las condiciones para su reconocimiento recíproco (es decir, la evaluación de los servicios técnicos, la evaluación de la garantía de calidad, los procedimientos de certificación y control de la conformidad de la producción, las tareas, responsabilidades y competencias de las partes interesadas y los aspectos relacionados con el cumplimiento, como la vigilancia del mercado y las medidas de salvaguardia) (arts. 2 a 4 y anexos 1 a 3).
- Los procedimientos relativos a las cuestiones de interpretación en la aplicación de los Reglamentos de las Naciones Unidas o en la concesión de homologaciones con arreglo a esos Reglamentos (anexo 6).
- Los procedimientos de homologación con exención para las nuevas tecnologías (anexo 7).
- Las condiciones generales aplicables a los métodos de ensayo virtuales (anexo 8).
- La situación del Acuerdo de 1958 se examina en más detalle en los documentos ECE/TRANS/WP.29/343/..., que pueden consultarse en: [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html).

En los capítulos VI y VII y en el anexo II de la presente publicación figura información más detallada sobre estas condiciones.

## **C “Acuerdo sobre la Adopción de Condiciones Uniformes para la Inspección Técnica Periódica de los Vehículos de Ruedas y el Reconocimiento Recíproco de esas Inspecciones”**

*(Acuerdo de 1997)*

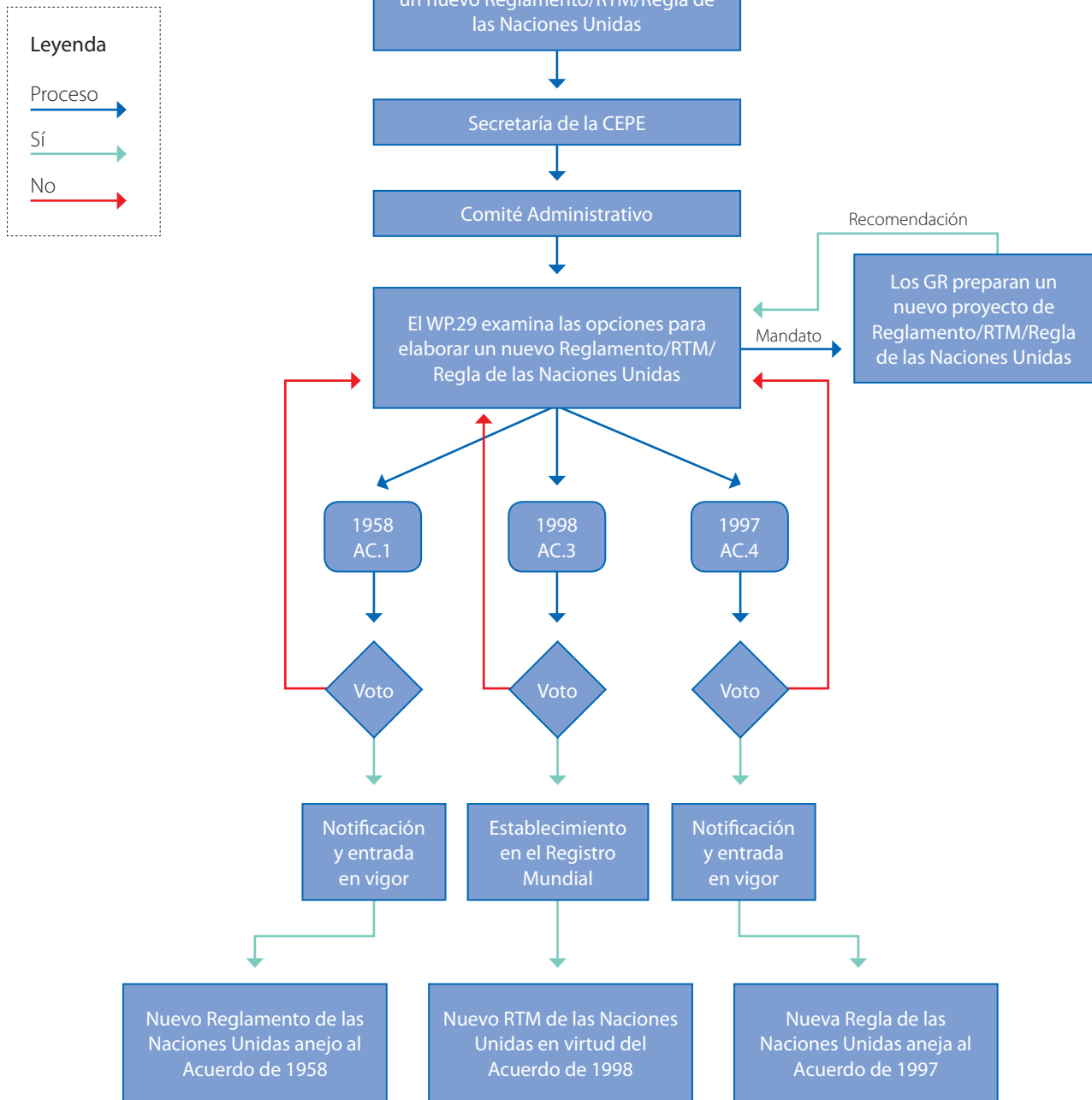
El Acuerdo de 1997 tiene por objeto asegurar el buen mantenimiento y la debida inspección de los vehículos en servicio para que conserven durante toda su vida útil la calidad de funcionamiento garantizada por la homologación o la certificación, sin una degradación excesiva.

Las disposiciones del Acuerdo de 1997 relativas al establecimiento de las Reglas de las Naciones Unidas anejas al Acuerdo son muy similares a las del Acuerdo de 1958 y han demostrado su eficacia.

Véanse más pormenores en el anexo IV.

**CUADRO 5**

**Examen y establecimiento de Reglamentos, RTM y Reglas de las Naciones Unidas**



## CAPÍTULO VI

### Reglamento núm. 0 de las Naciones Unidas Sistema de homologación internacional del vehículo entero

Toda Parte Contratante que aplique el Reglamento núm. 0 de las Naciones Unidas sobre el sistema de homologación internacional del vehículo entero (IWVTA) podrá homologar tipos de vehículos enteros ya sea en un grado limitado (L-IWVTA) o para la gama más amplia de aspectos técnicos incluidos en el reconocimiento universal (U-IWVTA). Las Partes Contratantes podrán aplicar la IWVTA limitada o universal en función de su situación nacional. La IWVTA universal (U-IWVTA) ofrece un mayor grado de certeza a los fabricantes de vehículos y a las Partes Contratantes que aplican este Reglamento, ya que la homologación debe ser aceptada sin nuevas evaluaciones de los aspectos técnicos cubiertos por la U-IWVTA expedida.

Las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento núm. 0 de las Naciones Unidas no estarán obligadas a aceptar las homologaciones limitadas (L-IWVTA), pero podrán optar por hacerlo. Sin embargo, las Partes Contratantes estarán obligadas a aceptar las homologaciones expedidas con arreglo a la U-IWVTA, como se indica en la Revisión 3 del Acuerdo de 1958:

#### “Artículo 1

...

La expresión ‘homologación del vehículo entero’ indicará que las homologaciones concedidas con arreglo a los Reglamentos de las Naciones Unidas aplicables para los vehículos de ruedas, sus equipos y sus piezas se han integrado en una homologación de todo el vehículo de conformidad con las disposiciones del sistema administrativo de IWVTA.

...

No obstante lo dispuesto en el artículo 1 y el artículo 12, la Parte Contratante que aplique el Reglamento de las Naciones Unidas sobre el sistema de IWVTA solo estará obligada a aceptar las homologaciones que se hayan otorgado aplicando el máximo nivel de rigor previsto en la versión más reciente de ese Reglamento de las Naciones Unidas.

...”

El ámbito de aplicación del Reglamento núm. 0 de las Naciones Unidas sobre el sistema de IWVTA se limita, en una primera etapa, a los automóviles de pasajeros.



## CAPÍTULO VII

### Base de Datos para el Intercambio de Homologaciones, identificador exclusivo y declaración de conformidad

*(La información que figura a continuación se redactó antes de comenzar a desarrollar la base de datos y sus módulos de extensión, el identificador exclusivo (UI) y la declaración de conformidad. La Base de Datos para el Intercambio de Homologaciones (DETA), el UI y la declaración de conformidad están aún en fase de elaboración.)*

#### A. Base de Datos para el Intercambio de Homologaciones

El Foro Mundial examinó las formas de modernizar el Acuerdo de 1958. Una sugerencia fue que las homologaciones se comunicaran por vía electrónica, a través de la base de datos "DETA".

DETA será la Base de Datos para el Intercambio de Homologaciones que utilizarán las autoridades. Su objetivo es permitir un intercambio eficiente de la información importante sobre la fabricación y el funcionamiento de los vehículos de carretera. Hasta ahora, las autoridades gubernamentales competentes intercambiaban esa información por correo ordinario o por correo electrónico, lo que era engorroso, lento y caro. Los Gobiernos decidieron digitalizar el intercambio de información, y Alemania, como contribución en especie, patrocinó el desarrollo y la aplicación experimental del programa informático, y está dispuesta a compartir los resultados con la CEPE, como se refleja en la Revisión 3 del Acuerdo de 1958:

##### "Artículo 5

1. Las autoridades homologantes de cada Parte Contratante que aplique un Reglamento de las Naciones Unidas enviarán a las otras Partes Contratantes que así lo soliciten una lista de los vehículos de ruedas, equipos y piezas para los que hayan denegado o retirado la homologación.
2. Además, cuando reciban una solicitud de otra Parte Contratante que aplique un Reglamento de las Naciones Unidas, enviarán inmediatamente a esa Parte Contratante, de conformidad con las disposiciones del anexo 5 del presente Acuerdo, una copia de toda la información pertinente en que hayan basado su decisión de conceder, denegar o retirar la homologación de un vehículo de ruedas, equipo o pieza con arreglo a ese Reglamento de las Naciones Unidas.
3. La copia impresa podrá reemplazarse por un **archivo electrónico de conformidad con lo dispuesto en el anexo 5** del presente Acuerdo."

##### "Anexo 5 ...

1. Cuando una autoridad homologante deba proporcionar copias de una homologación y de la documentación adjunta o reciba una solicitud a ese efecto, enviará esos documentos en forma impresa o por correo electrónico, o por medio de la **base de datos segura en Internet establecida por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas...**

Alemania, como contribución en especie, patrocinó el desarrollo y la aplicación experimental del programa informático. Alemania es actualmente el anfitrión de la base de datos DETA y está dispuesta a compartir los resultados con la CEPE.

#### B. Identificador exclusivo y declaración de conformidad

Como se señaló anteriormente, en la Revisión 3 del Acuerdo de 1958 se solicita el establecimiento de una base de datos electrónica para el intercambio de la documentación sobre las homologaciones entre todas las Partes Contratantes en el Acuerdo, a modo de apoyo al sistema de homologación internacional del vehículo entero (IWVTA). La introducción del sistema de IWVTA tiene

una importancia inestimable, porque hasta ahora los Reglamentos de las Naciones Unidas no permitían homologar tipos de vehículos enteros, sino solo tipos de piezas, sistemas y funciones específicas, como los frenos, las emisiones, etc. Además, la implantación del identificador exclusivo establece un vínculo inequívoco entre el producto y su homologación. La introducción de un documento de declaración de conformidad para cada vehículo (según lo especificado en el Reglamento núm. 0 de las Naciones Unidas) puede ser una base útil para su registro.

En el contexto del sistema de IWVTA, y también en el contexto de la modernización del Acuerdo de 1958, se consideró la posibilidad de simplificar las disposiciones relativas al marcado. La base de datos DETA permitiría simplificar el marcado de las homologaciones mediante el uso de un indicador exclusivo (UI). En el anexo 5 de la Revisión 3 del Acuerdo de 1958 se indica lo siguiente:

- Si las homologaciones aplicables a los vehículos de ruedas, sus equipos o sus piezas se almacenan en una base de datos segura en Internet, las marcas de homologación exigidas por los Reglamentos de las Naciones Unidas podrán sustituirse por un identificador exclusivo (UI) precedido del símbolo (UI), a menos que en los propios Reglamentos se indique lo contrario. Ese identificador exclusivo será generado automáticamente por la base de datos.
- Todas las Partes Contratantes que apliquen un Reglamento de las Naciones Unidas podrán acceder a la información relacionada con ese Reglamento que figure en la base de datos utilizando el identificador exclusivo, y ello les dará acceso a la información pertinente sobre las homologaciones que les interesen.

## ANEXO I

# Mandato y reglamento del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos

*(Reproducción del documento ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1 en un texto unificado)*

### MANDATO DEL FORO MUNDIAL

1. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (en lo sucesivo, el WP.29), actuando en el marco de las políticas de las Naciones Unidas y de la Comisión Económica para Europa (en lo sucesivo, la CEPE) y bajo la supervisión general del Comité de Transportes Interiores (CTI), de conformidad con el mandato de la CEPE (documento E/ECE/778/ Rev.5) y sin contravenir las disposiciones de los Acuerdos enumerados en el anexo 1:
  - a) Iniciará y llevará a cabo la labor de armonización, elaboración o enmienda necesaria para obtener reglamentos técnicos adaptados a los avances técnicos, que puedan ser aceptados en todo el mundo y que apunten a mejorar la seguridad de los vehículos, proteger el medio ambiente, promover la eficiencia energética y prevenir el robo, establecer condiciones uniformes para la práctica de la inspección técnica periódica y reforzar las relaciones económicas en el mundo, con arreglo a los objetivos fijados en los respectivos Acuerdos;
  - b) Elaborará y aplicará medidas para adaptar los instrumentos jurídicos a los avances técnicos, coordinar las herramientas jurídicas, formular principios rectores para el establecimiento de los requisitos técnicos y uniformar los procedimientos para la evaluación del cumplimiento;
  - c) Fomentará el reconocimiento recíproco de las homologaciones, los certificados y las inspecciones técnicas periódicas entre las Partes Contratantes en los Acuerdos que prevean expresamente esta medida, así como el desarrollo de la base de datos para el intercambio de la documentación relativa a la autocertificación y la homologación.
  - d) Actuará como órgano técnico especializado de los Acuerdos pertinentes concertados bajo los auspicios del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. Su función será preparar recomendaciones sobre el establecimiento o enmienda de reglamentos técnicos que puedan ser aceptados en el mundo entero y sobre las condiciones uniformes para la práctica de la inspección técnica periódica, de conformidad con las disposiciones de esos Acuerdos;
  - e) Promoverá la participación mundial en sus actividades alentando la cooperación y la colaboración con los países y las organizaciones regionales de integración económica que aún no participen en esas actividades, en relación con las cuestiones técnicas que se sometan al WP.29;
  - f) Alentará a todos los participantes a aplicar o a adoptar en su legislación los reglamentos técnicos y las condiciones para la inspección periódica armonizados a nivel mundial;
  - g) Preparará un programa de trabajo para cada uno de los Acuerdos de manera coordinada y coherente;
  - h) Creará un ambiente de trabajo que facilite el cumplimiento por las Partes Contratantes de las obligaciones contraídas en virtud de los respectivos Acuerdos;
  - i) Garantizará la apertura y la transparencia en los períodos de sesiones.
2. Este mandato y el reglamento se aplican al WP.29 y no modifican las disposiciones de los Acuerdos enumerados en el anexo 1.

## REGLAMENTO DEL FORO MUNDIAL

### CAPÍTULO I

#### Participación

##### Artículo 1

- a) Serán participantes los países indicados en el párrafo 7 del mandato de la CEPE (documento E/ECE/778/Rev.5).  
Serán participantes los países mencionados en el párrafo 11 del mandato de la CEPE que sean Partes Contratantes en cualquiera de los Acuerdos enumerados en el anexo 1.  
Serán participantes las organizaciones regionales de integración económica creadas por países que sean miembros de la CEPE o de las Naciones Unidas y Partes Contratantes en cualquiera de los Acuerdos enumerados en el anexo 1.
- b) Los países mencionados en el párrafo 11 del mandato de la CEPE podrán, previa notificación a la secretaría, participar con carácter consultivo en los exámenes del WP.29 sobre cualquier cuestión que les interese de modo especial.
- c) Los organismos y organizaciones mencionados en los párrafos 12 y 13 del mandato de la CEPE podrán, previa notificación a la secretaría, participar con carácter consultivo en los exámenes del WP.29 sobre cualquier cuestión que les interese de modo especial.
- d) Las organizaciones no gubernamentales (ONG) no reconocidas como entidades consultivas por el Consejo Económico y Social podrán participar con carácter consultivo si así lo aprueba el Comité Administrativo para la Coordinación de los Trabajos (WP.29/AC.2). Para obtener esa aprobación, la ONG deberá presentar una solicitud por escrito a la secretaría. La solicitud contendrá el compromiso de respetar los principios establecidos en la resolución 1996/31 del ECOSOC y especificará el número de períodos de sesiones y los temas del programa del WP.29 a los que la ONG podría hacer una contribución. La secretaría transmitirá esas solicitudes al WP.29/AC.2 en el siguiente período de sesiones de este órgano. El WP.29/AC.2 examinará todas las nuevas solicitudes recibidas desde el período de sesiones anterior y adoptará una decisión sobre su aprobación o denegación. Si las aprueba, indicará la duración de la aprobación y el número de períodos de sesiones del WP.29 a los que se aplicará.
- e) El WP.29, por conducto de su Presidente, podrá invitar a otras personas a participar en sus períodos de sesiones en calidad de consultores.

### CAPÍTULO II

#### Períodos de sesiones

##### Artículo 2

Los períodos de sesiones se celebrarán en las fechas que determine el Secretario Ejecutivo de la CEPE.

##### Artículo 3

Los períodos de sesiones se celebrarán normalmente en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra (Suiza). Si el WP.29 decide celebrar un determinado período de sesiones en otro lugar, se aplicarán las normas y los reglamentos pertinentes de las Naciones Unidas.

##### Artículo 4

La secretaría distribuirá, como mínimo seis (6) semanas antes del inicio de un período de sesiones, el aviso de la fecha de apertura de dicho período de sesiones, junto con un ejemplar del programa provisional. Los documentos básicos relacionados con cada tema que figure en el programa provisional del período de sesiones estarán disponibles en el sitio web del WP.29, y a más tardar seis (6) semanas antes del comienzo del período de sesiones se enviará un ejemplar impreso de esos documentos. En casos

excepcionales, la secretaría podrá distribuir los documentos básicos durante el período de sesiones. Los participantes indicados en el artículo 1 podrán distribuir documentos informales, previa autorización del Presidente y en consulta con la secretaría, antes de un período de sesiones o en el transcurso de este. Estos documentos informales guardarán relación con los temas inscritos en el programa aprobado de la sesión correspondiente. Cuando sea posible, la secretaría (véase el capítulo VI) pondrá los documentos informales en el sitio web del WP.29.

### CAPÍTULO III

#### Programa

##### Artículo 5

La secretaría, en consulta con el Comité Administrativo para la Coordinación de los Trabajos (WP.29/AC.2), preparará el programa provisional de cada período de sesiones del WP.29 (véase el capítulo IX).

##### Artículo 6

El programa provisional de cada período de sesiones del WP.29 podrá comprender:

- a) Temas relacionados con cualquiera de los Acuerdos enumerados en el anexo 1;
- b) Temas planteados en períodos de sesiones precedentes del WP.29;
- c) Temas propuestos por cualquier participante en el WP.29 y aceptados en el programa de trabajo de este órgano;
- d) Temas propuestos por el Presidente o el Vicepresidente de cualquier órgano subsidiario del WP.29;
- e) Cualquier otro tema que el Presidente o el Vicepresidente del WP.29 o la secretaría estimen oportuno incluir.

##### Artículo 7

El primer tema del programa provisional de cada período de sesiones será la aprobación del programa.

##### Artículo 8

El WP.29 podrá modificar su programa en cualquier momento.

##### Artículo 9

El programa provisional de cada período de sesiones de un órgano subsidiario del WP.29 (véanse el capítulo X y el anexo 2) será preparado por la secretaría en consulta con el Presidente o el Vicepresidente de ese órgano, o con ambos, y corresponderá al programa de trabajo aprobado por el WP.29. El marco para el programa de cada reunión se establecerá en general en las reuniones precedentes.

### CAPÍTULO IV

#### Representación y credenciales

##### Artículo 10

Cada uno de los participantes, según se definen en el artículo 1, estará representado en los períodos de sesiones del WP.29 y de sus órganos subsidiarios por representantes acreditados.

##### Artículo 11

Los representantes mencionados en el artículo 10 podrán ser acompañados en los períodos de sesiones del WP.29 por un suplente y por asesores y, cuando no estén presentes, serán reemplazados por el suplente.

##### Artículo 12

Las credenciales de los representantes que asistirán al WP.29, junto con la designación de los suplentes, se transmitirán a la secretaría antes de la fecha de inicio de cada período de sesiones del WP.29 y de sus órganos subsidiarios.

## CAPÍTULO V

### Miembros de la Mesa

#### Artículo 13

Al final del último período de sesiones de cada año, el WP.29 elegirá, de entre los representantes de los participantes especificados en el artículo 1 a), un Presidente y uno o varios Vicepresidentes, que asumirán sus funciones al comienzo del primer período de sesiones del año siguiente. El número de Vicepresidentes podrá variar de un año a otro, según sea necesario. Los miembros de la Mesa podrán ser reelegidos.

#### Artículo 14

Si el Presidente deja de representar a un participante o no puede seguir cumpliendo sus funciones, uno de los Vicepresidentes, designado por los participantes especificados en el artículo 1 a), ocupará la Presidencia hasta la expiración del mandato. En este caso, o si uno de los Vicepresidentes deja de representar a un participante o no puede seguir cumpliendo sus funciones, el WP.29 elegirá a otro Vicepresidente para el resto del mandato.

#### Artículo 15

El Vicepresidente que actúe como Presidente tendrá las mismas atribuciones y obligaciones que este.

#### Artículo 16

El Presidente o el Vicepresidente que actúe como Presidente participará en el WP.29 en calidad de tal y no como representante del participante especificado en el artículo 1 a) que lo haya acreditado. El WP.29 admitirá que un suplente represente a ese participante y ejerza su derecho de voto.

## CAPÍTULO VI

### Secretaría

#### Artículo 17

La secretaría, actuando en el marco de la División de Transportes de la secretaría de la CEPE, proporcionará apoyo administrativo a todos los períodos de sesiones, lo que incluirá la preparación del informe de cada período de sesiones. Los informes del WP.29 se aprobarán al final de cada período de sesiones. La secretaría preparará los informes de los órganos subsidiarios del WP.29 para su posterior examen y aprobación por el WP.29.

#### Artículo 18

Durante los períodos de sesiones, la secretaría prestará asistencia al WP.29 y a sus órganos subsidiarios en el cumplimiento del presente reglamento.

## CAPÍTULO VII

### Dirección de los debates

#### Artículo 19

Los períodos de sesiones del WP.29 y de sus órganos subsidiarios serán públicos.

#### Artículo 20

La secretaría, en consulta con el WP.29/AC.2, podrá decidir no celebrar un período de sesiones si el contenido del programa provisional o el número de representantes acreditados se consideran insuficientes.

#### Artículo 21

Los debates se dirigirán de conformidad con lo dispuesto en los artículos 27 a 37 del reglamento de la CEPE, a menos que en el presente reglamento se disponga otra cosa.

Artículo 22

El Presidente podrá limitar el tiempo de uso de la palabra de cada orador.

Artículo 23

Cada representante tendrá derecho a declarar su posición y a que esta quede recogida en el informe del período de sesiones.

**CAPÍTULO VIII****Votación**Artículo 24

Cada participante especificado en el artículo 1 a), con excepción de las organizaciones regionales de integración económica, tendrá un voto. Las organizaciones regionales de integración económica mencionadas en el artículo 1 a) solo podrán votar en lugar de sus Estados miembros y con el número de votos de sus Estados miembros que sean participantes en el WP.29.

Artículo 25

Las decisiones del WP.29 se tomarán por mayoría de votos de los participantes especificados en el artículo 1 a) presentes y votantes y de conformidad con lo previsto en el artículo 24 *supra*.

Artículo 26

La votación se efectuará de conformidad con los artículos 34 a 39 del reglamento de la CEPE, a menos que en el presente reglamento se disponga otra cosa.

Artículo 27

Las votaciones referentes a los Acuerdos que se enumeran en el anexo 1 se efectuarán de conformidad con el procedimiento de votación establecido en el respectivo Acuerdo.

**CAPÍTULO IX****Comité Administrativo**Artículo 28

El WP.29 creará un Comité Administrativo para la Coordinación de los Trabajos, que se denominará WP.29/AC.2. En particular, este Comité:

- a) Preparará un programa de trabajo que recomendará al WP.29, teniendo en cuenta las solicitudes de los participantes, según se definen en el artículo 1, y la pertinencia y prioridad de esas solicitudes, en particular con respecto a los Acuerdos enumerados en el anexo 1;
- b) Examinará los informes y recomendaciones de los órganos subsidiarios y determinará los temas que requieran una acción por parte del WP.29 y el plazo en que deberán examinarse;
- c) Formulará recomendaciones al WP.29 sobre cualquier otro trabajo que corresponda al ámbito de sus actividades; y
- d) Preparará el programa provisional de los períodos de sesiones del WP.29 y lo recomendará a este órgano.

Artículo 29

El WP.29/AC.2 estará compuesto por:

- a) El Presidente y el Vicepresidente o los Vicepresidentes del WP.29;
- b) El Presidente y el Vicepresidente o los Vicepresidentes del Comité Administrativo o el Comité Ejecutivo de cada Acuerdo enumerado en el anexo 1, y los representantes de la Comunidad Europea, los Estados Unidos de América y el Japón; y
- c) El Presidente y el Vicepresidente de cada órgano subsidiario del WP.29, de conformidad con lo previsto en el capítulo X del presente reglamento.

#### Artículo 30

El WP.29/AC.2 podrá invitar a cualquier otra persona a participar en calidad de consultor.

#### Artículo 31

El WP.29/AC.2 se reunirá antes de cada período de sesiones del WP.29, previa notificación de la secretaría de conformidad con el artículo 4.

#### Artículo 32

La secretaría convocará las reuniones del WP.29/AC.2 en consulta con el Presidente y participará en ellas de conformidad con lo previsto en los artículos del capítulo VI.

#### Artículo 33

El Presidente del WP.29 presidirá el WP.29/AC.2, a menos que el WP.29/AC.2 decida otra cosa.

## CAPÍTULO X

### Órganos subsidiarios del WP.29

#### Artículo 34

El WP.29 podrá proponer al CTI que establezca un nuevo órgano subsidiario o que disuelva uno ya existente, justificando la medida propuesta.

#### Artículo 35

Los órganos subsidiarios del WP.29 actuarán en el marco del mandato del WP.29 y aplicarán el reglamento de este órgano, según proceda.

#### Artículo 36

Cada órgano subsidiario estará compuesto por expertos acreditados por los participantes, según se definen en el artículo 1.

#### Artículo 37

Al final de su último período de sesiones de cada año, los órganos subsidiarios del WP.29 elegirán, de entre los expertos acreditados por los participantes especificados en el artículo 1 a), un Presidente y, si lo desean, uno o varios Vicepresidentes.

#### Artículo 38

Al realizar su labor y elaborar sus recomendaciones, los órganos subsidiarios tendrán en cuenta las cuestiones técnicas detalladas en los Acuerdos que se enumeran en el anexo 1 y cualquier otro asunto técnico pertinente. Toda documentación que se relacione con la recomendación formulada se facilitará a la secretaría y se pondrá a disposición del público.

## CAPÍTULO XI

### Enmiendas

#### Artículo 39

Todos los artículos del presente reglamento se podrán enmendar, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25.



**ANEXO 1****Lista de los Acuerdos administrados por el WP.29**

Acuerdo sobre la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas para los Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos, y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esos Reglamentos, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958 (con las enmiendas que entraron en vigor el 14 de septiembre de 2017)

(E/ECE/TRANS/505/Rev.3)

Acuerdo sobre la Adopción de Condiciones Uniformes para la Inspección Técnica Periódica de los Vehículos de Ruedas y el Reconocimiento Recíproco de esas Inspecciones, hecho en Viena el 13 de noviembre de 1997

(ECE/RCTE/CONF/4)

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 esos Vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998

(ECE/TRANS/132 y Corr.1)

**ANEXO 2****Órganos subsidiarios del WP.29**

Grupo de Trabajo sobre Contaminación y Energía	GRPE
Grupo de Trabajo sobre Disposiciones de Seguridad General	GRSG
Grupo de Trabajo sobre Vehículos Automatizados/Autónomos y Conectados	GRVA
Grupo de Trabajo sobre Iluminación y Señalización Luminosa	GRE
Grupo de Trabajo sobre Seguridad Pasiva	GRSP
Grupo de Trabajo sobre Ruido y Neumáticos	GRBP

## ANEXO II

# Acuerdo sobre la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas para los Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos, y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esos Reglamentos, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958<sup>1</sup>

### Revisión 3

*(Con las enmiendas que entraron en vigor el 14 de septiembre de 2017)*

*(Reproducción del documento E/ECE/TRANS/505/Rev.3)*

### PREÁMBULO

#### LAS PARTES CONTRATANTES,

**HABIENDO DECIDIDO** enmendar el Acuerdo sobre la Adopción de Condiciones Uniformes de Homologación y el Reconocimiento Recíproco de la Homologación de Equipos y Piezas para Vehículos de Motor, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958 y enmendado el 16 de octubre 1995, y

**DESEANDO** reducir los obstáculos técnicos al comercio internacional mediante la definición de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas cuyo cumplimiento sea suficiente para que determinados vehículos de ruedas, equipos y piezas puedan ser utilizados en sus países y regiones,

**RECONOCIENDO** la importancia de la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la prevención del robo de los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos para elaborar reglamentos que sean técnica y económicamente viables y se adapten a los avances técnicos,

**DESEANDO** aplicar esos Reglamentos de las Naciones Unidas en sus países y regiones siempre que sea posible,

**DESEANDO** facilitar la aceptación en sus países de los vehículos, equipos y piezas que hayan sido homologados con arreglo a esos Reglamentos de las Naciones Unidas por las autoridades encargadas de la homologación de otras Partes Contratantes,

**DESEANDO** establecer en el marco del Acuerdo un sistema de homologación internacional del vehículo entero (IWVTA) para aumentar las ventajas de los distintos Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo y de ese modo crear oportunidades de simplificar la aplicación por las Partes Contratantes y la adopción más amplia del reconocimiento recíproco de las homologaciones de vehículos enteros, y

**DESEANDO** aumentar el número de Partes Contratantes en el Acuerdo mediante la mejora de su funcionamiento y fiabilidad, y lograr así que siga siendo el principal marco internacional para la armonización de la reglamentación técnica en el sector automotor,

<sup>1</sup> Títulos anteriores del Acuerdo:

Acuerdo sobre la Adopción de Condiciones Uniformes de Homologación y el Reconocimiento Recíproco de la Homologación de Equipos y Piezas para Vehículos de Motor, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958 (versión inicial).

Acuerdo sobre la Adopción de Prescripciones Técnicas Uniformes para los Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos, y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esas Prescripciones, hecho en Ginebra el 5 de octubre de 1995 (Revisión 2).

HAN ACORDADO lo siguiente:

### Artículo 1

1. Las Partes Contratantes, por conducto de un Comité Administrativo compuesto por todas las Partes Contratantes de conformidad con el reglamento que figura en el apéndice del presente Acuerdo y sobre la base de los siguientes párrafos y artículos, establecerán Reglamentos de las Naciones Unidas para los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos. Se incluirán las condiciones que regirán las homologaciones y su reconocimiento recíproco, para su uso por las Partes Contratantes que decidan aplicar los Reglamentos mediante la homologación.

A los fines del presente Acuerdo:

La expresión "vehículos de ruedas, equipos y piezas" incluirá todos los vehículos de ruedas, equipos y piezas cuyas características influyan en la seguridad del vehículo, la protección del medio ambiente, el ahorro de energía y la eficacia de la tecnología antirrobo.

La expresión "homologación con arreglo a un Reglamento de las Naciones Unidas" indicará un procedimiento administrativo en virtud del cual las autoridades homologantes de una Parte Contratante declararán, tras llevar a cabo las verificaciones necesarias, que un tipo de vehículo, equipo o pieza presentado por el fabricante se ajusta a los requisitos establecidos en el Reglamento de las Naciones Unidas correspondiente. Después de ello, el fabricante certificará que todos los vehículos, equipos o piezas que comercialice son idénticos al producto homologado.

La expresión "homologación del vehículo entero" indicará que las homologaciones concedidas con arreglo a los Reglamentos de las Naciones Unidas aplicables para los vehículos de ruedas, sus equipos y sus piezas se han integrado en una homologación de todo el vehículo de conformidad con las disposiciones del sistema administrativo de IWVTA.

La expresión "versión de un Reglamento de las Naciones Unidas" se aplicará a los Reglamentos de las Naciones Unidas que, tras su adopción y establecimiento, hayan sido enmendados con arreglo a los procedimientos descritos en el presente Acuerdo, en particular en el artículo 12. El texto inicial y los textos con enmiendas posteriores se consideran versiones diferentes de ese Reglamento de las Naciones Unidas.

La expresión "que aplique un Reglamento de las Naciones Unidas" indicará que un Reglamento de las Naciones Unidas está en vigor para una Parte Contratante. En esos casos, la Parte Contratante tiene la posibilidad de mantener su propia legislación nacional/regional. Si lo desea, puede sustituir su legislación nacional/regional por los requisitos establecidos en ese Reglamento, pero el Acuerdo no la obliga a hacerlo. Sin embargo, la Parte Contratante deberá aceptar, como alternativa a las disposiciones pertinentes de su legislación nacional/regional, las homologaciones concedidas con arreglo a la versión más reciente del Reglamento de las Naciones Unidas aplicado en su país/región. Los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes que apliquen un Reglamento de las Naciones Unidas se detallan en los diversos artículos del presente Acuerdo.

Los Reglamentos de las Naciones Unidas podrían aplicarse mediante diversos procedimientos administrativos, además de la homologación. El único otro procedimiento ampliamente conocido que aplican algunos Estados Miembros de la Comisión Económica para Europa es la autocertificación, en que el fabricante certifica, sin ningún control administrativo previo, que todos los productos comercializados se ajustan al Reglamento de las Naciones Unidas correspondiente; las autoridades administrativas competentes pueden verificar mediante un muestreo aleatorio del mercado que los productos autocertificados cumplen los requisitos establecidos en el correspondiente Reglamento.

2. El Comité Administrativo estará compuesto por todas las Partes Contratantes, de conformidad con el reglamento que figura en el apéndice.

Una vez establecidos mediante el procedimiento que se indica en el apéndice, los Reglamentos de las Naciones Unidas serán comunicados por el Comité Administrativo al Secretario General de las Naciones Unidas (en lo sucesivo, "el Secretario General"), quien los notificará a las Partes Contratantes lo antes posible.

Un Reglamento de las Naciones Unidas se considerará adoptado a menos que, en un plazo de seis meses contados a partir de su notificación por el Secretario General, más de un quinto de las Partes Contratantes existentes en el momento de la notificación informen al Secretario General de su desacuerdo con el Reglamento.

Los Reglamentos de las Naciones Unidas indicarán lo siguiente:

- a) Los vehículos de ruedas, equipos o piezas a los que se apliquen;
- b) Los requisitos técnicos establecidos, que siempre que proceda se expresarán en términos de un resultado y sin restringir las posibilidades de diseño, y que tendrán en cuenta objetivamente las tecnologías disponibles, y los costos y los beneficios que correspondan, pudiendo incluir alternativas;

- c) Los métodos de ensayo que habrán de utilizarse para demostrar el cumplimiento de todo requisito de funcionamiento establecido;
- d) Las condiciones para conceder la homologación y su reconocimiento recíproco, incluidas las disposiciones administrativas, las marcas de homologación aplicables y las condiciones para garantizar la conformidad de la producción;
- e) La fecha o las fechas de entrada en vigor del Reglamento, incluida la fecha a partir de la cual las Partes Contratantes que lo apliquen podrán expedir homologaciones con arreglo a ese Reglamento, y la fecha a partir de la cual aceptarán las homologaciones (si es diferente);
- f) Un documento de información que proporcionará el fabricante.

Si fuera necesario, los Reglamentos de las Naciones Unidas podrán incluir referencias a los laboratorios acreditados por las autoridades homologantes en que deban realizarse los ensayos de aceptación de los tipos de vehículos de ruedas, equipos o piezas presentados para la homologación.

Además de los Reglamentos de las Naciones Unidas a que se refieren los párrafos anteriores, el presente Acuerdo prevé el establecimiento de un Reglamento de las Naciones Unidas que introducirá un sistema de homologación del vehículo entero. Este Reglamento regulará el ámbito de aplicación, los procedimientos administrativos y los requisitos técnicos aplicables, que podrán incluir diferentes niveles de rigor en una misma versión del Reglamento.

No obstante lo dispuesto en el artículo 1 y el artículo 12, la Parte Contratante que aplique el Reglamento de las Naciones Unidas sobre el sistema de IWVTA solo estará obligada a aceptar las homologaciones que se hayan otorgado aplicando el máximo nivel de rigor previsto en la versión más reciente de ese Reglamento de las Naciones Unidas.

El presente Acuerdo comprende también anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento que regirán para todos los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos a este Acuerdo y todas las Partes Contratantes que apliquen al menos uno de esos Reglamentos.

**3.** Cuando se adopte un Reglamento de las Naciones Unidas, el Secretario General cursará notificación de ello a todas las Partes Contratantes lo antes posible, indicando las Partes Contratantes que hayan presentado objeciones, o que hayan comunicado su acuerdo pero señalado que no comenzarán a aplicarlo en la fecha de entrada en vigor, y respecto de las cuales el Reglamento no entrará en vigor.

**4.** El Reglamento de las Naciones Unidas aprobado entrará en vigor en la fecha o las fechas en él indicadas, como Reglamento anejo al presente Acuerdo, para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su desacuerdo o la intención de no comenzar a aplicarlo en esa fecha.

**5.** Al depositar su instrumento de adhesión, toda nueva Parte Contratante podrá declarar que no aplicará algunos de los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al presente Acuerdo en ese momento, o que no aplicará ninguno de ellos. Si en ese momento estuviera en marcha el procedimiento establecido en los párrafos 2, 3 y 4 del presente artículo con respecto a un proyecto de reglamento o a un Reglamento adoptado, el Secretario General comunicará a la nueva Parte Contratante ese proyecto de reglamento o ese Reglamento adoptado, que entrará en vigor como Reglamento de las Naciones Unidas para la nueva Parte Contratante a menos que esta notifique su desacuerdo con ese Reglamento en el plazo de seis meses contados a partir del depósito de su instrumento de adhesión. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes la fecha de esa entrada en vigor. También les comunicará toda declaración relativa a la no aplicación de determinados Reglamentos de las Naciones Unidas que pueda hacer cualquier Parte Contratante de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo.

**6.** Toda Parte Contratante que aplique un Reglamento de las Naciones Unidas podrá notificar en cualquier momento al Secretario General, con un preaviso de un año, que tiene la intención de dejar de aplicar ese Reglamento. El Secretario General comunicará esa notificación a las demás Partes Contratantes.

Las homologaciones ya concedidas con arreglo a ese Reglamento de las Naciones Unidas por esa Parte Contratante seguirán siendo válidas, a menos que se retiren de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.

Si una Parte Contratante dejara de conceder homologaciones con arreglo a un Reglamento de las Naciones Unidas, deberá:

- a) Mantener una supervisión adecuada de la conformidad de la fabricación de los productos que haya homologado anteriormente;
- b) Adoptar las medidas necesarias establecidas en el artículo 4 cuando una Parte Contratante que continúe aplicando el Reglamento de las Naciones Unidas le notifique una falta de conformidad;

- c) Seguir notificando a las demás Partes Contratantes la retirada de las homologaciones en virtud de lo dispuesto en el artículo 5;
- d) Seguir concediendo prórrogas de las homologaciones ya existentes.

7. Toda Parte Contratante que no aplique un Reglamento de las Naciones Unidas podrá notificar en cualquier momento al Secretario General que tiene la intención de comenzar a aplicarlo, en cuyo caso el Reglamento entrará en vigor para esa Parte el sexagésimo día después de esa notificación. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes toda entrada en vigor de un Reglamento para una nueva Parte Contratante que tenga lugar de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo.

8. Las Partes Contratantes para las que esté en vigor un Reglamento de las Naciones Unidas se denominarán en lo sucesivo "las Partes Contratantes que apliquen [un][el] Reglamento de las Naciones Unidas".

### Artículo 2

1. Las Partes Contratantes que apliquen los Reglamentos de las Naciones Unidas principalmente mediante la homologación concederán las homologaciones y las marcas correspondientes descritas en cualquiera de los Reglamentos para los tipos de vehículos de ruedas, los equipos o las piezas incluidos en el Reglamento, a condición de que tengan la competencia técnica necesaria y consideren que las disposiciones adoptadas para garantizar la conformidad del producto con el prototipo homologado son satisfactorias. Las Partes Contratantes que concedan homologaciones tomarán las medidas necesarias previstas en el anexo 1 del presente Acuerdo a fin de verificar que se apliquen las disposiciones adecuadas para comprobar que los vehículos de ruedas, los equipos y las piezas se fabriquen de conformidad con el prototipo homologado.

2. Toda Parte Contratante que expida homologaciones con arreglo a un Reglamento de las Naciones Unidas designará a una autoridad homologante para ese Reglamento. Esta autoridad será responsable de todos los aspectos de la homologación con arreglo a ese Reglamento. La autoridad podrá designar servicios técnicos que realicen en su nombre los ensayos y las inspecciones necesarias para las verificaciones exigidas en el párrafo 1 del presente artículo. Las Partes Contratantes velarán por que los servicios técnicos sean evaluados, designados y notificados de conformidad con lo prescrito en el anexo 2 del presente Acuerdo.

3. Las homologaciones, las marcas correspondientes y los identificadores de los prototipos de vehículos de ruedas, equipos y piezas se especificarán en el Reglamento de las Naciones Unidas y se otorgarán de conformidad con los procedimientos establecidos en los anexos 3 a 5 del presente Acuerdo.

4. Las Partes Contratantes que apliquen un Reglamento de las Naciones Unidas denegarán las homologaciones y las marcas correspondientes previstas en el Reglamento si no se cumplen las condiciones arriba señaladas.

### Artículo 3

1. Los vehículos de ruedas, equipos o piezas para los que una Parte Contratante haya concedido una homologación con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2 del presente Acuerdo se considerarán en conformidad con las disposiciones pertinentes de la legislación nacional de todas las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas en cuestión.

2. Las Partes Contratantes que apliquen Reglamentos de las Naciones Unidas aceptarán en sus mercados, por reconocimiento recíproco y con sujeción a lo dispuesto en los artículos 1, 8 y 12 y a toda disposición especial que figure en esos Reglamentos, las homologaciones otorgadas con arreglo a esos Reglamentos, sin exigir nuevos ensayos, documentos, certificados o marcas en relación con esas homologaciones.

### Artículo 4

1. Si una Parte Contratante que aplique un Reglamento de las Naciones Unidas comprobara que algunos vehículos de ruedas, equipos o piezas que lleven marcas de homologación concedidas al amparo de ese Reglamento por una de las Partes Contratantes no se ajustan a los prototipos homologados o a los requisitos establecidos en dicho Reglamento, notificará este hecho a las autoridades homologantes de la Parte Contratante que haya concedido la homologación.

La Parte Contratante que haya concedido la homologación adoptará las medidas necesarias para rectificar la falta de conformidad.

2. Cuando la no conformidad se deba al incumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en un Reglamento de las Naciones Unidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1, párrafo 2 b), la Parte Contratante que haya concedido la homologación informará inmediatamente de la situación a todas las demás Partes Contratantes y les comunicará con regularidad las medidas que esté aplicando, que, si es necesario, podrán incluir la retirada de la homologación.

Tras haber examinado las posibles repercusiones en la seguridad del vehículo, la protección del medio ambiente, el ahorro de energía o la eficacia de la tecnología antirrobo, las Partes Contratantes podrán prohibir la venta y el uso de esos vehículos de

ruedas, equipos o piezas en su territorio hasta que se haya rectificado la no conformidad. En tal caso, esas Partes Contratantes informarán a la secretaría del Comité Administrativo sobre las medidas adoptadas. Para la solución de las controversias entre las Partes Contratantes se aplicará el procedimiento previsto en el artículo 10, párrafo 4.

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, si un producto no conforme como el que se menciona el párrafo 2 del presente artículo no se pone en conformidad en el plazo de tres meses, la Parte Contratante responsable de la homologación retirará la homologación de forma temporal o permanente. A título excepcional, ese plazo podrá prorrogarse por otro período no superior a tres meses, si ninguna de las Partes Contratantes que aplican el Reglamento de las Naciones Unidas en cuestión se opone a ello. Cuando tenga previsto pedir la prórroga de ese plazo, la Parte Contratante que haya concedido la homologación informará a todas las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento, dentro del período inicial de tres meses, de su intención de prorrogar el período disponible para rectificar la no conformidad, y justificará la necesidad de esa prórroga.

4. Cuando la falta de conformidad se deba al incumplimiento de las disposiciones administrativas, las marcas de homologación, las condiciones relativas a la conformidad de la producción o el documento de información especificados en un Reglamento de las Naciones Unidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1, párrafo 2 d) y f), la Parte Contratante que haya concedido la homologación retirará la homologación de forma temporal o permanente, si la falta de conformidad no se ha rectificado en un plazo de seis meses.

5. Lo dispuesto en los párrafos 1 a 4 del presente artículo se aplicará también cuando la propia Parte Contratante que haya concedido la homologación compruebe que determinados vehículos de ruedas, equipos o piezas que lleven las marcas de homologación no son conformes con los prototipos homologados o con los requisitos establecidos en un Reglamento de las Naciones Unidas.

#### Artículo 5

1. Las autoridades homologantes de cada Parte Contratante que aplique un Reglamento de las Naciones Unidas enviarán a las otras Partes Contratantes que así lo soliciten una lista de los vehículos de ruedas, equipos y piezas para los que hayan denegado o retirado la homologación.

2. Además, cuando reciban una solicitud de otra Parte Contratante que aplique un Reglamento de las Naciones Unidas, enviarán inmediatamente a esa Parte Contratante, de conformidad con las disposiciones del anexo 5 del presente Acuerdo, una copia de toda la información pertinente en que hayan basado su decisión de conceder, denegar o retirar la homologación de un vehículo de ruedas, equipo o pieza con arreglo a ese Reglamento de las Naciones Unidas.

3. La copia impresa podrá reemplazarse por un archivo electrónico de conformidad con lo dispuesto en el anexo 5 del presente Acuerdo.

#### Artículo 6

1. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los países miembros de la Comisión Económica para Europa, los países admitidos en la Comisión con carácter consultivo según lo dispuesto en el párrafo 8 del mandato de la Comisión, y las organizaciones regionales de integración económica constituidas por países miembros de la Comisión Económica para Europa en las que los Estados miembros hayan delegado facultades en las esferas abarcadas por el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para sus Estados miembros.

A los efectos de la determinación del número de votos a que se hace referencia en el artículo 1, párrafo 2, y en el artículo 12, párrafo 2, las organizaciones regionales de integración económica tendrán un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean miembros de la Comisión Económica para Europa.

2. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los países miembros de las Naciones Unidas que participen en determinadas actividades de la Comisión Económica para Europa con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 11 del mandato de la Comisión y las organizaciones regionales de integración económica constituidas por esos países en las que los Estados miembros hayan delegado facultades en las esferas abarcadas por el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para sus Estados miembros.

A los efectos de la determinación del número de votos a que se hace referencia en el artículo 1, párrafo 2, y en el artículo 12, párrafo 2, las organizaciones regionales de integración económica tendrán un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean miembros de las Naciones Unidas.

3. La adhesión al presente Acuerdo de nuevas Partes Contratantes que no sean Partes en el Acuerdo de 1958 se llevará a cabo mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario General, tras la entrada en vigor de este Acuerdo.

#### Artículo 7

1. Se considerará que el presente Acuerdo ha entrado en vigor nueve meses después de la fecha en que el Secretario General lo haya transmitido a todas las Partes Contratantes en el Acuerdo de 1958.
2. Se considerará que el presente Acuerdo no ha entrado en vigor si alguna de las Partes Contratantes en el Acuerdo de 1958 expresara alguna objeción en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de su transmisión por el Secretario General.
3. Para las nuevas Partes Contratantes que se adhieran al presente Acuerdo, este entrará en vigor el sexagésimo día después del depósito del instrumento de adhesión.

#### Artículo 8

1. Cualquier Parte Contratante podrá denunciar el presente Acuerdo mediante notificación dirigida al Secretario General.
2. La denuncia surtirá efecto 12 meses después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación.
3. Todas las homologaciones concedidas por la Parte Contratante seguirán siendo válidas por un período de 12 meses contados a partir del momento en que surta efecto la denuncia conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo.

#### Artículo 9

1. Todas las Partes Contratantes, según se definen en el artículo 6 del presente Acuerdo, podrán declarar, en el momento de la adhesión o en cualquier momento posterior, mediante notificación dirigida al Secretario General, que el presente Acuerdo se hará extensivo a la totalidad o una parte de los territorios de cuyas relaciones internacionales sean responsables. El Acuerdo se hará extensivo al territorio o los territorios mencionados en la notificación a partir del sexagésimo día después de la fecha en que el Secretario General haya recibido esa notificación.
2. Todas las Partes Contratantes, según se definen en el artículo 6 del presente Acuerdo, que hayan formulado una declaración conforme al párrafo 1 de este artículo para hacer extensivo el Acuerdo a un territorio de cuyas relaciones internacionales sean responsables podrán denunciar el Acuerdo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 de forma separada para ese territorio.

#### Artículo 10

1. Cualquier controversia entre dos o más Partes Contratantes respecto de la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo se resolverá, en la medida de lo posible, mediante negociación entre esas Partes.
2. Cualquier controversia que no se haya resuelto mediante la negociación se someterá a arbitraje si cualquiera de las Partes Contratantes implicadas en la controversia así lo solicita, en cuyo caso se remitirá a uno o más árbitros elegidos de común acuerdo por las Partes interesadas. Si en el plazo de tres meses a partir de la fecha en que se solicitó el arbitraje las Partes implicadas en la controversia no logran ponerse de acuerdo en la elección de uno o varios árbitros, cualquiera de esas Partes podrá pedir al Secretario General que nombre un árbitro único al que se someterá la controversia.
3. La decisión del árbitro o los árbitros designados de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo será vinculante para las Partes Contratantes implicadas en la controversia.
4. Cualquier controversia entre dos o más Partes Contratantes respecto de la interpretación o la aplicación de los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al presente Acuerdo se resolverá mediante negociación con arreglo al procedimiento establecido en el anexo 6 de este Acuerdo.

#### Artículo 11

1. Toda Parte Contratante podrá, en el momento de su adhesión al presente Acuerdo, declarar que no se considera obligada por lo dispuesto en los párrafos 1 a 3 del artículo 10 del Acuerdo. Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas por lo dispuesto en los párrafos 1 a 3 del artículo 10 con respecto a la Parte Contratante que haya formulado esa reserva.
2. Toda Parte Contratante que haya formulado una reserva con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación dirigida al Secretario General.
3. No se admitirá ninguna otra reserva al presente Acuerdo, su apéndice, sus anexos o los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo; sin embargo, conforme a lo dispuesto en el artículo 1, párrafo 5, cualquier Parte Contratante podrá declarar que no tiene la intención de aplicar algunos de los Reglamentos de las Naciones Unidas o que no tiene la intención de aplicar ninguno de ellos.

### Artículo 12

Los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al presente Acuerdo podrán enmendarse aplicando el siguiente procedimiento:

1. Las enmiendas de los Reglamentos de las Naciones Unidas serán establecidas por el Comité Administrativo con arreglo a lo descrito en el artículo 1, párrafo 2, y de conformidad con el procedimiento indicado en el apéndice.

Cuando haya establecido una enmienda, el Comité Administrativo la comunicará al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. Tan pronto como sea posible después de esa comunicación, el Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa notificará la enmienda a las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas y al Secretario General.

2. Una enmienda de un Reglamento de las Naciones Unidas se considerará adoptada a menos que, en el plazo de seis meses contados desde su notificación por el Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa, más de un quinto de las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento en el momento de la notificación informen al Secretario General de su desacuerdo con la enmienda. Tan pronto como sea posible después de adoptada una enmienda de un Reglamento de las Naciones Unidas, el Secretario General declarará adoptada la enmienda, que pasará así a ser vinculante para las Partes Contratantes que apliquen dicho Reglamento.

3. Las enmiendas de un Reglamento de las Naciones Unidas podrán incluir disposiciones transitorias relativas a la entrada en vigor del Reglamento enmendado, la fecha hasta la cual las Partes Contratantes aceptarán las homologaciones concedidas con arreglo a la versión anterior del Reglamento y la fecha a partir de la cual las Partes Contratantes no estarán obligadas a aceptar las homologaciones concedidas con arreglo a la versión anterior del Reglamento enmendado.

4. No obstante las disposiciones transitorias en contrario que puedan figurar en cualquier versión de un Reglamento de las Naciones Unidas, las Partes Contratantes en el presente Acuerdo que apliquen los Reglamentos de las Naciones Unidas podrán conceder homologaciones con arreglo a versiones anteriores de esos Reglamentos, a condición de que cumplan las disposiciones del artículo 2. Sin embargo, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas en cuestión no estarán obligadas a aceptar las homologaciones expedidas con arreglo a esas versiones anteriores.

5. Todas las Partes Contratantes que apliquen un Reglamento de las Naciones Unidas, salvo aquellas que hayan notificado al Secretario General su intención de dejar de aplicarlo, aceptarán las homologaciones concedidas con arreglo a la versión más reciente de ese Reglamento. Una Parte Contratante que haya notificado al Secretario General su intención de dejar de aplicar un Reglamento de las Naciones Unidas deberá aceptar, durante el período de un año mencionado en el párrafo 6 del artículo 1, las homologaciones concedidas con arreglo a la versión o las versiones del Reglamento que sean aplicables para esa Parte Contratante en el momento de su notificación al Secretario General.

6. Una Parte Contratante que aplique un Reglamento de las Naciones Unidas podrá conceder una homologación con exención en virtud de ese Reglamento para un tipo único de vehículo de ruedas, equipo o pieza que se base en una nueva tecnología, cuando esa nueva tecnología no esté cubierta por ningún Reglamento de las Naciones Unidas y sea incompatible con uno o varios de los requisitos establecidos en el Reglamento en cuestión. En tales casos, se aplicarán los procedimientos previstos en el anexo 7 del presente Acuerdo.

7. Si una nueva Parte Contratante se adhirió al presente Acuerdo en el período comprendido entre el momento de la notificación de una enmienda de un Reglamento de las Naciones Unidas por el Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa y su entrada en vigor, el Reglamento en cuestión entrará en vigor para esa Parte Contratante a menos que, en un plazo de seis meses contados a partir de la notificación de la adhesión por el Secretario General, esa Parte informe al Secretario General de su desacuerdo con la enmienda.

### Artículo 13

El texto del propio Acuerdo y de su apéndice podrán enmendarse aplicando el siguiente procedimiento:

1. Cualquier Parte Contratante podrá proponer una o más enmiendas del presente Acuerdo o de su apéndice. El texto de toda propuesta de enmienda del Acuerdo o de su apéndice se transmitirá al Secretario General, quien lo remitirá a todas las Partes Contratantes e informará al respecto a todos los demás países mencionados en el párrafo 1 del artículo 6.

2. Toda propuesta de enmienda distribuida con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo se considerará aceptada si ninguna Parte Contratante expresa una objeción en un plazo de nueve meses contados a partir de la fecha de la distribución de la propuesta de enmienda por el Secretario General.



3. Si se presentara una objeción a la propuesta de enmienda, el Secretario General cursará notificación de ello a todas las Partes Contratantes lo antes posible. Si hay objeciones, la enmienda se considerará no aceptada y no surtirá efecto alguno. Si no se expresa ninguna objeción, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes tres meses después de la expiración del plazo de nueve meses a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo.

#### Artículo 13 bis

1. Los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento adjuntos al presente Acuerdo podrán enmendarse aplicando el siguiente procedimiento:

1.1. Las enmiendas de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento serán establecidas por el Comité Administrativo con arreglo a lo descrito en el artículo 1, párrafo 1, y de conformidad con el procedimiento indicado en el artículo 7 del apéndice del presente Acuerdo.

1.2. La enmienda de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento será comunicada por el Comité Administrativo al Secretario General. Tan pronto como sea posible después de esa comunicación, el Secretario General notificará esa enmienda a las Partes Contratantes que apliquen al menos uno de los Reglamentos de las Naciones Unidas.

2. Una enmienda de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento se considerará adoptada si, en un plazo de seis meses contados a partir de su notificación por el Secretario General, ninguna Parte Contratante que aplique al menos uno de los Reglamentos de las Naciones Unidas informa al Secretario General de su desacuerdo con la enmienda.

3. Si se presentara una objeción a la propuesta de enmienda, el Secretario General cursará notificación de ello a todas las Partes Contratantes lo antes posible. Si hay objeciones, la enmienda se considerará no aceptada y no surtirá efecto alguno. Si no se expresa ninguna objeción, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes que apliquen al menos uno de los Reglamentos de las Naciones Unidas tres meses después de la expiración del período de seis meses a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo.

4. La adición de un nuevo anexo se considerará una enmienda de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimientos y, por lo tanto, se efectuará aplicando el procedimiento descrito en el presente artículo.

#### Artículo 14

1. De conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo, el Secretario General notificará a las Partes Contratantes:

- a) Las adhesiones que se produzcan con arreglo al artículo 6;
- b) Las fechas de entrada en vigor del presente Acuerdo en virtud del artículo 7;
- c) Las denuncias que se formulen según lo dispuesto en el artículo 8;
- d) Las notificaciones que se reciban en virtud del artículo 9;
- e) Las declaraciones y notificaciones que se reciban en virtud de los párrafos 1 y 2 del artículo 11;
- f) La entrada en vigor de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas y toda enmienda de un Reglamento de las Naciones Unidas ya existente, de conformidad con los párrafos 2, 3, 5 y 7 del artículo 1 y con el párrafo 2 del artículo 12;
- g) La entrada en vigor de cualquier enmienda del presente Acuerdo o su apéndice, o de sus anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento, de conformidad con el párrafo 3 del artículo 13 o con el párrafo 3 del artículo 13 bis, respectivamente;
- h) El cese de la aplicación de los Reglamentos de las Naciones Unidas por las Partes Contratantes de conformidad con el párrafo 6 del artículo 1.

2. De conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo y con sus anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento, el Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas notificará:

- a) Al Secretario General y a las Partes Contratantes del establecimiento de una enmienda de un Reglamento de las Naciones Unidas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 12;
- b) A las Partes Contratantes de la decisión del Comité Administrativo sobre toda solicitud de homologación con exención y, posteriormente, de su adopción en virtud de lo dispuesto en el párrafo 5 del anexo 7.

#### Artículo 15

1. Si en la fecha de entrada en vigor de las anteriores disposiciones estuvieran en marcha los procedimientos previstos en el artículo 1, párrafos 3 y 4, de la versión precedente del Acuerdo para la adopción de un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas, ese nuevo Reglamento entrará en vigor según lo dispuesto en el párrafo 4 de dicho artículo.
2. Si en la fecha de entrada en vigor de las anteriores disposiciones estuvieran en marcha los procedimientos previstos en el artículo 12, párrafo 1, de la versión precedente del Acuerdo para la adopción de una enmienda de un Reglamento de las Naciones Unidas, esa enmienda entrará en vigor con arreglo a lo dispuesto en dicho artículo.
3. Si todas las Partes Contratantes en el Acuerdo convienen en ello, todo Reglamento de las Naciones Unidas que se haya adoptado con arreglo a lo dispuesto en la versión precedente del Acuerdo se considerará un Reglamento adoptado de conformidad con las anteriores disposiciones.

#### Artículo 16

El presente Acuerdo fue hecho en Ginebra en un solo ejemplar, cuyos textos en francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

## APÉNDICE

### Composición y reglamento del Comité Administrativo

#### Artículo 1

El Comité Administrativo estará compuesto por todas las Partes Contratantes en el Acuerdo enmendado.

#### Artículo 2

El Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas proporcionará al Comité servicios de secretaría.

#### Artículo 3

En su primer período de sesiones de cada año, el Comité elegirá a un Presidente y un Vicepresidente.

#### Artículo 4

El Secretario General de las Naciones Unidas convocará al Comité bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa cuando sea necesario establecer un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas, una enmienda de un Reglamento de las Naciones Unidas, una notificación en virtud del procedimiento de homologación con exención para las nuevas tecnologías (descrito en el anexo 7) o una enmienda de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento.

#### Artículo 5

Los nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas que se propongan se someterán a votación. Cada país que sea Parte Contratante en el Acuerdo tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un *quorum* de no menos de la mitad de las Partes Contratantes. A los efectos de la determinación del *quorum*, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los países soberanos de la organización. Los nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas quedarán establecidos si cuentan con el voto favorable de una mayoría de cuatro quintos de los presentes y votantes.

#### Artículo 6

Las enmiendas de los Reglamentos de las Naciones Unidas que se propongan se someterán a votación. Cada país que sea Parte Contratante en el Acuerdo y que aplique el Reglamento de las Naciones Unidas en cuestión tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un *quorum* de no menos de la mitad de las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento. A los efectos de la determinación del *quorum*, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los países soberanos de la organización que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas. Las enmiendas de los Reglamentos de las Naciones Unidas quedarán establecidas si cuentan con el voto favorable de una mayoría de cuatro quintos de los presentes y votantes.

#### Artículo 7

Las enmiendas de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento del presente Acuerdo que se propongan se someterán a votación. Cada Parte Contratante en el Acuerdo que aplique al menos uno de los Reglamentos de las Naciones Unidas tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un *quorum* de no menos de la mitad de las Partes Contratantes que apliquen al menos uno de los Reglamentos de las Naciones Unidas. A los efectos de la determinación del *quorum*, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los países soberanos de la organización que apliquen al menos uno de los Reglamentos de las Naciones Unidas. Las enmiendas de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento quedarán establecidas por votación unánime de los presentes y votantes.

#### Artículo 8

La solicitud de una Parte Contratante de autorización para conceder una homologación con exención propuesta en relación con nuevas tecnologías se someterá a votación. Cada Parte Contratante que aplique el Reglamento de las Naciones Unidas de que se trate tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un *quorum* de no menos de la mitad de las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento. A los efectos de la determinación del *quorum*, el número de votos de

las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los países soberanos de la organización que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas. La autorización para conceder una homologación con exención quedará establecida si cuenta con el voto favorable de una mayoría de cuatro quintos de los presentes y votantes.

### **Anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento**

Los siguientes anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento del Acuerdo de 1958<sup>2</sup> contienen las disposiciones administrativas y de procedimiento aplicables a todos los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos a este Acuerdo:

- Anexo 1** Procedimientos de control de la conformidad de la producción
- Anexo 2** Primera parte: Evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos  
Segunda parte: Normas que deberán cumplir los servicios técnicos a que se refiere la primera parte de este anexo  
Tercera parte: Procedimiento para la evaluación de los servicios técnicos
- Anexo 3** Procedimientos relativos a las homologaciones de las Naciones Unidas
- Anexo 4** Numeración de las homologaciones de las Naciones Unidas
- Anexo 5** Distribución del expediente de homologación
- Anexo 6** Procedimientos para resolver las cuestiones de interpretación relativas a la aplicación de los Reglamentos de las Naciones Unidas y a la concesión de homologaciones con arreglo a esos Reglamentos
- Anexo 7** Procedimiento para las homologaciones con exención relativas a nuevas tecnologías
- Anexo 8** Condiciones generales aplicables a los métodos de ensayo virtuales

---

2 Acuerdo sobre la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas para los Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos, y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esos Reglamentos.

## ANEXO 1

### Procedimientos de control de la conformidad de la producción

#### Objetivos

Los procedimientos de control de la conformidad de la producción tienen por objeto verificar que todo vehículo de ruedas, equipo o pieza que se produzca se ajuste al prototipo homologado.

Los procedimientos incluyen de manera indisociable la "evaluación inicial", que es la evaluación de los sistemas de gestión de la calidad, y los "arreglos relativos a la conformidad de los productos", que comprenden la verificación de los productos objeto de la homologación y los controles relacionados con esos productos.

#### 1. Evaluación inicial

- 1.1 Antes de conceder una homologación de las Naciones Unidas, la autoridad homologante de una Parte Contratante verificará que existan arreglos y procedimientos satisfactorios para un control eficaz, que permitan garantizar la conformidad de los vehículos de ruedas, equipos o piezas que se produzcan con el prototipo homologado.
- 1.2 La orientación para realizar las evaluaciones figura en la norma internacional ISO 19011:2011 – Directrices para la Auditoría de los Sistemas de Gestión.
- 1.3 El cumplimiento del requisito establecido en el párrafo 1.1 se verificará a satisfacción de la autoridad que otorgue la homologación de las Naciones Unidas.

La autoridad que otorgue la homologación de las Naciones Unidas comprobará a su satisfacción la eficacia de la evaluación inicial y de los arreglos relativos a la conformidad del producto de que trata la sección 2 *infra*, utilizando, según sea necesario, uno de los arreglos descritos en los párrafos 1.3.1 a 1.3.3, o una combinación adecuada de algunas partes o la totalidad de esos arreglos.

- 1.3.1 La evaluación inicial y/o la verificación de los arreglos relativos a la conformidad del producto correrán a cargo de la autoridad que conceda la homologación de las Naciones Unidas, o de un servicio técnico designado para actuar en nombre de esa autoridad.
  - 1.3.1.1 Al examinar el alcance de la evaluación inicial que deberá efectuarse, la autoridad homologante podrá tener en cuenta la información disponible con respecto a:
    - a) La certificación del fabricante descrita en el párrafo 1.3.3 *infra*, que no haya sido aceptada o reconocida con arreglo a ese párrafo;
    - b) En el caso de la homologación de las Naciones Unidas de un equipo o una pieza, las evaluaciones de los sistemas de calidad realizadas por el fabricante o los fabricantes de los vehículos, en las instalaciones del fabricante o los fabricantes del equipo o pieza, con arreglo a una o varias de las especificaciones del sector industrial y a los requisitos establecidos en la norma internacional ISO 9001:2008.
- 1.3.2 La evaluación inicial y/o la verificación de los arreglos relativos a la conformidad del producto podrán también correr a cargo de la autoridad homologante de otra Parte Contratante, o del servicio técnico designado por esta autoridad a tal efecto, a condición de que esa Parte Contratante aplique también, como mínimo, los Reglamentos de las Naciones Unidas en que se basó la homologación de las Naciones Unidas.
  - 1.3.2.1 En este caso, la autoridad homologante de la otra Parte Contratante preparará una declaración de cumplimiento en que indicará los aspectos y las instalaciones de producción que considere de interés para el producto o los productos que se hayan de homologar y para los Reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a los cuales deba efectuarse la homologación.
  - 1.3.2.2 Cuando la autoridad homologante de la Parte Contratante que haya concedido una homologación de las Naciones Unidas le solicite una declaración de cumplimiento, la autoridad homologante de otra Parte Contratante le enviará inmediatamente esa declaración o le señalará que no está en condiciones de proporcionarla.

1.3.2.3 La declaración de cumplimiento incluirá como mínimo lo siguiente:

- a) El grupo o empresa (por ejemplo, la Automotora XYZ);
- b) La entidad interesada (por ejemplo, la división regional);
- c) Las fábricas o los lugares de producción (por ejemplo, fábrica de motores 1 (del país A) fábrica de vehículos 2 (del país B));
- d) La gama de vehículos/componentes (por ejemplo, todos los modelos de la categoría M1);
- e) Los aspectos evaluados (por ejemplo, el ensamblaje del motor, el estampado y montaje de la carrocería, y el montaje del vehículo);
- f) Los documentos examinados (por ejemplo, el manual y los procedimientos de gestión de la calidad de la empresa y del emplazamiento);
- g) La fecha de la evaluación (por ejemplo, auditoría realizada del dd/mm/aaaa al dd/mm/aaaa);
- h) La visita de seguimiento planificada (por ejemplo, mm/aaaa).

1.3.3 La autoridad homologante podrá aceptar también la certificación del fabricante con arreglo a la norma internacional ISO 9001:2008 (el ámbito de aplicación de esta certificación deberá cubrir el producto o los productos que hayan de homologarse) o una norma de acreditación equivalente que satisfaga los requisitos de la evaluación inicial establecidos en el párrafo 1.1. El fabricante proporcionará información detallada sobre la certificación y se comprometerá a informar a la autoridad homologante de toda modificación que se produzca en su validez o ámbito de aplicación.

1.4 A los efectos de la homologación internacional del vehículo entero, no será necesario repetir las evaluaciones iniciales realizadas para conceder las homologaciones de los equipos y las piezas del vehículo, pero habrá que complementarlas con una evaluación de los aspectos no incluidos en esas evaluaciones anteriores, en particular los relacionados con el montaje del vehículo entero.

## 2. Arreglos relativos a la conformidad de los productos

2.1 Todo vehículo, equipo o pieza homologado con arreglo a un Reglamento de las Naciones Unidas anejo al Acuerdo de 1958 deberá fabricarse de modo que se ajuste al prototipo homologado, para lo cual deberá cumplir los requisitos establecidos en el presente anexo y en el Reglamento de las Naciones Unidas de que se trate.

2.2 La autoridad homologante de una Parte Contratante que conceda una homologación en virtud de un Reglamento de las Naciones Unidas anejo al Acuerdo de 1958 verificará que existan los arreglos adecuados y los planes de control documentados, que se acordarán con el fabricante respecto de cada homologación, para realizar, a los intervalos establecidos, los ensayos o las comprobaciones conexas que se requieran al objeto de verificar que el producto sigue siendo conforme con el prototipo homologado y, específicamente, cuando sea el caso, los ensayos prescritos en el Reglamento de las Naciones Unidas de que se trate.

2.3 El titular de la homologación de las Naciones Unidas deberá, en particular:

2.3.1 Garantizar la existencia y aplicación de procedimientos para el control eficaz de la conformidad de los productos (vehículos de ruedas, equipos o piezas) con el prototipo homologado.

2.3.2 Tener acceso al equipo de ensayo u otros equipos necesarios para comprobar la conformidad con cada prototipo homologado.

2.3.3 Garantizar que los datos de los resultados de los ensayos o comprobaciones queden registrados y que los documentos adjuntos estén disponibles durante el período que se determine de acuerdo con la autoridad homologante. Ese período no será superior a diez años.

2.3.4 Analizar los resultados de cada tipo de ensayo o comprobación, con el fin de verificar y garantizar la estabilidad de las características de los productos, teniendo en cuenta la variación tolerada en la fabricación industrial.

2.3.5 Garantizar que para cada tipo de producto se realicen al menos las comprobaciones prescritas en el presente anexo y los ensayos prescritos en los Reglamentos de las Naciones Unidas correspondientes.

- 2.3.6 Velar por que en todos los casos en que un conjunto de muestras o especímenes de prueba indique una no conformidad con el prototipo homologado se proceda a un nuevo muestreo y ensayo y se adopten todas las medidas necesarias para restablecer la conformidad de la producción correspondiente.

### 3. Arreglos para la verificación periódica

- 3.1 La autoridad que haya concedido la homologación de las Naciones Unidas podrá verificar en cualquier momento los métodos de control de la conformidad aplicados en cada centro de producción.
- 3.1.1 Las medidas normales consistirán en vigilar que los procedimientos establecidos en los párrafos 1 y 2 (la evaluación inicial y los arreglos relativos a la conformidad de los productos) del presente anexo sigan siendo eficaces.
- 3.1.1.1 Las actividades de vigilancia realizadas por los servicios técnicos (designados o reconocidos con arreglo a los párrafos 1.3.1 y 1.3.2) se aceptarán a los efectos del cumplimiento de los requisitos del párrafo 3.1.1 con respecto a los procedimientos establecidos en la evaluación inicial.
- 3.1.1.2 La frecuencia normal de estas verificaciones de la autoridad homologante (distintas de las mencionadas en el párrafo 3.1.1.1) será suficiente para garantizar que los controles pertinentes aplicados conforme a los párrafos 1 y 2 del presente anexo se revisen con una periodicidad adecuada, fijada sobre la base de una metodología de evaluación del riesgo compatible con la norma internacional ISO 31000:2009 – Gestión de Riesgos – Principios y Directrices, y, en cualquier caso, por lo menos una vez cada tres años. Esta metodología deberá tener particularmente en cuenta toda no conformidad que señalen las Partes Contratantes en virtud del artículo 4 del Acuerdo de 1958.
- 3.2 En cada examen se pondrán a disposición del inspector los registros de los ensayos y comprobaciones y de la producción, en particular los registros de los ensayos y comprobaciones documentados con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2.2.
- 3.3 El inspector podrá elegir aleatoriamente las muestras que se someterán a ensayo en el laboratorio del fabricante o en las instalaciones del servicio técnico. En tal caso, solo se realizarán ensayos físicos. El número mínimo de muestras podrá determinarse con arreglo a los resultados de la verificación del propio fabricante.
- 3.4 Cuando el nivel de control parezca insatisfactorio, o cuando parezca necesario verificar la validez de los ensayos practicados en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 3.3, el inspector seleccionará muestras que se enviarán al servicio técnico para la realización de ensayos físicos.
- 3.5 Cuando una inspección o un examen de control dé resultados insatisfactorios, la autoridad homologante deberá velar por que se tomen todas las medidas necesarias para restablecer la conformidad de la producción con la mayor rapidez posible.

## ANEXO 2

### PRIMERA PARTE: Evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos

#### 1. Designación de los servicios técnicos

- 1.1 Cuando una autoridad homologante designe un servicio técnico, este deberá cumplir las disposiciones del presente anexo.
- 1.2 Los servicios técnicos ejecutarán o supervisarán los ensayos necesarios para la homologación o las inspecciones especificadas en los Reglamentos de las Naciones Unidas, salvo cuando haya otros procedimientos que estén expresamente permitidos. Los servicios técnicos no podrán realizar ensayos o inspecciones para los que no hayan sido debidamente designados.

El desempeño de los servicios técnicos y la calidad de sus ensayos e inspecciones garantizarán que los productos para los que se solicite la homologación de las Naciones Unidas cumplan los requisitos de los Reglamentos de las Naciones Unidas aplicables cuya verificación se haya asignado a esos servicios técnicos.

- 1.3 Los servicios técnicos se designarán para una o varias de las cuatro categorías de actividades siguientes, según su esfera de competencia:
- Categoría A: Servicios técnicos que realizan los ensayos previstos en los Reglamentos de las Naciones Unidas en sus propias instalaciones;
  - Categoría B: Servicios técnicos que supervisan los ensayos previstos en los Reglamentos de las Naciones Unidas realizados en las instalaciones del fabricante o de un tercero;
  - Categoría C: Servicios técnicos que evalúan y controlan regularmente los procedimientos del fabricante para verificar la conformidad de la producción;
  - Categoría D: Servicios técnicos que supervisan o realizan ensayos o inspecciones en el marco de la vigilancia de la conformidad de la producción.
- 1.4 Los servicios técnicos deberán demostrar que poseen las competencias adecuadas, los conocimientos técnicos específicos y la experiencia probada que se requieran en los campos abarcados por los Reglamentos de las Naciones Unidas para los que hayan sido designados.
- Además, los servicios técnicos deberán cumplir las normas enumeradas en la segunda parte del presente anexo que se relacionen con las categorías de actividades para las que hayan sido designados, aunque no se les exigirá la aprobación o acreditación correspondiente.
- Los servicios técnicos garantizarán su independencia respecto de todo control o influencia de partes interesadas que puedan menoscabar la imparcialidad y calidad de sus ensayos e inspecciones.
- Los servicios técnicos tendrán acceso a las instalaciones de ensayo y los instrumentos de medición necesarios para supervisar o realizar los ensayos o las inspecciones previstos en los Reglamentos de las Naciones Unidas para los que hayan sido designados.
- 1.5 Una autoridad homologante podrá actuar como servicio técnico respecto de una o varias de las actividades mencionadas en el párrafo 1.3. Cuando una autoridad homologante que cumpla las funciones de servicio técnico haya sido nombrada con arreglo a la legislación nacional de una Parte Contratante y sea financiada por esta, deberán cumplirse las disposiciones del presente anexo u otras normas equivalentes a las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3.4 de este anexo. Lo mismo se aplicará a los servicios técnicos que hayan sido nombrados con arreglo a la legislación nacional de una Parte Contratante y estén sujetos al control financiero y administrativo del Gobierno de esa Parte Contratante. Las normas equivalentes garantizarán el mismo nivel de desempeño e independencia.
- 1.6 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3.3, un fabricante o un representante que actúe en su nombre podrán ser designados como servicio técnico para las actividades de la categoría A solo en relación con los Reglamentos de las Naciones Unidas que prevean esa designación. En este caso, independientemente de lo dispuesto en el párrafo 1.4, esos servicios técnicos estarán acreditados de conformidad con las normas a que se hace referencia en el párrafo 1 de la segunda parte del presente anexo.
- 1.7 Las entidades mencionadas en los párrafos 1.5 y 1.6 cumplirán las disposiciones del párrafo 1.

## 2. Evaluación de las competencias de los servicios técnicos

- 2.1 Las competencias a que se hace referencia en el párrafo 1 se demostrarán en un informe de evaluación elaborado por una autoridad competente<sup>3</sup>. Esto podrá incluir un certificado de acreditación expedido por un órgano de acreditación.
- 2.2 La evaluación mencionada en el párrafo 2.1 se realizará de conformidad con lo dispuesto en la tercera parte del presente anexo.
- El informe de evaluación se revisará a más tardar al cabo de un período de tres años.
- 2.3 El informe de evaluación se comunicará a la secretaría de la CEPE y a las Partes Contratantes que lo soliciten.
- 2.4 La autoridad homologante que actúe como servicio técnico demostrará el cumplimiento de sus obligaciones con pruebas documentales.

<sup>3</sup> Por "autoridad competente" se entenderá la autoridad homologante o una autoridad designada, o un órgano de acreditación apropiado que actúe en nombre de una de esas autoridades.



Esto incluirá una evaluación a cargo de auditores independientes de la actividad que se deba evaluar. Los auditores podrán pertenecer a la misma organización, a condición de que sean independientes del personal que haya realizado la actividad sometida a evaluación.

- 2.5 Un fabricante designado como servicio técnico o un representante que desempeñe esa función en su nombre deberán cumplir las disposiciones pertinentes del párrafo 2.

### 3. Procedimientos de notificación

- 3.1 Las Partes Contratantes notificarán a la secretaría de la CEPE el nombre, la dirección postal y electrónica y la categoría de las actividades de cada servicio técnico designado. También notificarán a la secretaría de la CEPE toda modificación posterior de esos datos.

En el documento de notificación se indicarán los Reglamentos de las Naciones Unidas para los que hayan sido designados los servicios técnicos.

- 3.2 Un servicio técnico podrá realizar las actividades descritas en el párrafo 1 para los fines de una homologación de las Naciones Unidas solo si su designación ha sido notificada a la secretaría de la CEPE.
- 3.3 Un mismo servicio técnico podrá ser designado y notificado por varias Partes Contratantes, independientemente de la categoría de las actividades que realice.
- 3.4 La secretaría de la CEPE publicará la lista y la información de contacto de las autoridades homologantes y los servicios técnicos en su sitio web.

## SEGUNDA PARTE: Normas que deberán cumplir los servicios técnicos a que se refiere la primera parte de este anexo

### 1. Actividades de ensayo para las homologaciones de las Naciones Unidas que deberán efectuarse de conformidad con los Reglamentos de las Naciones Unidas

- 1.1 Categoría A (realización de ensayos en las propias instalaciones):

ISO/IEC 17025:2005, sobre los requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y de calibración.

Un servicio técnico designado para actividades de la categoría A podrá realizar o supervisar los ensayos previstos en los Reglamentos de las Naciones Unidas para los que haya sido designado, en las instalaciones del fabricante o de su representante.

- 1.2 Categoría B (supervisión de ensayos realizados en las instalaciones del fabricante o de su representante):

ISO/IEC 17020:2012, sobre los criterios generales para el funcionamiento de diferentes tipos de organismos que realizan la inspección.

Antes de realizar o supervisar un ensayo en las instalaciones de un fabricante o de su representante, el servicio técnico verificará que las instalaciones de ensayo y los dispositivos de medición cumplan los requisitos pertinentes del párrafo 1.1.

### 2. Actividades relacionadas con la conformidad de la producción

- 2.1 Categoría C (procedimiento para la evaluación inicial y las auditorías de vigilancia del sistema de gestión de la calidad del fabricante):

ISO/IEC 17021:2015, sobre los requisitos para los organismos que realizan la auditoría y la certificación de sistemas de gestión.

- 2.2 Categoría D (inspección o ensayo de muestras de productos o supervisión de esas actividades):

ISO/IEC 17020:2012, sobre los criterios generales para el funcionamiento de diferentes tipos de organismos que realizan la inspección.

## TERCERA PARTE: Procedimiento para la evaluación de los servicios técnicos

### 1. Objeto

- 1.1. En esta parte del anexo 2 se establecen las condiciones en que la autoridad competente mencionada en el párrafo 2 de la primera parte del presente anexo llevará a cabo el procedimiento de evaluación de los servicios técnicos.
- 1.2. Estos requisitos se aplicarán, *mutatis mutandis*, a todos los servicios técnicos, sea cual sea su condición jurídica (organización independiente, fabricante o autoridad homologante que actúe como servicio técnico).

### 2. Principios de la evaluación

La evaluación se caracterizará por la observancia de varios principios:

- a) La independencia, que es la base de la imparcialidad y la objetividad de las conclusiones;
- b) El uso de datos contrastados, que garantiza la fiabilidad y reproducibilidad de las conclusiones.

Los auditores serán personas fiables e íntegras, que respetarán la confidencialidad y la discreción y comunicarán sus resultados y conclusiones de forma fiel y exacta.

### 3. Competencias de los auditores

- 3.1. Las evaluaciones solo podrán ser realizadas por auditores que tengan los conocimientos técnicos y administrativos necesarios para este fin.
- 3.2. Los auditores habrán recibido una capacitación específica para las actividades de evaluación. Además, poseerán conocimientos específicos sobre la esfera técnica en que el servicio técnico ejerza sus actividades.
- 3.3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos 3.1 y 3.2 *supra*, la evaluación a que se hace referencia en el párrafo 2.5 de la primera parte del presente anexo será realizada por auditores que sean independientes de las actividades que se hayan de evaluar.

### 4. Solicitud de designación

- 4.1. Un representante debidamente autorizado del servicio técnico interesado presentará una solicitud oficial a la autoridad competente. La solicitud deberá incluir como mínimo la siguiente información:
  - a) Las características generales del servicio técnico, con inclusión de la personalidad jurídica, el nombre y las direcciones, la condición jurídica, y los recursos humanos y técnicos de que dispone;
  - b) Una descripción detallada que incluya el *curriculum vitae* del personal encargado de los ensayos y/o las inspecciones y del personal directivo, que indique su formación y su capacidad profesional;
  - c) Además de lo anterior, los servicios técnicos que utilicen métodos de ensayo virtuales facilitarán pruebas de su capacidad de trabajar en un entorno informatizado;
  - d) Información general sobre el servicio técnico, como sus actividades, el lugar que ocupa en una entidad más grande, si es el caso, y las direcciones de todos los locales que quedarán incluidos en la designación;
  - e) El acuerdo de cumplir los requisitos de la designación y las otras obligaciones del servicio técnico que correspondan en virtud de los Reglamentos de las Naciones Unidas para los que sea designado;
  - f) Una descripción de los servicios de evaluación de la conformidad que asumirá el servicio técnico en el marco de los Reglamentos de las Naciones Unidas aplicables y una lista de los Reglamentos de las Naciones Unidas para los que el servicio técnico solicita la designación, incluidos los límites de su capacidad, cuando proceda;
  - g) Una copia del manual de garantía de calidad u otro reglamento operativo comparable del servicio técnico.
- 4.2. La autoridad competente verificará que la información proporcionada por el servicio técnico sea adecuada.
- 4.3. El servicio técnico comunicará a la autoridad homologante toda modificación que se produzca en la información proporcionada de conformidad con el párrafo 4.1.

## 5. Examen de los recursos

La autoridad competente examinará su capacidad de llevar a cabo la evaluación del servicio técnico, teniendo en cuenta su propia política, su competencia y su disponibilidad de auditores y expertos adecuados.

## 6. Subcontratación de la evaluación

- 6.1 La autoridad competente podrá subcontratar partes de la evaluación encargándolas a otra autoridad designada, o solicitar el apoyo de expertos técnicos de otras autoridades competentes. Los subcontratistas y expertos serán aceptados por el servicio técnico solicitante.
- 6.2 La autoridad competente tendrá en cuenta los certificados de acreditación que abarquen los ámbitos adecuados, a fin de completar su evaluación global del servicio técnico.

## 7. Preparación para la evaluación

- 7.1 La autoridad competente nombrará oficialmente un equipo de evaluación. La autoridad velará por que las personas disponibles para cada tarea posean las capacidades técnicas apropiadas. En particular, el equipo en su conjunto:
- a) Tendrá conocimientos adecuados sobre el ámbito específico al que se refiera la designación; y
  - b) Tendrá una comprensión suficiente del tema para poder evaluar de manera fiable la competencia del servicio técnico que opere en el ámbito para el que haya sido designado.
- 7.2 La autoridad competente definirá claramente la misión asignada al equipo de evaluación. La tarea de este equipo será examinar los documentos aportados por el servicio técnico que solicite la designación y realizar la evaluación *in situ*.
- 7.3 La autoridad competente decidirá, junto con el servicio técnico y el equipo de evaluación asignado, la fecha y el calendario de la evaluación. Sin embargo, será responsabilidad de la autoridad competente encontrar una fecha que se ajuste al plan de vigilancia y reevaluación.
- 7.4 La autoridad competente velará por que el equipo de evaluación disponga de la documentación adecuada sobre los criterios aplicables, los expedientes de las evaluaciones anteriores, y los documentos y registros pertinentes del servicio técnico.

## 8. Evaluación *in situ*

El equipo de evaluación realizará la evaluación del servicio técnico en los locales en que este lleve a cabo una o varias de las principales actividades y, cuando corresponda, efectuará evaluaciones presenciales en otros lugares seleccionados en que el servicio opere.

## 9. Análisis de los resultados e informe de la evaluación

- 9.1 El equipo de evaluación analizará toda la información y las pruebas pertinentes reunidas mediante el examen de los documentos y registros y la evaluación *in situ*. Este análisis será suficiente para que el equipo pueda determinar el grado de competencia del servicio técnico y su cumplimiento de los requisitos para la designación.
- 9.2 Los procedimientos de presentación de informes de la autoridad competente permitirán a esta satisfacer los requisitos señalados a continuación.
- 9.2.1 Antes de abandonar el lugar, el equipo de evaluación se reunirá con el personal del servicio técnico. En esta reunión, el equipo presentará un informe escrito y/u oral sobre las conclusiones extraídas del análisis. El servicio técnico tendrá la oportunidad de plantear preguntas sobre estas conclusiones, incluidos los casos de disconformidad con los requisitos, si los hubiere, y su justificación.
  - 9.2.2 Poco después se presentará a la atención del servicio técnico un informe escrito sobre los resultados de la evaluación. Este informe de evaluación contendrá observaciones sobre la competencia y la conformidad y, si procede, señalará los casos de disconformidad que deban resolverse a fin de cumplir con todos los requisitos para la designación.
  - 9.2.3 El servicio técnico será invitado a responder al informe de evaluación y a describir las medidas concretas que haya adoptado o tenga previsto adoptar, dentro de un plazo prescrito, para resolver los casos de disconformidad señalados, si los hubiere.

- 9.3 La autoridad competente se cerciorará de que las respuestas del servicio técnico sean suficientes y eficaces para resolver las disconformidades. Si las respuestas del servicio técnico resultan ser insuficientes, se solicitará más información. Además, se podrá pedir al servicio técnico que aporte pruebas de la aplicación efectiva de las medidas señaladas, o realizar una evaluación de seguimiento para verificar que se hayan aplicado realmente las medidas correctivas.
- 9.4 El informe de evaluación comprenderá, como mínimo, lo siguiente:
- La identificación exclusiva del servicio técnico;
  - La fecha o las fechas de la evaluación *in situ*;
  - El nombre de los auditores y/o expertos que participaron en la evaluación;
  - La identificación exclusiva de todos los locales evaluados;
  - El ámbito propuesto de la designación que se evaluó;
  - Una declaración de la idoneidad de la organización y los procedimientos internos adoptados por el servicio técnico que respalde su competencia, sobre la base del cumplimiento de los requisitos para la designación;
  - Información sobre la solución de las disconformidades;
  - Una recomendación sobre la designación o confirmación del solicitante como servicio técnico y, si esta recomendación es favorable, sobre el ámbito de la designación.

## 10. Concesión/confirmación de la designación

- 10.1 La autoridad homologante decidirá, sin demoras indebidas, si concederá, confirmará o prorrogará la designación sobre la base del informe o los informes recibidos y de cualquier otra información pertinente.
- 10.2 La autoridad homologante expedirá al servicio técnico un certificado, que contendrá lo siguiente:
- La identidad y el logotipo de la autoridad homologante;
  - La identificación exclusiva del servicio técnico designado;
  - La fecha en que la concesión de la designación surtirá efecto y la fecha de expiración;
  - Una breve indicación del ámbito de la designación, o una referencia a este (los Reglamentos de las Naciones Unidas, o las partes de estos, a los que se aplique);
  - Una declaración de conformidad y una referencia al presente anexo.

## 11. Revaluación y vigilancia

- 11.1 La revaluación es parecida a la evaluación inicial, salvo que tiene en cuenta la experiencia adquirida en las evaluaciones anteriores. Las actividades de vigilancia *in situ* son menos amplias que las revaluaciones.
- 11.2 La autoridad competente elaborará un plan de revaluación y vigilancia de cada servicio técnico designado, de modo que regularmente se efectúen evaluaciones de muestras representativas del ámbito de la designación.
- El intervalo entre las evaluaciones *in situ*, ya sean revaluaciones o actividades de vigilancia, dependerá de la estabilidad demostrada por el servicio técnico.
- 11.3 Si durante una actividad de vigilancia o una revaluación se detectan incumplimientos, la autoridad competente fijará plazos estrictos para la aplicación de medidas correctivas.
- 11.4 Cuando no se apliquen las medidas correctivas o de mejora en el plazo acordado, o si esas medidas se consideran insuficientes, la autoridad competente adoptará las disposiciones que juzgue adecuadas, como la realización de una nueva evaluación, o la suspensión o retirada de la designación respecto de una o varias de las actividades para las que el servicio técnico ha sido designado.
- 11.5 Cuando la autoridad competente decida suspender o retirar la designación de un servicio técnico, comunicará su decisión al servicio técnico por correo certificado, e informará de ello a la secretaría de la CEPE. En cualquier caso, la autoridad competente adoptará todas las medidas necesarias para mantener la continuidad de las actividades ya emprendidas por el servicio técnico.

## 12. Expedientes de los servicios técnicos designados

- 12.1 La autoridad competente llevará expedientes de los servicios técnicos a fin de demostrar que se han cumplido efectivamente los requisitos para la designación.
- 12.2 La autoridad competente protegerá los expedientes de los servicios técnicos de un modo que garantice la confidencialidad.
- 12.3 Los expedientes de los servicios técnicos comprenderán como mínimo:
- La correspondencia pertinente;
  - Los registros e informes de las evaluaciones;
  - Copias de los certificados de designación.

## ANEXO 3

### Procedimientos relativos a las homologaciones de las Naciones Unidas

#### 1. Solicitud y realización de una homologación de las Naciones Unidas

- 1.1 La solicitud de una homologación de las Naciones Unidas será presentada a la autoridad homologante de una Parte Contratante por el fabricante o su representante autorizado (en lo sucesivo, "el solicitante").
- 1.2 Para cada tipo de vehículo, equipo o pieza podrá presentarse solo una solicitud, en una sola Parte Contratante que aplique los Reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a los cuales se solicite la homologación. Se deberá presentar una solicitud aparte para cada tipo de producto que se desee homologar.
- 1.3 La solicitud se acompañará de la información especificada en los Reglamentos de las Naciones Unidas en virtud de los cuales se solicite la homologación. Esta información comprenderá una descripción detallada de las características del prototipo que se desee homologar, con inclusión de dibujos, diagramas y fotografías, si fuera necesario.
- 1.4 La autoridad homologante podrá pedir al solicitante, mediante una petición motivada, que presente la información adicional necesaria para adoptar una decisión sobre los ensayos requeridos para la homologación o facilitar la ejecución de esos ensayos.
- 1.5 El solicitante pondrá a disposición de la autoridad homologante todos los vehículos de ruedas, equipos o piezas que sean necesarios para realizar los ensayos exigidos por los Reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a los cuales se solicite la homologación.
- 1.6 El cumplimiento de los requisitos establecidos en los Reglamentos de las Naciones Unidas se demostrará mediante ensayos adecuados realizados con vehículos de ruedas, equipos o piezas que sean representativos del tipo que se desee homologar.

La autoridad homologante aplicará el principio del "peor de los casos", seleccionando la variante o versión del tipo especificado que, a los efectos del ensayo, represente la peor de las condiciones del producto. Las decisiones que se adopten y su justificación se incorporarán al expediente de la homologación.

Sin embargo, el solicitante podrá seleccionar, de acuerdo con la autoridad homologante, un vehículo, equipo o pieza que, aunque no sea representativo del prototipo que se desea homologar, combine varias de las características más desfavorables con respecto al nivel de funcionamiento exigido por los Reglamentos de las Naciones Unidas (es decir, que represente el peor de los casos). Podrán utilizarse métodos de ensayo virtuales como ayuda para seleccionar el peor de los casos.

- 1.7 Los ensayos de homologación serán realizados o supervisados por los servicios técnicos. Para ello se utilizarán los procedimientos de ensayo y el equipo y las herramientas especificados en los Reglamentos de las Naciones Unidas.
- 1.8 Como alternativa a los procedimientos de ensayo mencionados en los párrafos 1.6 y 1.7 *supra*, podrán emplearse ensayos virtuales, cuando así lo pida el solicitante, a condición de que estén previstos en los Reglamentos de las Naciones Unidas pertinentes y de que se cumplan las condiciones generales establecidas en el anexo 8 del Acuerdo de 1958.

- 1.9 Las Partes Contratantes expedirán las homologaciones solo cuando puedan garantizar el cumplimiento de los requisitos de conformidad de la producción establecidos en el anexo 1 del Acuerdo de 1958.
- 1.10 Cuando los ensayos de homologación hayan demostrado que el prototipo cumple los requisitos técnicos del Reglamento de las Naciones Unidas, se concederá la homologación del prototipo, al que se asignarán un número de homologación de conformidad con lo dispuesto en el anexo 4 del Acuerdo de 1958 y una marca de homologación de conformidad con las disposiciones específicas del Reglamento de las Naciones Unidas de que se trate.
- 1.11 La autoridad homologante velará por que el expediente de homologación contenga la siguiente documentación:
- Un registro de la selección del peor de los casos y la justificación de esa selección, lo que podrá incluir información proporcionada por el fabricante;
  - Un registro de toda interpretación técnica importante que se haya efectuado, de todo método de ensayo diferente que se haya aplicado o de toda tecnología nueva que se haya introducido;
  - Un informe del ensayo elaborado por el servicio técnico que incluya los valores registrados en las mediciones y los ensayos prescritos en el Reglamento de las Naciones Unidas;
  - Los documentos de información proporcionados por el fabricante, que especifiquen debidamente las características del prototipo sometido a la homologación;
  - Una declaración de cumplimiento de los requisitos de conformidad de la producción establecidos en el anexo 1 del Acuerdo de 1958, en que se detalle cuáles de los arreglos mencionados en el párrafo 1.3 del anexo 1 de dicho Acuerdo se tuvieron en cuenta como base para la evaluación inicial, así como la fecha de la evaluación inicial y de las actividades de vigilancia;
  - El certificado de homologación.

## 2. Enmiendas de las homologaciones de las Naciones Unidas

- 2.1 El fabricante que posea una homologación de las Naciones Unidas para el vehículo, equipo o pieza que produce informará sin demora a la Parte Contratante que haya expedido dicha homologación de cualquier cambio que tenga lugar en las características del producto consignadas en la información a que se hace referencia en el párrafo 1.3.
- 2.2 La Parte Contratante decidirá cuál de los dos procedimientos de enmienda de la homologación de las Naciones Unidas establecidos en los párrafos 2.5 y 2.6 se aplicará. Cuando sea necesario, la Parte Contratante decidirá, en consulta con el fabricante, si es el caso de conceder una nueva homologación de las Naciones Unidas.
- 2.3 La solicitud de enmienda de la homologación de las Naciones Unidas solo podrá presentarse a la Parte Contratante que haya otorgado la homologación inicial.
- 2.4 Si la Parte Contratante considera necesario realizar inspecciones o ensayos antes de modificar la homologación de las Naciones Unidas, informará de ello al fabricante.
- 2.5 Cuando las características del prototipo registradas en los documentos de información y en los informes de los ensayos hayan cambiado y la Parte Contratante considere poco probable que estos cambios tengan efectos adversos apreciables en las características de inocuidad ambiental y/o seguridad funcional, y que en cualquier caso el tipo de producto sigue cumpliendo los requisitos establecidos en los Reglamentos de las Naciones Unidas de que se trate, la enmienda de la homologación de las Naciones Unidas se considerará una "revisión".
- En tal caso, la Parte Contratante expedirá las páginas revisadas de los documentos de información y los informes de los ensayos que sean necesarias, marcando cada una de esas páginas de un modo que indique claramente la naturaleza de la modificación y la fecha de reexpedición. Una versión actualizada y unificada de los documentos de información y los informes de los ensayos, acompañada de una descripción detallada de la modificación, se considerará suficiente para cumplir este requisito.
- 2.6 La enmienda de una homologación de las Naciones Unidas se considerará una "extensión" si, además del cambio de los datos consignados en los documentos de información:
- Se requieren nuevas inspecciones o ensayos; o
  - Se ha modificado cualquier información del documento de comunicación (con excepción de sus anexos); o

- c) Se solicita la aprobación de una serie ulterior de enmiendas después de la entrada en vigor, y esta puede concederse a condición de que se cumplan los requisitos referentes a una serie ulterior de enmiendas.
- 2.7 La confirmación o denegación de la enmienda de la homologación de las Naciones Unidas se notificará, especificando las modificaciones solicitadas, a las Partes Contratantes en el Acuerdo de 1958 que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas mediante un formulario de comunicación. Además, se modificará en consecuencia el índice de los documentos de información y los informes de ensayos adjuntos al documento de comunicación, para que indique la fecha de la revisión o extensión más reciente.
- 2.8 La autoridad homologante que conceda la extensión de la homologación actualizará el número de homologación aplicando un número de extensión que refleje la cantidad de extensiones ya otorgadas de conformidad con el anexo 4 del Acuerdo de 1958 y emitirá un formulario de comunicación revisado marcado con ese número de extensión.

## ANEXO 4

### Numeración de las homologaciones de las Naciones Unidas

1. A partir de la entrada en vigor del Acuerdo de 1958, las Partes Contratantes asignarán un número de homologación con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 1.10 y 2.8 del anexo 3 a cada nueva homologación y cada extensión de esa homologación.
2. A partir de la entrada en vigor del Acuerdo de 1958, y no obstante las disposiciones sobre las marcas de homologación que puedan figurar en cualquier versión de los Reglamentos de las Naciones Unidas, cuando así se solicite el fabricante asignará una marca de homologación conforme con los Reglamentos de las Naciones Unidas pertinentes, pero utilizando en ella los dos primeros dígitos de la sección 2 y los dígitos de la sección 3 del número de homologación mencionado en el presente anexo, como número de homologación de cada vehículo de ruedas, equipo o pieza para el que se conceda una nueva homologación o se extienda la homologación ya existente. Sin embargo, esta disposición no se aplicará cuando un Reglamento de las Naciones Unidas exija el uso de un código de homologación o de un código de identificación en la marca de homologación, en lugar de un número de homologación. Los ceros que precedan a la cifra de la sección 3 podrán omitirse.
3. Se asignará un número de homologación a cada prototipo homologado. Dicho número constará de cuatro secciones. Estas secciones estarán separadas entre sí por el carácter “\*\*”.

*Sección 1:* La letra mayúscula “E” seguida del número distintivo de la Parte Contratante que ha concedido la homologación.

*Sección 2:* El número del Reglamento de las Naciones Unidas pertinente, seguido de la letra “R” y luego de:

- a) Dos dígitos (con los ceros iniciales, si procede) que indiquen la serie de enmiendas por la que se hayan incorporado las disposiciones técnicas del Reglamento de las Naciones Unidas aplicadas en la homologación (00 para el Reglamento en su forma inicial);
- b) Una barra y dos dígitos (con los ceros iniciales, si procede) que indiquen el número de suplemento de la serie de enmiendas aplicada en la homologación (00 para la serie de enmiendas en su forma inicial);
- c) Una barra y uno o dos caracteres que indiquen la fase de aplicación, si es el caso.

*Sección 3:* Una secuencia numérica de cuatro dígitos (con los ceros iniciales, si procede). La secuencia comenzará por 0001.

*Sección 4:* Una secuencia numérica de dos dígitos (con los ceros iniciales, si procede) que indique la extensión. La secuencia comenzará por 00.

Todos los dígitos serán números arábigos.

4. Una misma Parte Contratante no asignará el mismo número a otra homologación.

Ejemplos:

Ejemplo de la segunda extensión de la cuarta homologación concedida por los Países Bajos con arreglo al Reglamento de las Naciones Unidas núm. 58 en su versión inicial:

E4\*58R00/00\*0004\*02

Ejemplo de la primera extensión de la 2439ª homologación concedida por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para un vehículo con arreglo al Reglamento de las Naciones Unidas núm. 83, tercera serie de enmiendas, versión para un vehículo de la categoría M o N1, clase I, en relación con la emisión de contaminantes según las prescripciones para los motores referentes al combustible:

E11\*83R03/00/J\*2439\*01

## ANEXO 5

### Distribución del expediente de homologación

1. Cuando una autoridad homologante deba proporcionar copias de una homologación y de la documentación adjunta o reciba una solicitud a ese efecto, enviará esos documentos en forma impresa o por correo electrónico, o por medio de la base de datos segura en Internet establecida por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.
2. Los documentos almacenados en la base de datos segura en Internet consistirán, como mínimo, en los documentos especificados en cada Reglamento de las Naciones Unidas. Estos incluirán la documentación por la que se haya comunicado a las Partes Contratantes la concesión, extensión, denegación o retirada de la homologación, o el cese definitivo de la producción de un tipo de vehículo de ruedas, equipo o pieza con arreglo al Reglamento de las Naciones Unidas.
3. Si las homologaciones aplicables a los vehículos de ruedas, sus equipos o sus piezas se almacenan en una base de datos segura en Internet, las marcas de homologación exigidas por los Reglamentos de las Naciones Unidas podrán sustituirse por un identificador exclusivo (UI) precedido del símbolo UI, a menos que en los propios Reglamentos se indique lo contrario. Ese identificador exclusivo será generado automáticamente por la base de datos.
4. Todas las Partes Contratantes que apliquen un Reglamento de las Naciones Unidas podrán acceder a la información relacionada con ese Reglamento que figure en la base de datos utilizando el identificador exclusivo, y ello les dará acceso a la información pertinente sobre las homologaciones que les interesen.
5. Los Reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958 podrán exigir la distribución de las homologaciones en forma electrónica utilizando la base de datos segura en Internet, cuando sea necesario para el funcionamiento eficiente del proceso de homologación, con sujeción a los derechos de acceso que definan las Partes Contratantes.



## ANEXO 6

### Procedimientos para resolver las cuestiones de interpretación relativas a la aplicación de los Reglamentos de las Naciones Unidas y a la concesión de homologaciones con arreglo a esos Reglamentos

#### 1. Cuestiones de interpretación anteriores a la concesión de la homologación de las Naciones Unidas

Cuando una solicitud de homologación de las Naciones Unidas exija a la autoridad homologante una interpretación importante de la aplicación del Reglamento de las Naciones Unidas, o cuando así lo pida el solicitante de la homologación, la autoridad homologante informará de ello a otras autoridades homologantes y recabará su opinión antes de adoptar una decisión.

La autoridad homologante interesada comunicará a las otras autoridades homologantes que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas la cuestión planteada y la solución propuesta para la interpretación, con inclusión de toda información de apoyo que le haya facilitado el fabricante. Por regla general, esto se hará por vía electrónica. El plazo para las respuestas de las otras autoridades homologantes será de 14 días.

- a) Una vez consideradas todas las observaciones que haya recibido, la autoridad homologante podrá conceder las homologaciones con arreglo a la nueva interpretación;
- b) Si no le es posible tomar una decisión acorde con las observaciones recibidas, la autoridad homologante pedirá nuevas aclaraciones mediante el procedimiento descrito en el párrafo 3 *infra*.

#### 2. Cuestiones de interpretación posteriores a la concesión de la homologación de las Naciones Unidas

Cuando las Partes Contratantes tengan interpretaciones diferentes respecto de una homologación ya concedida, se aplicarán los procedimientos que se describen a continuación.

En primer lugar, las Partes Contratantes interesadas procurarán resolver la cuestión de común acuerdo. Para ello será necesario establecer contactos, y que cada Parte Contratante examine los procedimientos utilizados para el ensayo y la homologación de los vehículos de ruedas, los equipos o las piezas que hayan suscitado la controversia. Se aplicarán los siguientes procedimientos:

- a) Si la autoridad homologante reconoce que ha cometido un error, adoptará medidas con arreglo a lo previsto en el Acuerdo de 1958, en particular en su artículo 4;
- b) Si se llega a un acuerdo que requiere una interpretación nueva o diferente de la práctica vigente (por cualquiera de las Partes Contratantes), este hecho se comunicará con carácter urgente a las otras Partes Contratantes que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas de que se trate. Las otras Partes tendrán 14 días para formular observaciones sobre la decisión, después de lo cual las autoridades homologantes, habiendo examinado las observaciones recibidas, podrán expedir homologaciones de las Naciones Unidas con arreglo a la nueva interpretación;
- c) Cuando no sea posible llegar a un acuerdo, las Partes Contratantes interesadas solicitarán un nuevo examen mediante el proceso de arbitraje descrito en el párrafo 3 *infra*;
- d) En todos los casos, la cuestión será señalada a la atención del grupo de trabajo subsidiario competente del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Si se considera necesario, el órgano de trabajo subsidiario presentará al WP.29 propuestas de enmiendas reglamentarias adecuadas que puedan resolver las diferencias de interpretación.

#### 3. Proceso de arbitraje por conducto del WP.29 y sus grupos de trabajo subsidiarios

Los Presidentes de los grupos de trabajo subsidiarios determinarán las cuestiones que se planteen a raíz de las distintas interpretaciones de las Partes Contratantes en relación con la aplicación de los Reglamentos de las Naciones Unidas y la concesión de homologaciones de las Naciones Unidas en virtud de esos Reglamentos, con miras a establecer lo antes posible medidas que permitan resolver las diferencias de interpretación.

Los Presidentes de los grupos de trabajo elaborarán procedimientos adecuados para tratar estas cuestiones de interpretación, a fin de demostrar al WP.29 que:

- a) Se toman plenamente en consideración las diferentes opiniones de las autoridades homologantes de las Partes Contratantes interesadas, así como las opiniones de otras Partes Contratantes que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas;
- b) Las decisiones se basan en un asesoramiento técnico adecuado, que tiene en cuenta todos los aspectos del tema en cuestión;
- c) Siempre que es posible, la decisión se toma por unanimidad; y
- d) Los procedimientos son transparentes y auditables.

Si es necesario para resolver la cuestión, el Presidente podrá presentar un nuevo tema del programa para que se incluya en el período de sesiones siguiente del grupo de trabajo subsidiario, sin necesidad de obtener la aprobación previa del WP.29. En esos casos, el Presidente informará al WP.29 de los progresos realizados tan pronto como sea posible.

Al término del proceso de arbitraje, el Presidente presentará un informe al WP.29.

3.1. Cuando la cuestión puede resolverse dentro del marco reglamentario vigente:

Se aplicará la interpretación del Reglamento de las Naciones Unidas acordada por el grupo de trabajo, y las autoridades homologantes concederán las homologaciones de las Naciones Unidas aplicando esa interpretación.

3.2. Cuando la cuestión no puede resolverse dentro del marco reglamentario vigente:

Se informará de ello al WP.29 y este pedirá al grupo de trabajo subsidiario pertinente que examine la cuestión con carácter prioritario en su período de sesiones siguiente. El programa del período de sesiones se modificará en consecuencia.

El grupo de trabajo subsidiario examinará toda propuesta relativa a la cuestión de interpretación y a su vez presentará propuestas oficiales al WP.29 para enmendar el Reglamento de las Naciones Unidas en cuestión aplicando los procedimientos normales. El WP.29 examinará el tema con carácter prioritario en su período de sesiones siguiente.

## ANEXO 7

### Procedimiento para las homologaciones con exención relativas a nuevas tecnologías

1. Las Partes Contratantes que apliquen un Reglamento de las Naciones Unidas podrán, cuando así lo solicite un fabricante, conceder una homologación con exención en virtud de dicho Reglamento para un vehículo, equipo o pieza que incorpore tecnologías que sean incompatibles con uno o varios requisitos del Reglamento, previa autorización del Comité Administrativo del Acuerdo de 1958, mediante el procedimiento descrito en los párrafos 2 a 12 del presente anexo.
2. En espera de la decisión sobre la autorización de tal exención, la Parte Contratante que aplique el Reglamento de las Naciones Unidas podrá conceder una homologación provisional para su territorio únicamente. Las otras Partes Contratantes que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas podrán decidir aceptar esta homologación provisional en su territorio.
3. La Parte Contratante que conceda la homologación provisional mencionada en el párrafo 2 del presente anexo notificará esta decisión al Comité Administrativo y le presentará un expediente que contenga lo siguiente:
  - a) Los motivos por los que las tecnologías o el concepto de que se trate hacen que el vehículo, equipo o pieza sea incompatible con los requisitos establecidos en el Reglamento de las Naciones Unidas;
  - b) Una descripción de las consideraciones ambientales, de seguridad y de otra índole y de las medidas adoptadas;
  - c) Una descripción de los ensayos y de sus resultados que demuestre que, en comparación con los requisitos respecto de los cuales se solicita la exención, se consigue un nivel de seguridad y protección ambiental por lo menos equivalente;

- d) Una solicitud de autorización para conceder una homologación con exención en virtud del Reglamento de las Naciones Unidas para el tipo de vehículo, equipo o pieza en cuestión.
4. El Comité Administrativo examinará la notificación completa mencionada en el párrafo 3 del presente anexo en el período de sesiones siguiente a su recepción, a condición de que la haya recibido por lo menos tres meses antes de ese período de sesiones. Tras examinar la notificación, el Comité Administrativo podrá decidir autorizar o denegar la concesión de la homologación con exención, o remitir el asunto al grupo de trabajo subsidiario competente.
  5. La decisión del Comité Administrativo se adoptará de conformidad con el procedimiento indicado en el apéndice, artículo 8.
  6. La solicitud de homologación con exención en virtud de un Reglamento de las Naciones Unidas tal como se describe en el párrafo 3 del presente anexo se considerará autorizada a menos que, en el plazo de un mes contado a partir de la notificación por el Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas de la decisión de autorización del Comité Administrativo, más de un quinto de las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas en el momento de la notificación informen al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de su desacuerdo con la autorización de esa homologación.
  7. Cuando la autorización para conceder la homologación con exención haya sido aprobada, el Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas notificará esa aprobación a las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas con la mayor celeridad posible.  
A partir de la fecha de esa notificación, la Parte Contratante a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente anexo podrá otorgar la homologación con exención en virtud de ese Reglamento de las Naciones Unidas. Esta homologación será aceptada por las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas, a menos que hayan comunicado al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas su desacuerdo o su intención de no aceptar la homologación con exención de inmediato. Las Partes Contratantes que hayan notificado su desacuerdo o su intención de no aplicar esa homologación de inmediato podrán, con la autorización del Comité Administrativo, aceptar la homologación con exención en una fecha posterior, notificando esa decisión al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.
  8. El Comité Administrativo especificará toda restricción que rijan en la decisión de autorización. Los plazos no serán inferiores a 36 meses. Las Partes Contratantes que apliquen el Reglamento de las Naciones Unidas aceptarán la homologación con exención como mínimo hasta la expiración del plazo fijado, si es el caso, o, cuando el Reglamento de las Naciones Unidas en cuestión se modifique posteriormente con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 9 y 10 del presente anexo para tener en cuenta la tecnología considerada en la homologación con exención, hasta la fecha a partir de la cual las Partes Contratantes puedan rechazar las homologaciones correspondientes a la versión anterior de dicho Reglamento, si esta fecha es anterior.  
La Parte Contratante autorizada a conceder la homologación con exención comprobará que el fabricante cumpla plenamente todas las restricciones asociadas a esa homologación y que el formulario de comunicación indique con claridad que la homologación se basa en una exención autorizada por el Comité Administrativo.
  9. El Comité Administrativo informará al mismo tiempo al grupo de trabajo subsidiario encargado del Reglamento de las Naciones Unidas sobre la autorización para conceder la homologación con exención.  
La Parte Contratante autorizada a conceder la homologación con exención presentará al grupo de trabajo subsidiario encargado del Reglamento de las Naciones Unidas en virtud del cual se solicitó la homologación con exención una propuesta de enmienda de dicho Reglamento, con vistas a adaptarlo al desarrollo tecnológico. Esta presentación se efectuará a más tardar en el período de sesiones del grupo de trabajo subsidiario que siga a la notificación de la decisión de autorización del Comité Administrativo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6 del presente anexo.
  10. Tan pronto como el Reglamento de las Naciones Unidas haya sido enmendado a fin de tener en cuenta la tecnología para la que se concedió la homologación con exención y la enmienda haya entrado en vigor, el fabricante estará autorizado a solicitar la homologación en virtud del Reglamento de las Naciones Unidas enmendado, en sustitución de la homologación con exención concedida anteriormente respecto de este Reglamento. La autoridad homologante que conceda esa homologación retirará, en cuanto sea razonable, la homologación otorgada con exención, o informará a la autoridad homologante que haya concedido esta homologación de que debe retirarla.
  11. Si el procedimiento de enmienda del Reglamento de las Naciones Unidas no hubiera concluido cuando expire el plazo mencionado en el párrafo 8 del presente anexo, podrá prorrogarse la validez de la homologación con exención, a

petición de la Parte Contratante que la haya concedido, previa decisión en ese sentido adoptada de conformidad con el procedimiento descrito en los párrafos 2 y 3 del presente anexo. Sin embargo, si la Parte Contratante autorizada a conceder la homologación con exención no presenta la propuesta de enmienda del Reglamento de las Naciones Unidas antes del plazo indicado en el párrafo 9 de este anexo, deberá retirar inmediatamente esa homologación con exención, teniendo en cuenta el plazo a que se hace referencia en el párrafo 8 del presente anexo. La Parte Contratante que retire la homologación con exención informará de ello al Comité Administrativo en su siguiente período de sesiones.

12. Si el Comité Administrativo decide denegar la autorización para conceder la homologación con exención, la Parte Contratante que haya otorgado la homologación provisional mencionada en el párrafo 2 del presente anexo podrá retirar esa homologación provisional. En ese caso, esta Parte Contratante dará aviso de inmediato al titular de la homologación provisional de que esa homologación, concedida de conformidad con el párrafo 2 del presente anexo, se retirará una vez transcurridos 6 meses de la fecha de la decisión, teniendo en cuenta que la homologación provisional deberá ser válida por al menos 12 meses contados a partir de la fecha de la concesión.

## ANEXO 8

### Condiciones generales aplicables a los métodos de ensayo virtuales

#### 1. Esquema para los ensayos virtuales

El siguiente esquema constituirá la estructura básica para la descripción y realización de los ensayos virtuales:

- a) Finalidad;
- b) Modelo de la estructura;
- c) Condiciones límite;
- d) Hipótesis de carga;
- e) Cálculos;
- f) Evaluación;
- g) Documentación.

#### 2. Fundamentos de la simulación y el cálculo informáticos

##### 2.1 Modelo matemático

El modelo matemático será proporcionado por el fabricante, y reflejará la complejidad de la estructura de los vehículos de ruedas, el equipo y las piezas que se deban someter a ensayo, de conformidad con los requisitos de los Reglamentos de las Naciones Unidas que interesen y sus condiciones límite.

Las mismas disposiciones se aplicarán, *mutatis mutandis*, al ensayo de los componentes independientes del vehículo.

##### 2.2 Proceso de validación del modelo matemático

El modelo matemático se validará por comparación con las condiciones de ensayo reales.

A tal fin, se efectuarán los ensayos físicos adecuados para poder comparar los resultados del modelo matemático con los resultados de un ensayo físico. La comparabilidad de los resultados de los ensayos deberá demostrarse. El fabricante o el servicio técnico prepararán un informe de validación, que presentarán a la autoridad homologante.

Toda modificación del modelo matemático o el programa informático que pueda dejar sin efecto el informe de validación se señalará a la atención de la autoridad homologante, que podrá exigir la realización de un nuevo proceso de validación.

##### 2.3 Documentación

Los datos y las herramientas auxiliares para la simulación y el cálculo serán puestos a disposición por el fabricante y estarán documentados de un modo que sea adecuado para el servicio técnico.

### 3. Herramientas y apoyo

A petición de la autoridad homologante o del servicio técnico, el fabricante proporcionará las herramientas necesarias, incluido el programa informático adecuado, o dará acceso a ellas.

Además, el fabricante prestará a la autoridad homologante o al servicio técnico un apoyo adecuado.

El deber del fabricante de ofrecer acceso o apoyo al servicio técnico no eximirá a este servicio de ninguna obligación con respecto a las competencias de su personal, el pago de los derechos de licencia y el respeto de la confidencialidad.

## ANEXO III

# 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 esos Vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998

*(Reproducción de los documentos ECE/TRANS/132 y Corr.1)*

### PREÁMBULO

#### LAS PARTES CONTRATANTES,

**HABIENDO DECIDIDO** concertar un Acuerdo con el fin de establecer un proceso para promover la elaboración de reglamentos técnicos mundiales que garanticen un alto nivel de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y prevención del robo de los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos,

**HABIENDO DECIDIDO** que ese proceso promoverá también la armonización de los reglamentos técnicos ya existentes, reconociendo el derecho de las autoridades regionales, nacionales y subnacionales de adoptar y mantener reglamentos técnicos en materia de salud, seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y prevención del robo que sean más estrictos que los establecidos a nivel mundial,

**ESTANDO AUTORIZADAS** a concertar un Acuerdo de esa naturaleza en virtud del párrafo 1 a) del mandato de la CEPE y del capítulo XIII, artículo 50, del reglamento de la CEPE,

**RECONOCIENDO** que el presente Acuerdo no menoscaba los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes en virtud de los acuerdos internacionales existentes sobre salud, seguridad y protección del medio ambiente,

**RECONOCIENDO** que el presente Acuerdo no menoscaba los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes en virtud de los acuerdos celebrados al amparo de la Organización Mundial del Comercio (OMC), incluido el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC), y con la intención de elaborar en el marco del presente Acuerdo reglamentos técnicos mundiales que les sirvan de base para establecer su reglamentación técnica de manera coherente con esos acuerdos,

**TENIENDO EL PROPÓSITO** de que las Partes Contratantes en el presente Acuerdo utilicen los reglamentos técnicos mundiales que se establezcan en el marco del presente Acuerdo como base para su propia reglamentación técnica,

**RECONOCIENDO** la importancia que reviste para la salud, la seguridad y el bienestar públicos la continua mejora y elevación de los niveles de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y prevención del robo de los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, así como las ventajas para el comercio internacional, la elección de los consumidores y el precio de los productos que podría reportar una mayor convergencia de los reglamentos técnicos actuales y futuros y de las normas conexas,

**RECONOCIENDO** el derecho de los Gobiernos de procurar y aplicar mejoras en los niveles de salud, seguridad y protección del medio ambiente, y de determinar si los reglamentos técnicos mundiales que se establezcan en el marco del presente Acuerdo responden a sus necesidades,

**RECONOCIENDO** la importante labor de armonización ya realizada en el marco del Acuerdo de 1958,

**RECONOCIENDO** el interés y los conocimientos especializados existentes en las diferentes regiones geográficas con respecto a los problemas relacionados con la seguridad, el medio ambiente, la energía y el robo y a los métodos para resolver esos problemas, así como el valor de ese interés y esos conocimientos para elaborar reglamentos técnicos mundiales que ayuden a conseguir esas mejoras y a reducir al mínimo las divergencias,

**DESEANDO** fomentar la adopción en los países en desarrollo de los reglamentos técnicos mundiales que se establezcan, teniendo en cuenta los problemas y circunstancias especiales de esos países, y en particular los de los países menos adelantados,

**DESEANDO** que los reglamentos técnicos aplicados por las Partes Contratantes sean objeto de la debida consideración mediante la aplicación de procedimientos transparentes en la elaboración de los reglamentos técnicos mundiales, y que esa consideración incluya análisis comparativos de los beneficios y de la eficacia en relación con el costo,

**RECONOCIENDO** que el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales que prevean altos niveles de protección alentará a los países a concluir que esos reglamentos brindarán los niveles necesarios de protección y eficacia en su jurisdicción,

**RECONOCIENDO** el efecto de la calidad de los combustibles en la eficacia de los controles ambientales de los vehículos, la salud humana y la eficiencia energética, y

**RECONOCIENDO** que el uso de procedimientos transparentes reviste especial importancia en la elaboración de reglamentos técnicos mundiales en el marco del presente Acuerdo, y que este proceso debe ser compatible con los procesos de elaboración de reglamentos de las Partes Contratantes en el presente Acuerdo,

**HAN ACORDADO** lo siguiente:

### Artículo 1

#### **Propósito**

- 1.1 El propósito del presente Acuerdo es:
  - 1.1.1 Establecer un proceso mundial mediante el cual las Partes Contratantes de todas las regiones del mundo puedan elaborar conjuntamente reglamentos técnicos mundiales relativos a la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la prevención del robo de los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos;
  - 1.1.2 Velar por que, al elaborar los reglamentos técnicos mundiales, se tengan debida y objetivamente en cuenta los reglamentos técnicos vigentes en las Partes Contratantes, así como los Reglamentos de la CEPE;
  - 1.1.3 Velar por que, al elaborar los reglamentos técnicos mundiales, se tomen objetivamente en consideración, según corresponda, el análisis de la mejor tecnología disponible, las ventajas relativas y la eficacia en relación con el costo;
  - 1.1.4 Velar por que los procedimientos empleados en la elaboración de los reglamentos técnicos mundiales sean transparentes;
  - 1.1.5 Alcanzar altos niveles de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y prevención del robo en la comunidad mundial y velar por que las medidas adoptadas en el marco del presente Acuerdo no fomenten ni generen una reducción de esos niveles en la jurisdicción de las Partes Contratantes, incluido el plano subnacional;
  - 1.1.6 Reducir los obstáculos técnicos al comercio internacional mediante la armonización de los reglamentos técnicos vigentes en las Partes Contratantes y los Reglamentos de la CEPE, y la elaboración de nuevos reglamentos técnicos mundiales que regulen la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la prevención del robo de los vehículos de ruedas y de los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, de manera compatible con el logro de altos niveles de seguridad y protección del medio ambiente y con los demás propósitos arriba señalados, y
  - 1.1.7 Velar por que, cuando se requieran distintos niveles de rigor para facilitar las actividades de reglamentación de algunos países, en particular de los países en desarrollo, esas necesidades se tengan en cuenta al elaborar y establecer los reglamentos técnicos mundiales.
- 1.2 El presente Acuerdo se aplicará en paralelo con el Acuerdo de 1958, sin perjuicio de la autonomía institucional de cada Acuerdo.

### Artículo 2

#### **Partes Contratantes y entidades de carácter consultivo**

- 2.1 Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los países miembros de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), las organizaciones regionales de integración económica constituidas por países miembros de la CEPE, y los países admitidos por la CEPE con carácter consultivo de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 de su mandato.

- 2.2 Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los países miembros de las Naciones Unidas que participen en determinadas actividades de la CEPE con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 11 del mandato de la Comisión, así como las organizaciones regionales de integración económica constituidas por esos países.
- 2.3 Los organismos especializados y las organizaciones, incluidas las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, reconocidos como entidades consultivas por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas podrán participar como tales en las deliberaciones de los grupos de trabajo cuando se examinen temas que les interesen de modo especial.

### Artículo 3

#### **Comité Ejecutivo**

- 3.1 Los representantes de las Partes Contratantes constituirán el Comité Ejecutivo del presente Acuerdo y se reunirán como tal al menos una vez al año.
- 3.2 El reglamento del Comité Ejecutivo figura en el anexo B del presente Acuerdo.
- 3.3 El Comité Ejecutivo:
- 3.3.1 Se encargará de la aplicación del presente Acuerdo, incluido el establecimiento de prioridades para las actividades que se realicen en el marco del Acuerdo;
  - 3.3.2 Examinará todas las recomendaciones y los informes que le presenten los grupos de trabajo en relación con el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales en el marco del presente Acuerdo; y
  - 3.3.3 Desempeñará las otras funciones que correspondan en virtud del presente Acuerdo.
- 3.4 El Comité Ejecutivo adoptará la decisión final con respecto a la inclusión de los reglamentos en el compendio de posibles reglamentos técnicos mundiales y al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales en el marco del presente Acuerdo.
- 3.5 El Comité Ejecutivo, en el desempeño de sus funciones, utilizará información procedente de todas las fuentes pertinentes, cuando lo estime oportuno.

### Artículo 4

#### **Criterios que deberán cumplir los reglamentos técnicos**

- 4.1 Para ser incluido en el compendio con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 o establecido de conformidad con lo previsto en el artículo 6, un reglamento técnico deberá cumplir los siguientes criterios:
- 4.1.1 Contener una descripción clara de los vehículos de ruedas y los equipos o piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos que están sujetos al reglamento.
  - 4.1.2 Contener requisitos que:
    - 4.1.2.1 Establezcan altos niveles de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética o prevención del robo; y
    - 4.1.2.2 Cuando proceda, estén expresados en términos de los resultados y no de las características de diseño.
  - 4.1.3 Incluir:
    - 4.1.3.1 El método de ensayo mediante el cual se demostrará su cumplimiento;
    - 4.1.3.2 En el caso de los reglamentos que se vayan a incorporar en el compendio con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, una descripción clara, cuando proceda, de las etiquetas y/o marcas de aprobación o certificación necesarias para la homologación y el control de la conformidad de la producción o para cumplir los requisitos de autocertificación del fabricante; y
    - 4.1.3.3 Cuando proceda, un plazo mínimo recomendado, razonable y viable, que las Partes Contratantes deban conceder antes de exigir el cumplimiento del reglamento.
- 4.2 Un reglamento técnico mundial podrá especificar niveles alternativos de rigor o eficacia de ámbito no mundial, así como los procedimientos de ensayo adecuados, cuando sea necesario para facilitar las actividades de reglamentación de algunos países, en particular de los países en desarrollo.



Artículo 5**Compendio de posibles reglamentos técnicos mundiales**

5.1 Se creará y mantendrá un compendio de los reglamentos técnicos de las Partes Contratantes, que no sean Reglamentos de la CEPE, propuestos para su armonización o su adopción como reglamentos técnicos mundiales (que se denominará Compendio de Posibles Reglamentos).

5.2 Inclusión de reglamentos técnicos en el Compendio de Posibles Reglamentos

Toda Parte Contratante podrá presentar al Comité Ejecutivo una solicitud de que se incluya en el Compendio de Posibles Reglamentos cualquier reglamento técnico que esa Parte Contratante haya aplicado, esté aplicando o haya aprobado para su aplicación en el futuro.

5.2.1 La solicitud mencionada en el párrafo 5.2 deberá contener:

5.2.1.1 Una copia de ese reglamento;

5.2.1.2 Toda la documentación técnica disponible que apoye ese reglamento, incluida la documentación referente a la mejor tecnología disponible, las ventajas relativas y la eficacia en relación con el costo; y

5.2.1.3 Una mención de toda norma voluntaria internacional pertinente que esté en vigor o cuya entrada en vigor sea inminente.

5.2.2 El Comité Ejecutivo examinará todas las solicitudes que satisfagan los requisitos establecidos en el artículo 4 y en el párrafo 5.2.1 del presente artículo. El reglamento técnico se incluirá en el Compendio de Posibles Reglamentos si cuenta con un voto favorable de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7.1 del artículo 7 del anexo B. La documentación presentada con la solicitud relativa a ese reglamento se adjuntará como apéndice del reglamento técnico que se incluya en el Compendio.

5.2.3 Se considerará que el Secretario General ha incluido el reglamento en el Compendio en la fecha en que esa inclusión sea apoyada por un voto favorable con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5.2.2 del presente artículo.

5.3 Eliminación de reglamentos técnicos del Compendio de Posibles Reglamentos

Un reglamento técnico se eliminará del Compendio de Posibles Reglamentos ya sea:

5.3.1 Cuando se incorpore al Registro Mundial un reglamento técnico mundial que contenga requisitos referentes a los mismos elementos de funcionamiento o características de diseño del producto que regule el reglamento técnico incluido en el Compendio;

5.3.2 Cuando hayan transcurrido cinco años de la inclusión del reglamento con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo, o al cabo de cada período subsiguiente de cinco años, a menos que el Comité Ejecutivo confirme, mediante un voto favorable de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7.1 del artículo 7 del anexo B, la inclusión del reglamento técnico en el Compendio de Posibles Reglamentos; o

5.3.3 En respuesta a una petición escrita de la Parte Contratante que haya solicitado inicialmente la inclusión del reglamento técnico. Esta petición deberá indicar los motivos para la eliminación del reglamento.

5.4 Disponibilidad de los documentos

Todos los documentos examinados por el Comité Ejecutivo en cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo serán de dominio público.

Artículo 6**Registro de reglamentos técnicos mundiales**

6.1 Se creará y mantendrá un registro de los reglamentos técnicos mundiales elaborados y establecidos con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo. Ese registro se denominará Registro Mundial.

6.2 Establecimiento de reglamentos técnicos mundiales en el Registro Mundial mediante la armonización de reglamentos vigentes

Una Parte Contratante podrá proponer la elaboración de un reglamento técnico mundial armonizado relativo a los elementos de funcionamiento o las características de diseño abordados en un reglamento técnico incluido en el Compendio de Posibles Reglamentos, en un Reglamento de la CEPE, o en ambos.

- 6.2.1 La propuesta a que se hace referencia en el párrafo 6.2 deberá contener:
  - 6.2.1.1 Una explicación del objetivo del reglamento técnico mundial propuesto;
  - 6.2.1.2 Una descripción o, si existe, el proyecto de texto del reglamento técnico mundial propuesto;
  - 6.2.1.3 La documentación disponible que pueda facilitar el análisis de las cuestiones que hayan de abordarse en el informe exigido de conformidad con el párrafo 6.2.4.2.1 del presente artículo;
  - 6.2.1.4 Una lista de todos los reglamentos técnicos del Compendio de Posibles Reglamentos y de cualquier Reglamento de la CEPE que regulen los mismos elementos de funcionamiento o características de diseño que regulará el reglamento técnico mundial propuesto; y
  - 6.2.1.5 Una mención de toda norma voluntaria internacional conocida que pueda ser de interés.
- 6.2.2 Las propuestas a que se refiere el párrafo 6.2.1 del presente artículo se presentarán al Comité Ejecutivo.
- 6.2.3 El Comité Ejecutivo no remitirá a un grupo de trabajo ninguna propuesta que, a su juicio, no cumpla los requisitos restablecidos en el artículo 4 y en el párrafo 6.2.1 del presente artículo. Las demás propuestas podrán ser remitidas a un grupo de trabajo apropiado.
- 6.2.4 Cuando se le remita una propuesta con miras a la elaboración de un reglamento técnico mundial mediante la armonización, el grupo de trabajo, aplicando procedimientos transparentes:
  - 6.2.4.1 Elaborará recomendaciones relativas a ese reglamento técnico mundial, para lo cual:
    - 6.2.4.1.1 Tendrá en cuenta el objetivo del reglamento técnico mundial propuesto y la necesidad de establecer niveles alternativos de rigor o eficacia;
    - 6.2.4.1.2 Examinará todos los reglamentos técnicos incluidos en el Compendio de Posibles Reglamentos y todo Reglamento de la CEPE que regulen los mismos elementos de funcionamiento;
    - 6.2.4.1.3 Examinará toda la documentación adjunta a los reglamentos mencionados en el párrafo 6.2.4.1.2 del presente artículo;
    - 6.2.4.1.4 Examinará todas las evaluaciones disponibles de la equivalencia funcional que sean de interés para el examen del reglamento técnico mundial propuesto, incluidas las evaluaciones de otras normas conexas;
    - 6.2.4.1.5 Verificará que el reglamento técnico mundial en elaboración cumpla su objetivo declarado y los criterios expuestos en el artículo 4; y
    - 6.2.4.1.6 Considerará debidamente la posibilidad de establecer el reglamento técnico en el marco del Acuerdo de 1958.
  - 6.2.4.2 Presentará al Comité Ejecutivo:
    - 6.2.4.2.1 Un informe escrito que contenga su recomendación con respecto al reglamento técnico mundial, junto con toda la información y los datos técnicos que haya tenido en cuenta al formular dicha recomendación, describa su examen de la información especificada en el párrafo 6.2.4.1 del presente artículo, y exponga los fundamentos que justifiquen sus recomendaciones, con una explicación de los motivos por los que haya rechazado los otros requisitos y enfoques reglamentarios considerados; y
    - 6.2.4.2.2 El texto del reglamento técnico mundial recomendado, si lo hubiere.
- 6.2.5 El Comité Ejecutivo, aplicando procedimientos transparentes:
  - 6.2.5.1 Determinará si las recomendaciones relativas al reglamento técnico mundial y el informe se basan en una realización suficiente y minuciosa de las actividades especificadas en el párrafo 6.2.4.1 del presente artículo. Si el Comité Ejecutivo determina que las recomendaciones, el informe y/o el

texto del reglamento técnico mundial recomendado, si lo hubiere, no son adecuados, devolverá el reglamento y el informe al grupo de trabajo para que los revise o complete.

- 6.2.5.2 Considerará la posibilidad de establecer el reglamento técnico mundial recomendado de conformidad con los procedimientos previstos en el párrafo 7.2 del artículo 7 del anexo B. Un voto de consenso del Comité Ejecutivo a favor de un reglamento supondrá la incorporación de ese reglamento en el Registro Mundial.
  - 6.2.6 Un reglamento técnico mundial se considerará establecido en el Registro Mundial a partir de la fecha en que el Comité Ejecutivo haya votado por consenso a favor de ese reglamento.
  - 6.2.7 Tras el establecimiento de un reglamento técnico mundial por el Comité Ejecutivo, la secretaría adjuntará a dicho reglamento copia de toda la documentación pertinente, con inclusión de la propuesta presentada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.2.1 del presente artículo y de las recomendaciones y el informe requeridos en virtud del párrafo 6.2.4.2.1 del presente artículo.
- 6.3 Establecimiento de nuevos reglamentos técnicos mundiales en el Registro Mundial

Una Parte Contratante podrá proponer la elaboración de un nuevo reglamento técnico mundial relativo a elementos de funcionamiento o características de diseño que no estén regulados en los reglamentos técnicos incluidos en el Compendio de Posibles Reglamentos ni en los Reglamentos de la CEPE.

- 6.3.1 La propuesta mencionada en el párrafo 6.3 deberá contener:
  - 6.3.1.1 Una explicación del objetivo del nuevo reglamento técnico mundial propuesto que, en lo posible, se base en datos objetivos;
  - 6.3.1.2 Una descripción o, si existe, el proyecto de texto del nuevo reglamento técnico mundial propuesto;
  - 6.3.1.3 Toda documentación disponible que pueda facilitar el análisis de las cuestiones que hayan de abordarse en el informe exigido de conformidad con el párrafo 6.3.4.2.1 del presente artículo; y
  - 6.3.1.4 Una mención de toda norma voluntaria internacional conocida que pueda ser de interés.
- 6.3.2 Las propuestas a que se refiere el párrafo 6.3.1 del presente artículo se presentarán al Comité Ejecutivo.
- 6.3.3 El Comité Ejecutivo no remitirá a un grupo de trabajo ninguna propuesta que, a su juicio, no cumpla los requisitos establecidos en el artículo 4 y en el párrafo 6.3.1 del presente artículo. Las demás propuestas podrán ser remitidas a un grupo de trabajo apropiado.
- 6.3.4 Cuando se le remita una propuesta con miras a la elaboración de un nuevo reglamento técnico mundial, el grupo de trabajo, aplicando procedimientos transparentes:
  - 6.3.4.1 Elaborará recomendaciones relativas a ese nuevo reglamento técnico mundial, para lo cual:
    - 6.3.4.1.1 Tendrá en cuenta el objetivo del nuevo reglamento técnico mundial propuesto y la necesidad de establecer niveles alternativos de rigor o eficacia;
    - 6.3.4.1.2 Examinará la viabilidad técnica;
    - 6.3.4.1.3 Examinará la viabilidad económica;
    - 6.3.4.1.4 Examinará las ventajas, incluidas las de los otros requisitos y enfoques reglamentarios considerados;
    - 6.3.4.1.5 Comparará la posible eficacia en relación con el costo del reglamento recomendado con la de los otros requisitos y enfoques reglamentarios considerados;
    - 6.3.4.1.6 Verificará que el nuevo reglamento técnico mundial en elaboración cumpla su objetivo declarado y los criterios expuestos en el artículo 4; y
    - 6.3.4.1.7 Considerará debidamente la posibilidad de establecer el reglamento técnico en el marco del Acuerdo de 1958.
  - 6.3.4.2 Presentará al Comité Ejecutivo:
    - 6.3.4.2.1 Un informe escrito que contenga su recomendación con respecto al nuevo reglamento técnico mundial, junto con toda la información y los datos técnicos que haya tenido

en cuenta al formular dicha recomendación, describa su examen de la información especificada en el párrafo 6.3.4.1 del presente artículo, y exponga los fundamentos que justifiquen sus recomendaciones, con una explicación de los motivos por los que haya rechazado los otros requisitos y enfoques reglamentarios considerados; y

6.3.4.2 El texto del nuevo reglamento técnico mundial recomendado, si lo hubiere.

6.3.5 El Comité Ejecutivo, aplicando procedimientos transparentes:

6.3.5.1 Determinará si las recomendaciones relativas al nuevo reglamento técnico mundial y el informe se basan en una realización suficiente y minuciosa de las actividades especificadas en el párrafo 6.3.4.1 del presente artículo. Si el Comité Ejecutivo determina que las recomendaciones, el informe y/o el texto del nuevo reglamento técnico mundial recomendado, si lo hubiere, no son adecuados, devolverá el reglamento y el informe al grupo de trabajo para los revise o complete.

6.3.5.2 Considerará la posibilidad de establecer el nuevo reglamento técnico mundial recomendado de conformidad con los procedimientos previstos en el párrafo 7.2 del artículo 7 del anexo B. Un voto de consenso del Comité Ejecutivo a favor de un reglamento supondrá la incorporación de ese reglamento en el Registro Mundial.

6.3.6 El reglamento técnico mundial se considerará establecido en el Registro Mundial a partir de la fecha en que el Comité Ejecutivo haya votado por consenso a favor de ese reglamento.

6.3.7 Tras el establecimiento de un nuevo reglamento técnico mundial por el Comité Ejecutivo, la secretaría adjuntará a dicho reglamento copia de toda la documentación pertinente, con inclusión de la propuesta presentada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.3.1 del presente artículo y de las recomendaciones y el informe requeridos en virtud del párrafo 6.3.4.2.1 del presente artículo.

6.4 Enmienda de los reglamentos técnicos mundiales establecidos

El proceso para la enmienda de cualquier reglamento técnico mundial establecido en el Registro Mundial con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo será el mismo que se describe en el párrafo 6.3 del presente artículo para la incorporación de un nuevo reglamento técnico mundial en el Registro Mundial.

6.5 Disponibilidad de los documentos

Todos los documentos examinados o generados por el grupo de trabajo durante el proceso de recomendación de un reglamento técnico mundial según lo dispuesto en el presente artículo serán de dominio público.

### Artículo 7

#### **Adopción, y notificación de la aplicación, de los reglamentos técnicos mundiales establecidos**

7.1 Las Partes Contratantes que hayan votado a favor del establecimiento de un reglamento técnico mundial con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6 del presente Acuerdo estarán obligadas a someter ese reglamento técnico al proceso previsto para adoptarlo como instrumento legislativo o reglamentario propio, y procurarán tomar una decisión definitiva lo antes posible.

7.2 Las Partes Contratantes que adopten un reglamento técnico mundial establecido como instrumento legislativo o reglamentario propio comunicarán por escrito al Secretario General la fecha en que comenzarán a aplicar ese reglamento. La notificación se enviará en un plazo de sesenta (60) días contados a partir de la decisión de adoptar el reglamento. Si el reglamento técnico mundial establecido contuviera más de un nivel de rigor o eficacia, las Partes Contratantes indicarán en la notificación el nivel de rigor o eficacia que hayan elegido.

7.3 Las Partes Contratantes mencionadas en el párrafo 7.1 del presente artículo que decidan no adoptar el reglamento técnico mundial establecido como instrumento legislativo o reglamentario propio comunicarán por escrito al Secretario General esta decisión y los motivos por los que la han tomado. La notificación se enviará en el plazo de sesenta (60) días contados a partir de la decisión.

7.4 Las Partes Contratantes mencionadas en el párrafo 7.1 del presente artículo que, transcurrido un año desde la fecha de establecimiento del Reglamento en el Registro Mundial, no hayan adoptado dicho reglamento ni hayan tomado la decisión de no adoptarlo como instrumento legislativo o reglamentario propio, presentarán un informe sobre la situación del reglamento en su proceso interno. Dicho informe se presentará al cabo de cada año sucesivo en que no se haya adoptado ninguna de esas medidas. Los informes exigidos en virtud del presente párrafo:

- 7.4.1 Incluirán una descripción de las medidas tomadas durante el año anterior para presentar el reglamento y adoptar una decisión definitiva, y una indicación de la fecha prevista para esa decisión; y
- 7.4.2 Se presentarán al Secretario General antes de transcurridos 60 días desde el final del período de un año al que se refiera el informe.
- 7.5 Las Partes Contratantes que acepten los productos que cumplan un reglamento técnico mundial establecido sin adoptar ese reglamento como instrumento legislativo o reglamentario propio comunicarán por escrito al Secretario General la fecha en que comenzaron a aceptar esos productos. Las Partes Contratantes enviarán esta notificación en el plazo de sesenta (60) días contados desde el comienzo de la aceptación. Si el reglamento técnico mundial establecido contuviera más de un nivel de rigor o eficacia, las Partes Contratantes indicarán en la notificación el nivel de rigor o eficacia que hayan elegido.
- 7.6 Las Partes Contratantes que hayan adoptado como instrumento legislativo o reglamentario propio un reglamento técnico mundial establecido podrán tomar la decisión de derogar o enmendar el reglamento adoptado. Antes de adoptar esta decisión, esas Partes Contratantes comunicarán por escrito al Secretario General la intención de hacerlo, así como los motivos por los que han tomado en consideración esa medida. La comunicación previa se aplicará también a las Partes Contratantes que, habiendo aceptado productos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.5, tengan la intención de dejar de aceptarlos. Las Partes Contratantes comunicarán al Secretario General su decisión de adoptar un reglamento nuevo o enmendado en el plazo de sesenta (60) días contados desde la adopción de esa decisión. Cuando así se solicite, las Partes Contratantes facilitarán con prontitud copias de esos reglamentos nuevos o enmendados a otras Partes Contratantes.

#### Artículo 8

#### **Solución de controversias**

- 8.1 Las controversias relativas a las disposiciones de un reglamento técnico mundial establecido se remitirán al Comité Ejecutivo para su solución.
- 8.2 Las controversias entre dos o más Partes Contratantes relativas a la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo se resolverán, en la medida de lo posible, mediante consultas o negociaciones entre esas Partes. Cuando no sea posible resolver una controversia por esos medios, las Partes Contratantes interesadas podrán solicitar al Comité Ejecutivo que la resuelva con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.3 del artículo 7 del anexo B.

#### Artículo 9

#### **Formas de pasar a ser Parte Contratante**

- 9.1 Los países y las organizaciones regionales de integración económica que se indican en el artículo 2 podrán pasar a ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo mediante:
- 9.1.1 La firma sin reservas en cuanto a la ratificación, aceptación o aprobación;
- 9.1.2 La firma sujeta a ratificación, aceptación o aprobación, seguida de dicha ratificación, aceptación o aprobación;
- 9.1.3 La aceptación; o
- 9.1.4 La adhesión.
- 9.2 El instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositará en poder del Secretario General.
- 9.3 Tras pasar a ser Parte Contratante:
- 9.3.1 Una vez que el presente Acuerdo haya entrado en vigor, los países o las organizaciones regionales de integración económica notificarán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 si tienen previsto adoptar algunos de los reglamentos técnicos mundiales establecidos con arreglo al artículo 6, especificando cuáles, y si han decidido aceptar los productos que cumplan los requisitos de cualquiera de los reglamentos técnicos mundiales sin adoptar esos reglamentos como instrumentos legislativos o reglamentarios propios. Si los reglamentos técnicos mundiales establecidos de que se trate contuvieran más de un nivel de rigor o eficacia, las Partes Contratantes indicarán en la notificación cuáles de esos niveles de rigor o eficacia han adoptado o aceptado.

- 9.3.2 Cada organización regional de integración económica declarará, respecto de las materias de su competencia, que sus Estados miembros han delegado en ella facultades en las esferas abarcadas por el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para sus Estados miembros.
- 9.4 Las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes dejarán de serlo si se les retirasen las facultades declaradas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 9.3.2 del presente artículo, y deberán informar de ello al Secretario General.

#### Artículo 10

##### **Firma**

- 10.1 El presente Acuerdo quedará abierto a la firma el 25 de junio de 1998.
- 10.2 El presente Acuerdo permanecerá abierto a la firma hasta su entrada en vigor.

#### Artículo 11

##### **Entrada en vigor**

- 11.1 El presente Acuerdo y sus anexos, que son parte integrante del Acuerdo, entrarán en vigor el trigésimo (30º) día después de la fecha en que un mínimo de cinco (5) países y/u organizaciones regionales de integración económica hayan pasado a ser Partes Contratantes conforme a lo dispuesto en el artículo 9. En ese número mínimo de cinco (5) Partes deberán figurar la Comunidad Europea, los Estados Unidos de América y el Japón.
- 11.2 No obstante, si la condición establecida en el párrafo 11.1 del presente artículo no se cumpliera en el plazo de quince (15) meses desde la fecha que se indica en el párrafo 10.1, el presente Acuerdo y sus anexos, que son parte integrante del Acuerdo, entrarán en vigor el trigésimo (30º) día después de la fecha en que un mínimo de ocho (8) países y/u organizaciones regionales de integración económica hayan pasado a ser Partes Contratantes conforme a lo dispuesto en el artículo 9. Esa entrada en vigor no podrá producirse antes de transcurridos dieciséis (16) meses desde la fecha indicada en el párrafo 10.1. Al menos una (1) de esas ocho (8) Partes Contratantes deberá ser la Comunidad Europea, los Estados Unidos de América o el Japón.
- 11.3 Para los países u organizaciones regionales de integración económica que pasen a ser Partes Contratantes en el Acuerdo después de su entrada en vigor, el Acuerdo entrará en vigor sesenta (60) días después de la fecha en que esos países u organizaciones regionales de integración económica depositen su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

#### Artículo 12

##### **Denuncia del Acuerdo**

- 12.1 Las Partes Contratantes podrán denunciar el presente Acuerdo mediante notificación escrita dirigida al Secretario General.
- 12.2 La denuncia del presente Acuerdo por una Parte Contratante surtirá efecto un año después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación mencionada en el párrafo 12.1 del presente artículo.

#### Artículo 13

##### **Enmienda del Acuerdo**

- 13.1 Las Partes Contratantes podrán proponer enmiendas del presente Acuerdo y de sus anexos. Las propuestas de enmienda se presentarán al Secretario General, quien las transmitirá a todas las Partes Contratantes.
- 13.2 Las propuestas de enmienda que se transmitan con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 13.1 del presente artículo serán examinadas por el Comité Ejecutivo en su siguiente reunión programada.
- 13.3 Si las Partes Contratantes presentes y votantes votaran por consenso a favor de la enmienda, el Comité Ejecutivo comunicará esta decisión al Secretario General, quien distribuirá la enmienda a todas las Partes Contratantes.

- 13.4 Se entenderá que una enmienda distribuida con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 13.3 del presente artículo ha sido aceptada por todas las Partes Contratantes si ninguna de ellas manifiesta una objeción en un plazo de seis (6) meses después de la fecha de esa distribución. Si no hay objeciones, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes tres (3) meses después de transcurrido el período de seis (6) meses mencionado en el presente párrafo.
- 13.5 Si se presentara una objeción a la propuesta de enmienda, el Secretario General cursará notificación de ello a todas las Partes Contratantes lo antes posible. En ese caso, la enmienda se considerará no aceptada y no surtirá efecto alguno.

#### Artículo 14

##### **Depositario**

El Depositario del presente Acuerdo será el Secretario General de las Naciones Unidas. Además de desempeñar las otras funciones correspondientes al Depositario, el Secretario General notificará lo antes posible a las Partes Contratantes:

- 14.1 La inclusión de reglamentos técnicos en el Compendio, o su eliminación, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5.
- 14.2 El establecimiento o la enmienda de reglamentos técnicos mundiales con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6.
- 14.3 Las notificaciones que reciba de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.
- 14.4 Las firmas, aceptaciones y adhesiones que tengan lugar de conformidad con lo dispuesto en los artículos 9 y 10.
- 14.5 Las notificaciones que reciba de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.
- 14.6 Las fechas en que el presente Acuerdo entre en vigor para las Partes Contratantes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11.
- 14.7 Las notificaciones de denuncia del presente Acuerdo que reciba de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12.
- 14.8 La fecha de entrada en vigor de cualquier enmienda del presente Acuerdo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 13.
- 14.9 Las notificaciones que reciba de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 en relación con los territorios.

#### Artículo 15

##### **Extensión del Acuerdo a los territorios**

- 15.1 El presente Acuerdo se hará extensivo a todo territorio de cuyas relaciones internacionales sea responsable una Parte Contratante, a menos que esa Parte Contratante especifique otra cosa antes de la entrada en vigor del Acuerdo para ella.
- 15.2 Las Partes Contratantes podrán denunciar el presente Acuerdo de forma separada para cualquiera de esos territorios con arreglo a lo dispuesto en el artículo 12.

#### Artículo 16

##### **Secretaría**

La secretaría del presente Acuerdo competará al Secretario Ejecutivo de la CEPE. El Secretario Ejecutivo desempeñará las siguientes funciones de secretaría:

- 16.1 Preparar las reuniones del Comité Ejecutivo y de los grupos de trabajo;
- 16.2 Transmitir a las Partes Contratantes los informes y la otra información que se reciba de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo; y
- 16.3 Cumplir las demás funciones que le asigne el Comité Ejecutivo.

## ANEXO A

### Definiciones

A los fines del presente Acuerdo, se aplicarán las siguientes definiciones:

1. En lo que respecta a los reglamentos técnicos mundiales elaborados en el marco del presente Acuerdo, por *"aceptar"* se entenderá la decisión de una Parte Contratante de permitir la entrada en su mercado de productos que cumplan un reglamento técnico mundial sin haber adoptado ese reglamento técnico mundial como instrumento legislativo o reglamentario propio.
2. En lo que respecta a los reglamentos técnicos mundiales elaborados en el marco del presente Acuerdo, por *"adoptar"* se entenderá la promulgación de un reglamento técnico mundial como instrumento legislativo o reglamentario de una Parte Contratante.
3. En lo que respecta a los reglamentos técnicos mundiales elaborados en el marco del presente Acuerdo, por *"aplicar"* se entenderá la decisión de una Parte Contratante de exigir el cumplimiento de un reglamento técnico mundial a partir de una fecha determinada; en otras palabras, la fecha de entrada en vigor del reglamento en la jurisdicción de una Parte Contratante.
4. Por *"artículo"* se entenderá un artículo del presente Acuerdo.
5. Por *"voto de consenso"* se entenderá una votación sobre una cuestión en que ninguna Parte Contratante presente y votante manifieste objeciones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.2 del artículo 7 del anexo B.
6. Por *"Parte Contratante"* se entenderá cualquier país u organización regional de integración económica que sea Parte Contratante en el presente Acuerdo.
7. Por *"equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en [esos] vehículos [de ruedas]"* se entenderán los equipos o piezas cuyas características influyan en la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética o la prevención del robo. Esos equipos y piezas incluirán, entre otras cosas, los sistemas de escape de gases, los neumáticos, los motores, los silenciadores, las alarmas antirrobo, los dispositivos de alerta y los sistemas de sujeción de niños.
8. Por *"reglamento técnico mundial establecido"* se entenderá un reglamento técnico mundial que se haya incorporado en el Registro Mundial con arreglo a lo dispuesto en el presente Acuerdo.
9. Por *"reglamento técnico incluido en el Compendio de Posibles Reglamentos"* se entenderá un reglamento técnico nacional o regional que se haya incorporado en el Compendio de Posibles Reglamentos de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo.
10. Por *"autocertificación del fabricante"* se entenderá el requisito jurídico establecido por una Parte Contratante de que los fabricantes de vehículos de ruedas y de equipos o piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos certifiquen que todos los vehículos, equipos o piezas que comercialicen cumplen determinados requisitos técnicos.
11. Por *"organización regional de integración económica"* se entenderá una organización constituida e integrada por países soberanos y que tenga competencias en materias abarcadas por el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para todos sus países miembros con respecto a esas materias.
12. Por *"Secretario General"* se entenderá el Secretario General de las Naciones Unidas.
13. Por *"procedimientos transparentes"* se entenderán los procedimientos destinados a fomentar el conocimiento público y la participación pública en el proceso de elaboración de reglamentos previsto en el presente Acuerdo. Esos procedimientos incluirán la publicación de:
  - 1) Los avisos de las reuniones de los grupos de trabajo y del Comité Ejecutivo; y
  - 2) Los documentos de trabajo y los documentos finales.

También entrañarán la necesidad de ofrecer la posibilidad de presentar opiniones y argumentos en:

- 1) Las reuniones de los grupos de trabajo por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas; y
- 2) Las reuniones de los grupos de trabajo y del Comité Ejecutivo mediante consultas previas con representantes de las Partes Contratantes.



14. Por “*homologación*” se entenderá la certificación por escrito de una Parte Contratante (o de la autoridad competente designada por una Parte Contratante) de que un vehículo o un equipo o pieza que pueda montarse o utilizarse en un vehículo cumple determinados requisitos técnicos; la homologación será una condición indispensable para la comercialización del vehículo, equipo o pieza de que se trate.
15. Por “*Reglamentos de la CEPE*” se entenderán los Reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas aprobados en el marco del Acuerdo de 1958.
16. Por “*grupo de trabajo*” se entenderá un órgano subsidiario especializado de carácter técnico dependiente de la CEPE que tenga la función de elaborar recomendaciones relativas al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales nuevos o armonizados para su incorporación en el Registro Mundial y de examinar las enmiendas de los reglamentos técnicos mundiales establecidos en el Registro Mundial.
17. Por “*Acuerdo de 1958*” se entenderá el Acuerdo sobre la Adopción de Prescripciones Técnicas Uniformes para Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos, y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esas Prescripciones.

## ANEXO B

### Composición y reglamento del Comité Ejecutivo

#### Artículo 1

Solo las Partes Contratantes podrán ser miembros del Comité Ejecutivo.

#### Artículo 2

Todas las Partes Contratantes serán miembros del Comité Ejecutivo.

#### Artículo 3

- 3.1 Con excepción de lo dispuesto en el párrafo 3.2 del presente artículo, cada Parte Contratante tendrá un voto.
- 3.2 Si una organización regional de integración económica y uno o varios de sus Estados miembros fueran Partes Contratantes en el presente Acuerdo, la organización regional de integración económica ejercerá su derecho de voto, en las materias de su competencia, con un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean Partes Contratantes en el presente Acuerdo. Dicha organización no ejercerá su derecho de voto si lo hace alguno de sus Estados miembros, y viceversa.

#### Artículo 4

Para emitir su propio voto, las Partes Contratantes deberán estar presentes. No será necesario que las Partes Contratantes estén presentes para que pueda votar la organización regional de integración económica a la que pertenezcan.

#### Artículo 5

- 5.1 Para que pueda realizarse una votación se requerirá un *quorum* de al menos la mitad de las Partes Contratantes.
- 5.2 A los efectos de la determinación del *quorum* establecido en el presente artículo, y del número de Partes Contratantes que constituirán un tercio de las Partes Contratantes presentes y votantes conforme a lo previsto en el párrafo 7.1 del artículo 7 del presente anexo, una organización regional de integración económica y sus Estados miembros contarán como una Parte Contratante.

#### Artículo 6

- 6.1 En su primer período de sesiones de cada año, el Comité Ejecutivo elegirá, de entre sus miembros, a un Presidente y un Vicepresidente. El Presidente y el Vicepresidente se elegirán con el voto favorable de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes.
- 6.2 Ni el Presidente ni el Vicepresidente podrán ser ciudadanos de la misma Parte Contratante durante más de dos años consecutivos. En un año dado, el Presidente y el Vicepresidente no podrán ser ciudadanos de la misma Parte Contratante.

#### Artículo 7

- 7.1 Un reglamento nacional o regional quedará incluido en el Compendio de Posibles Reglamentos si cuenta con el voto favorable de al menos un tercio de las Partes Contratantes presentes y votantes (según se definen en el artículo 5.2 del presente anexo), o un tercio del número total de votos emitidos, si este cómputo facilita la consecución de los votos requeridos. En cualquiera de los casos, el tercio de votos favorables deberá incluir ya sea el de la Comunidad Europea, el de los Estados Unidos de América o el del Japón, si alguno de ellos es una Parte Contratante.
- 7.2 El establecimiento de un reglamento técnico mundial en el Registro Mundial, la enmienda de un reglamento técnico mundial establecido y la enmienda del presente Acuerdo se realizarán mediante un voto de consenso de las Partes Contratantes presentes y votantes. Una Parte Contratante presente y votante que manifieste una objeción en una cuestión para cuya aprobación sea necesario el voto de consenso deberá presentar una explicación escrita de su objeción al Secretario General en el plazo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de la votación. Si esa Parte Contratante no presentara esta explicación en ese plazo, se considerará que su voto fue favorable a la cuestión sobre la que se realizó la votación. Si ninguna de las Partes Contratantes que hayan expresado una objeción a la cuestión presentara la explicación escrita, se considerará que hubo un voto de consenso a favor de la cuestión por todas las personas presentes y votantes. En ese caso, se considerará como fecha de la votación el primer día después de transcurrido el mencionado plazo de 60 días.
- 7.3 Cualquier otra cuestión que requiera una solución podrá resolverse, a discreción del Comité Ejecutivo, mediante el procedimiento de votación establecido en el párrafo 7.2 del presente artículo.

#### Artículo 8

Las Partes Contratantes que se abstengan en una votación serán consideradas no votantes.

#### Artículo 9

El Secretario Ejecutivo convocará al Comité Ejecutivo cuando sea necesario proceder a una votación de conformidad con lo dispuesto en los artículos 5, 6 o 13 del presente Acuerdo o cuando sea necesario realizar actividades en el marco del presente Acuerdo.

## ANEXO IV

### Acuerdo sobre la Adopción de Condiciones Uniformes para la Inspección Técnica Periódica de los Vehículos de Ruedas y el Reconocimiento Recíproco de esas Inspecciones, hecho en Viena el 13 de noviembre de 1997

(Reproducción del documento ECE/RCTE/CONF./4, en su forma corregida y enmendada)<sup>1</sup>

#### PREÁMBULO

LAS PARTES CONTRATANTES,

CONSCIENTES del crecimiento del tráfico por carretera y del consiguiente aumento de los peligros y las molestias, que plantea problemas ambientales y de seguridad de carácter y gravedad similares para todas las Partes Contratantes,

DESEANDO establecer una mayor uniformidad en las reglas que rigen el tráfico por carretera [en Europa] y lograr un mayor nivel de seguridad y protección del medio ambiente,

DESEANDO definir con ese propósito condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas cuyo cumplimiento sea suficiente para que esos vehículos reciban el certificado correspondiente en sus países,

CONSIDERANDO que el tiempo necesario para realizar las inspecciones técnicas periódicas de algunos vehículos de ruedas y los gastos consiguientes son factores que pueden afectar a las condiciones de competitividad de los operadores del transporte por carretera en los territorios de las Partes Contratantes; y considerando que los sistemas de ensayo existentes varían de un territorio a otro,

CONSIDERANDO, por lo tanto, que es necesario armonizar en la mayor medida posible la frecuencia de los ensayos y los elementos que deban comprobarse obligatoriamente,

CONSIDERANDO que, antes de que comience a aplicarse la medida a que se refiere el presente Acuerdo, deberá darse un plazo suficiente para la implantación o ampliación de los arreglos técnicos y administrativos necesarios a fin de llevar a cabo los ensayos,

HAN ACORDADO lo siguiente:

#### Artículo 1

Las Partes Contratantes establecerán Reglas para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas matriculados en su territorio y reconocerán con carácter recíproco las inspecciones realizadas de conformidad con esas Reglas. Las Reglas se establecerán por conducto de un Comité Administrativo integrado por todas las Partes Contratantes, de conformidad con el reglamento que figura en el apéndice 1 y sobre la base de lo dispuesto en los párrafos y artículos siguientes.

A los fines del presente Acuerdo:

Por "vehículo de ruedas" se entenderá todo vehículo de motor y sus remolques;

Por "inspección técnica" se entenderá la inspección de cualesquiera equipos y piezas que se utilicen en los vehículos de ruedas y cuyas características influyan en la seguridad vial, la protección del medio ambiente o el ahorro de energía; por "reglas para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas" se entenderán las disposiciones establecidas para demostrar que se ha seguido el procedimiento uniforme periódico en virtud del cual las autoridades competentes de una Parte Contratante declaran, una vez realizadas las verificaciones requeridas, que el vehículo de ruedas cumple con lo prescrito en las Reglas de que se trate. Como prueba servirá un certificado de inspección técnica que se ajuste al modelo reproducido en el apéndice 2 del presente Acuerdo;

<sup>1</sup> Las enmiendas del Acuerdo notificadas a la Oficina de Asuntos Jurídicos por la Federación de Rusia durante la elaboración de la presente publicación (véase la notificación C.N.xxx.2018.TREATIES-XI.B.31) figuran entre corchetes.

[Por "aptitud para circular" se entenderá la propiedad de los vehículos de estar en condiciones de funcionamiento adecuadas para circular en la vía pública, de conformidad con las características de seguridad y protección ambiental prescritas en las Reglas;

Por "homologación" se entenderá un procedimiento por el que se certifica que un vehículo cumple con las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes establecidos en los Reglamentos anejos al Acuerdo de Ginebra de 1958 o en la legislación nacional/regional;

Por "deficiencias" se entenderán los defectos técnicos y otros casos de incumplimiento detectados durante una inspección técnica;

Por "inspector" se entenderá una persona autorizada por una Parte Contratante o por su autoridad competente para realizar la inspección técnica en un centro de ensayos o, cuando sea el caso, en nombre de una autoridad competente;

Por "autoridad competente" se entenderá una autoridad o un órgano público al que una Parte Contratante haya encomendado la responsabilidad de gestionar el sistema de inspección técnica, incluida, cuando proceda, la realización de las inspecciones técnicas;

Por "centro de ensayos" se entenderá un órgano o establecimiento público o privado autorizado por una Parte Contratante a realizar las inspecciones técnicas;

Por "órgano supervisor" se entenderá uno o varios órganos establecidos por una Parte Contratante para supervisar los centros de ensayos. El órgano supervisor podrá formar parte de la autoridad o las autoridades competentes.]

## Artículo 2

1. Una vez establecida una Regla de conformidad con el procedimiento indicado en el apéndice 1, el Comité Administrativo comunicará dicha Regla al Secretario General de las Naciones Unidas, en lo sucesivo denominado "el Secretario General", quien la notificará a las Partes Contratantes lo antes posible.

La Regla se considerará adoptada a menos que, en un plazo de seis meses contados a partir de su notificación por el Secretario General, más de un tercio de las Partes Contratantes existentes en el momento de la notificación informen al Secretario General de su desacuerdo con la Regla.

La Regla indicará lo siguiente:

- a) Las categorías de vehículos de ruedas afectadas y la frecuencia de su inspección;
- b) Los equipos o piezas que hayan de inspeccionarse;
- c) Los métodos [y el equipo] de ensayo mediante los cuales se demostrará el cumplimiento de los requisitos de funcionamiento establecidos;
- d) Las condiciones para la expedición de un certificado de inspección;
- e) La fecha o las fechas en que entrará en vigor la Regla.

Si fuera necesario, la Regla podrá incluir referencias a los centros de ensayos acreditados por las autoridades competentes en que puedan realizarse las inspecciones de los vehículos de ruedas.

2. Cuando se adopte una Regla, el Secretario General cursará notificación de ello a todas las Partes Contratantes lo antes posible, indicando las Partes Contratantes que hayan presentado objeciones y respecto de las cuales la Regla no entrará en vigor.

3. La Regla adoptada entrará en vigor en la fecha o las fechas en ella especificadas, como Regla aneja al presente Acuerdo, para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su desacuerdo.

4. Al depositar su instrumento de adhesión, toda nueva Parte Contratante podrá declarar que no se considera obligada por algunas de las Reglas anejas al presente Acuerdo o que no se considera obligada por ninguna de ellas. Si en ese momento estuviera en marcha el procedimiento establecido en los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo con respecto a un proyecto de Regla, el Secretario General comunicará a la nueva Parte Contratante ese proyecto de Regla, que entrará en vigor como Regla para la nueva Parte Contratante en las condiciones especificadas en el párrafo 3 del presente artículo, teniendo en cuenta que el plazo concedido empezará a contar a partir de la fecha en que el proyecto se comunique a esa Parte. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes la fecha de esa entrada en vigor. También les comunicará toda declaración relativa a la no aplicación de determinadas Reglas que pueda hacer cualquier Parte Contratante de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo.

5. Una Parte Contratante que aplique una Regla podrá notificar en cualquier momento al Secretario General, con un preaviso de un año, que su administración tiene la intención de dejar de aplicar esa Regla. El Secretario General comunicará esa notificación a las demás Partes Contratantes.
6. Una Parte Contratante que no aplique una Regla podrá notificar en cualquier momento al Secretario General que tiene la intención de comenzar a aplicarla y esa Regla entrará en vigor para esa Parte el sexagésimo día contado a partir de esa notificación. El Secretario General notificará a las Partes Contratantes toda entrada en vigor de una Regla para una nueva Parte Contratante que tenga lugar de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo.
7. Las Partes Contratantes para las que una Regla esté en vigor se denominarán en lo sucesivo “las Partes Contratantes que apliquen la Regla”.
8. Las Reglas anejas al presente Acuerdo como adiciones formarán parte integrante de este.

### Artículo 3

Las Reglas anejas al presente Acuerdo podrán enmendarse aplicando el siguiente procedimiento:

1. Las enmiendas de las Reglas serán establecidas por el Comité Administrativo según se describe en los artículos 1 y 2 y de conformidad con el procedimiento indicado en el apéndice 1. El Comité Administrativo comunicará al Secretario General las enmiendas de las Reglas que haya establecido. El Secretario General notificará lo antes posible esas enmiendas a las Partes Contratantes que apliquen la Regla.
2. Una enmienda de una Regla se considerará adoptada a menos que, en el plazo de seis meses contados desde su notificación por el Secretario General, más de un tercio de las Partes Contratantes que apliquen la Regla en el momento de la notificación informen al Secretario General de su desacuerdo con la enmienda. Si, transcurrido ese plazo, no ha recibido declaraciones de desacuerdo de más de un tercio de las Partes Contratantes que apliquen la Regla, el Secretario General procederá lo antes posible a declarar adoptada la enmienda, que pasará así a ser vinculante para las Partes Contratantes que apliquen la Regla y no hayan declarado su desacuerdo con ella. Cuando una Regla se enmiende y al menos un quinto de las Partes Contratantes que apliquen la Regla sin enmendar declaren posteriormente su deseo de seguir aplicando la Regla sin enmendar, esa Regla sin enmendar se considerará una alternativa a la Regla enmendada y se incorporará oficialmente como tal en la Regla, con efecto a partir de la fecha de adopción de la enmienda o de su entrada en vigor. En ese caso, las obligaciones de las Partes Contratantes que apliquen la Regla serán las que se establecen en el párrafo 1.
3. Si una nueva Parte Contratante se adhirió al presente Acuerdo en el período comprendido entre la notificación de la enmienda de una Regla por el Secretario General y su entrada en vigor, la Regla en cuestión no entrará en vigor para esa Parte Contratante hasta transcurridos dos meses desde la fecha en que acepte oficialmente la enmienda o hasta transcurridos dos meses de la expiración de un período de seis meses contado desde la fecha en que el Secretario General comunique a esa Parte la enmienda propuesta.

### Artículo 4

1. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los países miembros de la Comisión Económica para Europa, los países admitidos en la Comisión con carácter consultivo con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 8 del mandato de la Comisión, y las organizaciones regionales de integración económica constituidas por países miembros de la Comisión Económica para Europa en las que sus Estados miembros hayan delegado facultades en las esferas abarcadas por el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para sus Estados miembros.

A los efectos de la determinación del número de votos a que se hace referencia en el artículo 2, párrafo 1, y en el artículo 3, párrafo 2, las organizaciones regionales de integración económica tendrán un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean miembros de la Comisión Económica para Europa.

2. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los países miembros de las Naciones Unidas que participen en determinadas actividades de la Comisión Económica para Europa con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 11 del mandato de la Comisión y las organizaciones regionales de integración económica constituidas por esos países en las que sus Estados miembros hayan delegado facultades en las esferas abarcadas por el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para sus Estados miembros.

A los efectos de la determinación del número de votos a que se hace referencia en el artículo 2, párrafo 1, y en el artículo 3, párrafo 2, las organizaciones regionales de integración económica tendrán un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean miembros de las Naciones Unidas.

3. Los países que se indican en los párrafos 1 y 2 del presente artículo podrán pasar a ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo:
  - a) Mediante la firma sin reserva de ratificación;
  - b) Mediante la ratificación después de haberlo firmado con reserva de ratificación;
  - c) Mediante la adhesión.
4. La ratificación o la adhesión se llevarán a cabo mediante el depósito de un instrumento en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.
5. El Acuerdo quedará abierto a la firma desde el 12 de noviembre de 1997 hasta el 30 de junio de 1998, inclusive. Después de ello, estará abierto a la adhesión.

#### Artículo 5

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el sexagésimo día después de la fecha en que cinco de los países a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 4 lo hayan firmado sin reserva de ratificación o hayan depositado sus instrumentos de ratificación o adhesión.
2. Para cualquier país que ratifique el presente Acuerdo o se adhiera a él después de su entrada en vigor, el Acuerdo entrará en vigor el sexagésimo día después de que dicho país haya depositado su instrumento de ratificación o adhesión.

#### Artículo 6

1. Cualquier Parte Contratante podrá denunciar el presente Acuerdo mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.
2. La denuncia surtirá efecto 12 meses después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación.

#### Artículo 7

1. Todo país podrá declarar, al firmar el presente Acuerdo sin reserva de ratificación, al depositar su instrumento de ratificación o adhesión o en cualquier momento posterior, mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que el presente Acuerdo se hará extensivo a la totalidad o parte de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El Acuerdo se hará extensivo al territorio o los territorios mencionados en la notificación a partir del sexagésimo día después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación o, si a esa fecha el Acuerdo no hubiese entrado aún en vigor, a partir de la entrada en vigor del Acuerdo.
2. Todo país que haya formulado una declaración con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo para hacer extensivo el presente Acuerdo a cualquier territorio de cuyas relaciones internacionales sea responsable podrá denunciar el Acuerdo separadamente con respecto a ese territorio de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.

#### Artículo 8

1. Cualquier controversia entre dos o más Partes Contratantes con respecto a la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo se resolverá, en la medida de lo posible, mediante negociación entre esas Partes.
2. Cualquier controversia que no se haya resuelto mediante la negociación se someterá a arbitraje si cualquiera de las Partes Contratantes implicadas así lo solicita, en cuyo caso se remitirá a uno o más árbitros elegidos de común acuerdo por esas Partes. Si en el plazo de tres meses contados a partir de la fecha en que se solicitó el arbitraje las Partes implicadas en la controversia no se pusieran de acuerdo en la elección de uno o varios árbitros, cualquiera de esas Partes podrá pedir al Secretario General de las Naciones Unidas que designe un árbitro único al que se someterá la controversia.
3. La decisión del árbitro o los árbitros nombrados de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo será vinculante para las Partes Contratantes implicadas en la controversia.

#### Artículo 9

1. Cualquier Parte Contratante podrá declarar, en el momento de la firma o ratificación del presente Acuerdo o cuando se adhiera a él, que no se considera obligada por lo dispuesto en su artículo 8. Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas por lo dispuesto en el artículo 8 respecto de las Partes Contratantes que hayan formulado esa reserva.
2. Toda Parte Contratante que haya formulado una reserva con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.

3. No se admitirá ninguna otra reserva al presente Acuerdo o a las Reglas anejas; sin embargo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1, cualquier Parte Contratante podrá declarar que no tiene la intención de aplicar algunas de las Reglas o que no tiene la intención de aplicar ninguna de ellas.

#### Artículo 10

El texto del propio Acuerdo y de sus apéndices podrá enmendarse aplicando el procedimiento siguiente:

1. Cualquier Parte Contratante podrá proponer una o varias enmiendas del presente Acuerdo y sus apéndices. El texto de cualquier propuesta de enmienda del Acuerdo y sus apéndices se remitirá al Secretario General, quien lo transmitirá a todas las Partes Contratantes e informará al respecto a todos los demás países a los que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 4.

2. Toda propuesta de enmienda que se distribuya con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo se considerará aceptada si ninguna Parte Contratante presenta una objeción en un plazo de seis meses después la fecha de distribución de la propuesta de enmienda por el Secretario General.

3. Si se presentara una objeción a la propuesta de enmienda, el Secretario General cursará notificación de ello a todas las Partes Contratantes lo antes posible. Si se expresa una objeción, la enmienda propuesta se considerará no aceptada y no surtirá efecto alguno. Si no se expresa ninguna objeción, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes tres meses después de la expiración del período de seis meses a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo.

#### Artículo 11

Además de las notificaciones previstas en los artículos 2, 3 y 5 del presente Acuerdo, el Secretario General de las Naciones Unidas notificará a las Partes Contratantes:

- a) Las firmas, ratificaciones y adhesiones con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4;
- b) Las fechas de entrada en vigor del presente Acuerdo en virtud del artículo 5;
- c) Las denuncias que se presenten según lo dispuesto en el artículo 6;
- d) Las notificaciones que se reciban en virtud del artículo 7;
- e) Las declaraciones y notificaciones que se reciban en virtud de los párrafos 1 y 2 del artículo 9;
- f) La entrada en vigor de cualquier enmienda en virtud de los párrafos 1 y 2 del artículo 3;
- g) La entrada en vigor de cualquier enmienda en virtud del párrafo 3 del artículo 10.

#### Artículo 12

Los órganos o establecimientos designados y directamente supervisados por las Partes Contratantes podrán realizar inspecciones técnicas periódicas de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo en nombre de otras Partes Contratantes, a condición de que tanto la Parte Contratante en que esté matriculado el vehículo como aquella en que se realice la inspección estén de acuerdo en ello.

#### Artículo 13

Después del 30 de junio de 1998, el original del presente Acuerdo quedará depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien transmitirá copias auténticas certificadas a cada uno de los países que se mencionan en los párrafos 1 y 2 del artículo 4.

\* \* \*

**EN TESTIMONIO DE LO CUAL**, los infrascritos, debidamente autorizados al efecto, han firmado el presente Acuerdo.

**HECHO** en Viena el 13 de noviembre de 1997 en un solo ejemplar cuyos textos en francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

## APÉNDICE 1

### Composición y reglamento del Comité Administrativo

#### Artículo 1

El Comité Administrativo estará compuesto por todas las Partes Contratantes en el Acuerdo.

#### Artículo 2

El Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas proporcionará servicios de secretaría al Comité.

#### Artículo 3

En su primer período de sesiones de cada año, el Comité elegirá a un Presidente y un Vicepresidente.

#### Artículo 4

El Secretario General de las Naciones Unidas convocará al Comité bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa cuando sea necesario establecer una nueva Regla o una enmienda de una Regla.

#### Artículo 5

Las nuevas Reglas que se propongan se someterán a votación. Cada país que sea Parte Contratante en el Acuerdo tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un *quorum* de al menos la mitad de las Partes Contratantes. A los efectos de la determinación del *quorum*, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los países soberanos que sean miembros de la organización. Las nuevas Reglas quedarán establecidas si cuentan con el voto favorable de una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes.

#### Artículo 6

Las enmiendas de las Reglas que se propongan se someterán a votación. Cada país que sea Parte Contratante en el Acuerdo tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un *quorum* de al menos la mitad de las Partes Contratantes. A los efectos de la determinación del *quorum*, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los países soberanos miembros de la organización que apliquen esa Regla. Las enmiendas de las Reglas quedarán establecidas si cuentan con el voto favorable de una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes.

.



## APÉNDICE 2

### Certificado Internacional de Inspección Técnica

1. Los centros de inspección técnica acreditados se encargarán de realizar los ensayos de inspección, certificar el cumplimiento de los requisitos de inspección establecidos en la Regla o las Reglas pertinentes anejas al Acuerdo de Viena de 1997 y fijar la fecha límite para la siguiente inspección, que habrá de indicarse en el epígrafe núm. 12.5 del Certificado Internacional de Inspección Técnica, cuyo modelo se reproduce más abajo.
2. El Certificado Internacional de Inspección Técnica deberá contener la información que se indica a continuación. Podrá ser una libreta de formato A6 (148 mm x 105 mm) con una cubierta verde y páginas interiores blancas, o una hoja de papel verde o blanco de formato A4 (210 mm x 197 mm) plegada de modo que tenga las dimensiones del formato A6 y que la sección en que figure el símbolo distintivo del Estado o de las Naciones Unidas quede en la parte superior del certificado plegado.  
[El certificado podrá expedirse también en forma electrónica, a condición de que se facilite una copia impresa certificada cuando así se solicite.]
3. Los epígrafes del certificado y su contenido estarán impresos en el idioma nacional de la Parte Contratante que lo haya emitido, manteniendo la numeración.
4. Como alternativa podrán emplearse los informes de inspección periódica que estén en uso en las Partes Contratantes en el Acuerdo. En tal caso, se remitirá una muestra de esos informes al Secretario General de las Naciones Unidas, para información de las Partes Contratantes.
5. Las anotaciones manuscritas, mecanografiadas o generadas por computadora que figuren en el Certificado Internacional de Inspección Técnica, que solo podrán ser realizadas por las autoridades competentes, estarán escritas en caracteres latinos.

### Contenido del Certificado Internacional de Inspección Técnica

**Espacio para el símbolo  
distintivo del Estado o  
de las Naciones Unidas**

.....

([Autoridad administrativa responsable de la inspección técnica] [Autoridad competente])

.....

1

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE <sup>2</sup>

1 Título del certificado internacional de inspección técnica, en letras mayúsculas, en el idioma del país.

2 Título en francés.

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA**

- 1. Número de placa (matrícula).....
- 2. Número de identificación del vehículo.....
- 3. Primera matriculación después de la fabricación (Estado, autoridad)..... 3
- 4. Fecha de la primera matriculación después de la fabricación.....
- 5. Fecha de la inspección técnica.....
- [6. Kilometraje del odómetro en el momento de la última inspección (si se conoce) .....]

**CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO**

- [7]. El presente certificado se expide para el vehículo identificado en los epígrafes núms. 1 y 2, que, en la fecha indicada en el epígrafe núm. 5, cumple la(s) Reglas(s) aneja(s) al Acuerdo sobre la Adopción de Condiciones Uniformes para la Inspección Técnica Periódica de los Vehículos de Ruedas y el Reconocimiento Recíproco de esas Inspecciones, de 1997.
- [8]. El vehículo deberá someterse a la siguiente inspección técnica en virtud de la(s) Reglas(s) señalada(s) en el epígrafe núm. 6 a más tardar el:  
Fecha: ((día)/mes/año) <sup>4</sup>.....
- [9]. Expedido por.....
- [10]. En (lugar).....
- [11]. Fecha.....
- [12]. Firma.....

5

3 Si se conoce, nombre de la autoridad y el Estado en que el vehículo se matriculó por primera vez después de la fabricación.  
 4 [Si no figura el día, se aplica el último día del mes.  
 5 ]Sello o timbre de la autoridad que expide el certificado.

- 13. Inspección o inspecciones técnicas periódicas siguientes<sup>6</sup>.....
- 13.1 Realizada por (Centro de [Inspección Técnica Ensayos])..... 7
- 13.2 .....  
(Sello)
- 13.3 Fecha.....
- 13.4 Firma.....
- 13.5 Fecha límite de la siguiente inspección (mes/año).....
- [13.6 Kilometraje del odómetro en el momento de la última inspección (si se conoce) .....]

6 Repetir los epígrafes 1[3].1 a 1[3].5 si está previsto utilizar el certificado para las inspecciones técnicas anuales siguientes.  
 7 Nombre, dirección y Estado al que pertenece el Centro de [Inspección Técnica Ensayos] acreditado por la autoridad competente.

## APÉNDICE 3

### Conformidad del proceso de inspección técnica periódica

Antes de conceder la autorización a los centros de ensayos, las Partes Contratantes o sus autoridades competentes deberán verificar que existan arreglos y procedimientos satisfactorios que garanticen la objetividad y la alta calidad de las inspecciones técnicas realizadas de conformidad con los métodos recomendados en las Reglas.

Para mantener la alta calidad de los ensayos a lo largo del tiempo, las Partes Contratantes deberían establecer un sistema que abarque los procesos de autorización, supervisión, retirada, suspensión o cancelación de la autorización para realizar inspecciones técnicas.

Los arreglos y procedimientos cumplirán, como mínimo, los requisitos que se indican a continuación. Para garantizar la alta calidad de las inspecciones técnicas, las Partes Contratantes podrán establecer requisitos adicionales.

#### 1. Instalaciones y equipo de ensayo

- 1.1 Las Partes Contratantes velarán por que el equipo de ensayo utilizado para realizar las inspecciones técnicas cumpla los requisitos técnicos mínimos establecidos en las Reglas. Esto podrá incluir, cuando proceda, el uso de unidades de ensayo móviles.
- 1.2 Las inspecciones técnicas se realizarán en instalaciones de ensayo adecuadas a la categoría del vehículo y suficientemente espaciales para llevar a cabo una evaluación que cumpla los requisitos sanitarios y de seguridad.
- 1.3 Las Partes Contratantes velarán por que los centros de ensayos o, si procede, la autoridad competente mantengan las instalaciones y el equipo de ensayo de conformidad con las especificaciones del fabricante.
- 1.4 El equipo utilizado para las mediciones se calibrará y verificará periódicamente con arreglo a las especificaciones de la Parte Contratante interesada o del fabricante del equipo.

#### 2. Centros de ensayos

- 2.1 Los centros de ensayos en que los inspectores realicen las inspecciones técnicas serán autorizados por la Parte Contratante o su autoridad competente.
- 2.2 Para satisfacer los requisitos mínimos de gestión de la calidad, los centros de ensayos cumplirán los requisitos establecidos por la Parte Contratante que los haya autorizado a operar como tales. Los centros de ensayos garantizarán la objetividad y la alta calidad de las inspecciones técnicas.

#### 3. Inspectores

- 3.1 Antes de autorizar a un inspector a llevar a cabo las inspecciones técnicas periódicas, se verificará que posea los conocimientos, la experiencia y las competencias técnicas requeridos.
- 3.2 Las Partes Contratantes o las autoridades competentes se asegurarán de que los inspectores reciban la capacitación inicial y de actualización adecuada o de que hayan superado los exámenes teóricos y prácticos necesarios para ser autorizados a realizar las inspecciones técnicas.
- 3.3 Al efectuar las inspecciones técnicas, los inspectores actuarán con independencia y evitando toda clase de conflictos de intereses, incluidos los de carácter económico o personal, que puedan influir en su juicio.
- 3.4 La persona que presente el vehículo para la inspección será informada de toda deficiencia detectada que deba ser corregida.
- 3.5 Los resultados de las inspecciones técnicas no se alterarán con fines comerciales. Solo podrán ser modificados, cuando proceda, por el órgano supervisor, o de conformidad con el procedimiento establecido por la autoridad competente, si resultan ser manifiestamente incorrectos.

#### 4. Supervisión de los centros de ensayos

- 4.1 Las Partes Contratantes garantizarán la supervisión de los centros de ensayos, y establecerán las normas y procedimientos referentes a la organización, las tareas y los requisitos, incluidos los requisitos de independencia, aplicables al personal del órgano de supervisión.

## ANEXO V

### Lista de organizaciones no gubernamentales que participan regularmente en las actividades del Foro Mundial

AAPC	American Automotive Policy Council – <a href="http://www.americanautocouncil.org/">www.americanautocouncil.org/</a>
AECC	Association for Emissions Control by Catalyst – <a href="http://www.aecc.eu/">www.aecc.eu/</a>
BIPAVER	Bureau International Permanent des Associations de Vendeurs et Rechaperas de Pneumatiques – <a href="http://bipaver.org/">bipaver.org/</a>
CAETS	International Council of Academies of Engineering and Technological Science, Inc. – <a href="http://www.caets.org/">www.caets.org/</a>
CEFIC – ATC	Technical Committee of Petroleum Additive Manufacturers in Europe – <a href="http://www.atc-europe.org/">www.atc-europe.org/</a>
CEMA	European Committee of Associations of Manufacturers of Agricultural Machinery – <a href="http://www.cema-agri.org/">www.cema-agri.org/</a>
CEI	Comisión Electrotécnica Internacional – <a href="http://www.iec.ch/">www.iec.ch/</a>
CI	Consumers International – <a href="http://www.consumersinternational.org/">www.consumersinternational.org/</a>
CITA	Comité international de l'inspection technique automobile – <a href="http://citainsp.org/">citainsp.org/</a>
CLCCR	International Association of the Body and Trailer Building Industry – <a href="http://www.clccr.org/">www.clccr.org/</a>
CLEPA	Asociación Europea de Proveedores de la Industria Automovilística – <a href="http://clepa.eu/">clepa.eu/</a>
EGEA	European Garage Equipment Association – <a href="http://www.egea-association.eu/">www.egea-association.eu/</a>
EIC	Environmental Industries Commission – <a href="http://www.eic-uk.co.uk/">www.eic-uk.co.uk/</a>
EMA	Truck and Engine Manufacturers Association – <a href="http://www.truckandenginemanufacturers.org/">www.truckandenginemanufacturers.org/</a>
ETRMA	Asociación Europea de Fabricantes de Neumáticos y Productos de Caucho – <a href="http://www.etrma.org/">www.etrma.org/</a>
ETRTO	European Tyre and Rim Technical Organization – <a href="http://www.etrto.org/">www.etrto.org/</a>
EUROMOT	European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers – <a href="http://www.euromot.eu/">www.euromot.eu/</a>
FEM	Federación Europea de Manejo de Materiales – <a href="http://www.fem-eur.com/">www.fem-eur.com/</a>
FEMFM	Federación de Fabricantes Europeos de Materiales de Fricción – <a href="http://www.femfm.com/">www.femfm.com/</a>
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile – <a href="http://www.fia.com/">www.fia.com/</a>
FIA Foundation	Foundation for the Automobile and Society – <a href="http://www.fiafoundation.org/">www.fiafoundation.org/</a>
Global NCAP	Global New Car Assessment Programme – <a href="http://www.globalncap.org/">www.globalncap.org/</a>
GTB	International Automotive Lighting and Light-Signalling Expert Group – <a href="http://www.gtb-lighting.org/">www.gtb-lighting.org/</a>
ICCT	International Council on Clean Transportation – <a href="http://www.theicct.org/">www.theicct.org/</a>
IEC	International Electrotechnical Commission – <a href="http://www.iec.ch/">www.iec.ch/</a>
IMMA	Asociación Internacional de Fabricantes de Motocicletas – <a href="http://www.immamotorcycles.org/">www.immamotorcycles.org/</a>
IRU	International Road Transport Union – <a href="http://www.iru.org/">www.iru.org/</a>
ISO	Organización Internacional de Normalización – <a href="http://www.iso.org/">www.iso.org/</a>

ITMA	Imported Tyre Manufacturers Association – <a href="http://itma-europe.com/">itma-europe.com/</a>
JAPIA	Japan Auto Parts Industries Association – <a href="http://www.japia.or.jp/">www.japia.or.jp/</a>
LG Europe	Liquid Gas Europe – <a href="http://www.aegpl.eu/">www.aegpl.eu/</a>
MEMA	Motor and Equipment Manufacturers Association – <a href="http://www.mema.org/">www.mema.org/</a>
NGV Global	Natural Gas Vehicle Knowledge Base – <a href="http://www.iangv.org/">www.iangv.org/</a>
NGVA Europe	Natural Gas Vehicle Association Europe – <a href="http://www.ngva.eu/">www.ngva.eu/</a>
OICA	Organisation internationale des constructeurs d'automobiles – <a href="http://www.oica.net/">www.oica.net/</a>
RV	Recreation Vehicle Industry Association – <a href="http://www.rvia.org/">www.rvia.org/</a>
SAE International	Society of Automotive Engineers – <a href="http://www.sae.org/">www.sae.org/</a>
T&E	Transport & Environment – <a href="http://www.transportenvironment.org/">www.transportenvironment.org/</a>
UITP	Unión Internacional de Transportes Públicos – <a href="http://www.uitp.org/">www.uitp.org/</a>
UMC	Unión Mundial de Ciegos – <a href="http://www.worldblindunion.org/">www.worldblindunion.org/</a>
USTMA	U.S. Tire Manufacturers Association – <a href="http://www.ustires.org/">www.ustires.org/</a>
WBIA	World Bicycle Industry Association – <a href="http://wbia.ch">wbia.ch</a>

## ANEXO VI

---

Desarrollo y cumplimiento de la reglamentación a nivel nacional, regional e internacional

### SECCIÓN 1 – CANADÁ

### SECCIÓN 2 – CHINA

### SECCIÓN 3 – INDIA

### SECCIÓN 4 – JAPÓN

### SECCIÓN 5 – REPÚBLICA DE COREA

### SECCIÓN 6 – FEDERACIÓN DE RUSIA

### SECCIÓN 7 – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

### SECCIÓN 8 – UNIÓN EUROPEA

## SECCIÓN 1 PROCESO DE REGLAMENTACIÓN EN EL CANADÁ

El proceso de reglamentación federal del Canadá se rige tanto por los requisitos legales específicos establecidos en la *Ley de Textos Reglamentarios* como por las exigencias de política enunciadas en la *Directiva del Consejo de Ministros sobre la Simplificación de la Reglamentación*.

### La reglamentación como instrumento de política

En el Canadá, los reglamentos son elaborados por el Gobernador asistido por el Consejo, un ministro o un organismo administrativo en que el Parlamento haya delegado su autoridad por medio de una ley. Los reglamentos son un tipo de ley: surten un efecto jurídico vinculante, y lo más común es que establezcan normas generales y no normas específicas sobre personas o situaciones determinadas.

El proceso descrito a continuación presupone que los funcionarios hayan evaluado la gama de instrumentos de que disponen para alcanzar un determinado objetivo de política y hayan llegado a la conclusión de que se requiere un nuevo reglamento como componente indispensable de esa gama de instrumentos.

### Panorama general del proceso de reglamentación federal

El proceso de reglamentación federal está estructurado de modo que brinde un enfoque coherente para la elaboración de reglamentos en todos los sectores gubernamentales y, al mismo tiempo, asegure el cumplimiento de los compromisos de política y las obligaciones legales del Gobierno del Canadá.

#### **Paso 1: Consulta pública informal**

El documento elaborado a este efecto ofrece una síntesis no técnica de la información, que permite al público entender la cuestión que el Gobierno tiene la intención de regular mediante una reglamentación. Esto brinda a la población la oportunidad de formular observaciones sobre los asuntos y los enfoques de regulación que se están tomando en consideración. Informa a los canadienses y los implica en el examen de la naturaleza y las repercusiones de la cuestión de política pública, sobre la base de las pruebas, la información científica o los conocimientos disponibles. También los integra en la formulación de los objetivos de política.

#### **Paso 2: Informe de evaluación inicial**

El primer paso del proceso de reglamentación consiste en evaluar las repercusiones de la propuesta de reglamento, preparar un informe de evaluación inicial y obtener su aprobación por la Secretaría de la Junta del Tesoro.

En esta etapa se determina también el posible efecto de la propuesta en el comercio internacional. Si el organismo regulador no puede evaluar adecuadamente dicho efecto, la Secretaría de la Junta del Tesoro consulta al Departamento de Asuntos Exteriores, Comercio y Desarrollo.

#### **Paso 3: Análisis y elaboración del informe analítico de las repercusiones del reglamento**

La Directiva del Consejo de Ministros sobre la Simplificación de la Reglamentación exige que los organismos reguladores realicen análisis pormenorizados y entablen amplias consultas al elaborar una propuesta normativa. Los resultados de estos procesos se resumen y se presentan a las instancias decisorias y al público en general en el informe analítico de las repercusiones del reglamento. Este documento contiene una síntesis de la información, de carácter no técnico pero convincente, que permite a los diversos destinatarios entender la cuestión sometida a reglamentación, el motivo por el que se pretende reglamentarla, los objetivos del Gobierno, los costos y beneficios del reglamento y a quiénes afectará, a quién se consultó para elaborarlo, y cómo evaluará y medirá el Gobierno el grado de cumplimiento de los objetivos declarados.

Los organismos reguladores determinan las partes que pueden estar interesadas en la propuesta de reglamento o verse afectadas por ella, y les brindan la oportunidad de intervenir en consultas abiertas en todas las etapas del proceso de reglamentación.

Al celebrar las consultas sobre el reglamento propuesto, el organismo regulador:

- Informa a los canadienses y los implica en el examen de la naturaleza y las repercusiones de la cuestión de política pública, sobre la base de las pruebas, la información científica o los conocimientos disponibles.
- Integra a los canadienses en la formulación de los objetivos de política;

- Establece el proceso y los plazos de manera clara, a fin de que las partes afectadas puedan organizarse y dar a conocer sus opiniones.
- Informa oportunamente a los canadienses y a las partes afectadas sobre el resultado de las consultas y sobre las prioridades consideradas en la adopción de decisiones.

#### **Paso 4: Redacción de los reglamentos**

Se preparan instrucciones para la redacción del texto en los dos idiomas oficiales del Canadá (francés e inglés).

#### **Paso 5: Examen por el Consejo Legislativo del Departamento de Justicia del Canadá y estampillado**

El Departamento de Justicia lleva a cabo un examen jurídico de todos los reglamentos propuestos para cerciorarse de que:

- Estén autorizados por la ley habilitadora.
- No constituyan un uso insólito o imprevisto de la autoridad a cuyo amparo se establecerán.
- No vulneren indebidamente los derechos y libertades existentes y no sean incompatibles con la Carta de Derechos y Libertades ni con la Ley Constitucional de 1982.
- La forma y el texto se ajusten a las normas establecidas.

#### **Paso 6: Transmisión de la propuesta firmada a la Oficina del Consejo Privado – Decretos del Consejo**

Una vez aprobada para su presentación por el ministro que la patrocina, la propuesta de reglamento es enviada a la Oficina del Consejo Privado – Decretos del Consejo, que se encarga de someterla a la consideración de la Junta del Tesoro.

#### **Paso 7: Reunión y decisión de la Junta del Tesoro**

La Secretaría de la Junta del Tesoro tiene la función de informar a los ministros de la Junta del Tesoro sobre las propuestas de reglamentación. A veces se requiere la presencia de funcionarios del organismo regulador para proporcionar información adicional durante la reunión.

La Junta del Tesoro, en su calidad de comité del Consejo de Ministros, puede adoptar cualquiera de las decisiones siguientes:

- Aprobar o rechazar la publicación previa del reglamento propuesto.
- Aprobar o rechazar las solicitudes de exención de la publicación previa;
- Remitir la cuestión al Consejo de Ministros o a alguno de sus otros comités para que la examinen.
- Devolver el asunto al ministro competente para un examen y una información más a fondo.
- Aplazar el examen de la cuestión a otra reunión.

#### **Paso 8: Publicación previa en la Gaceta Oficial del Canadá (Canada Gazette), Parte I**

Si se obtiene la aprobación de la Junta del Tesoro, la Oficina del Consejo Privado – Decretos del Consejo remite el reglamento propuesto y el informe analítico de las repercusiones a la Dirección de Obras Públicas y Servicios del Gobierno de la *Gaceta Oficial* del Canadá.

El reglamento propuesto y el informe analítico de sus repercusiones se publican entonces en la *Gaceta Oficial* del Canadá, Parte I. Mediante esta publicación previa en la Parte I, el Gobierno integra a los canadienses en el proceso de reglamentación. La publicación previa brinda a todos los canadienses la posibilidad de presentar sus comentarios sobre un reglamento propuesto antes de que se apruebe.

#### **Aprobación definitiva, publicación e inscripción**

Tras el período de publicación previa, se repiten con algunas modificaciones varios de los pasos anteriores a fin de completar el proceso de elaboración del reglamento.

#### **Paso 9: Análisis posterior a la publicación previa**

Todas las observaciones recibidas durante el período de publicación previa se estudian detenidamente para determinar si se justifica una modificación del texto.



Si es necesario modificar el reglamento propuesto, el Consejo Legislativo del Departamento de Justicia examina las modificaciones e introduce las que estima adecuadas. Además de los comentarios de los interesados y del público en general, se toma en consideración todo cambio en la situación nacional o internacional que pueda afectar al texto o el propósito del reglamento propuesto.

#### **Paso 10: Examen en el Consejo Legislativo del Departamento de Justicia y estampillado**

El Consejo Legislativo del Departamento de Justicia desempeña en esta etapa la misma función de examen jurídico que en la etapa de la publicación previa (véase el paso 4).

#### **Paso 11: Transmisión de la propuesta de reglamento definitiva a la Oficina del Consejo Privado – Decretos del Consejo**

Una vez que la propuesta de reglamento definitiva ha sido aprobada por el ministro o los ministros responsables, los documentos pertinentes se envían al Secretario Adjunto del Consejo Privado. A menos que se indique lo contrario, todos los documentos deben presentarse en los dos idiomas oficiales del Canadá (francés e inglés).

#### **Paso 12: Aprobación de la reglamentación por el Gobernador asistido por el Consejo**

El Gobernador asistido por el Consejo (*Governor in Council*) es el Gobernador General del Canadá, que actúa con el asesoramiento del Consejo de Ministros. Desde diciembre de 2003, la Junta del Tesoro brinda asesoramiento al Gobernador General en nombre del Consejo Privado de la Reina.

Tal como ocurre antes de la publicación previa, la Secretaría de la Junta del Tesoro informa a los ministros de la Junta del Tesoro sobre las propuestas pendientes de aprobación definitiva. Los ministros examinan los resultados de la publicación previa junto con el resto de la información presentada con el reglamento, y deciden si recomendarán o no al Gobernador General la aprobación del reglamento en esa versión definitiva.

#### **Paso 13: Inscripción, entrada en vigor y publicación en la Gaceta Oficial del Canadá, Parte II**

##### **Inscripción**

Aunque el plazo para transmitir el reglamento al Secretario a fin de que lo inscriba es de 7 días, la inscripción se realiza generalmente dentro de las 48 horas siguientes a la reunión de la Junta del Tesoro en que se consideró el reglamento. El reglamento recibe un número, precedido de la sigla SOR, que significa "statutory orders and regulations" (decretos y reglamentos) o de la sigla SI, que significa "statutory instruments" (instrumentos legislativos).

##### **Entrada en vigor**

Los reglamentos que deben ser inscritos entran en vigor generalmente a la medianoche de la fecha de inscripción, o en la fecha posterior a esta que figure en los propios reglamentos.

##### **Publicación**

Los reglamentos se publican en la *Gaceta Oficial* del Canadá, Parte II, dentro de los 23 días siguientes a su inscripción (la Parte II se publica miércoles por medio).

## SECCIÓN 2 ADMINISTRACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y NORMAS Y REGLAMENTOS EN CHINA

### I. Sistema de administración de la industria automotriz en China

La administración de la industria automotriz en China se ocupa principalmente de la gestión de proyectos de inversión, las empresas manufactureras y el acceso de los productos al mercado, la matriculación de los vehículos nuevos, los seguros, la inspección anual de los vehículos, el comercio de importación y exportación, la supervisión y las retiradas del mercado, y el reciclaje de los vehículos desguazados y el desmontaje como proceso completo. Las autoridades competentes comprenden la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Industria y Tecnología de la Información, el Ministerio de Ecología y Medio Ambiente, el Ministerio de Seguridad Pública, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio y la Administración Estatal de Regulación del Mercado, entre otras.

Desde el punto de vista de la administración de la industria automotriz, las principales leyes y reglamentos que interesan son los siguientes:

- Ley de Seguridad Vial de la República Popular China
- Ley de Carreteras de la República Popular China
- Ley de Conservación Energética de la República Popular China
- Ley de Prevención y Control de la Contaminación Atmosférica de la República Popular China
- Ley de Prevención y Control de la Contaminación Ambiental Sonora de la República Popular China
- Ley de Normalización de la República Popular China
- Ley de Calidad de los Productos de la República Popular China
- Ley de Protección de los Derechos e Intereses del Consumidor de la República Popular China
- Reglamento sobre Certificación y Acreditación de la República Popular China
- Reglamento del Transporte por Carretera de la República Popular China

### II. Sistema de normas y reglamentos de la industria automotriz de China

#### a) Sistema de normas y reglamentos de la industria automotriz de China

Desde la publicación de la Ley de Normalización de la República Popular China en septiembre de 1988, las normas nacionales de este país se dividen en normas obligatorias y normas recomendadas con arreglo a la práctica internacional. En el sector automotor, las normas obligatorias son las referentes a la seguridad, la protección del medio ambiente, el ahorro de energía y los sistemas de prevención del robo, que equivalen a la reglamentación técnica internacional. Las normas recomendadas se refieren a aspectos básicos como los métodos de ensayo generales, la intercambiabilidad, la conexión y los materiales generales, e incluyen algunas normas relacionadas con las condiciones técnicas de los productos, que no son obligatorias. El sistema normativo obligatorio de China en este sector se establece mediante la investigación y el análisis del sistema mundial típico de reglamentación técnica de los vehículos y de textos específicos, utilizando los Reglamentos de la CEPE (ahora denominados Reglamentos de las Naciones Unidas) publicados por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas como principal referencia inicial. A lo largo de los años, China ha implantado una administración y un control eficaces de la seguridad de los vehículos, la protección del medio ambiente y el ahorro de energía y ha mejorado continuamente la tecnología y la calidad de los productos automotores mediante el establecimiento y la mejora del sistema de normas obligatorias de este sector.

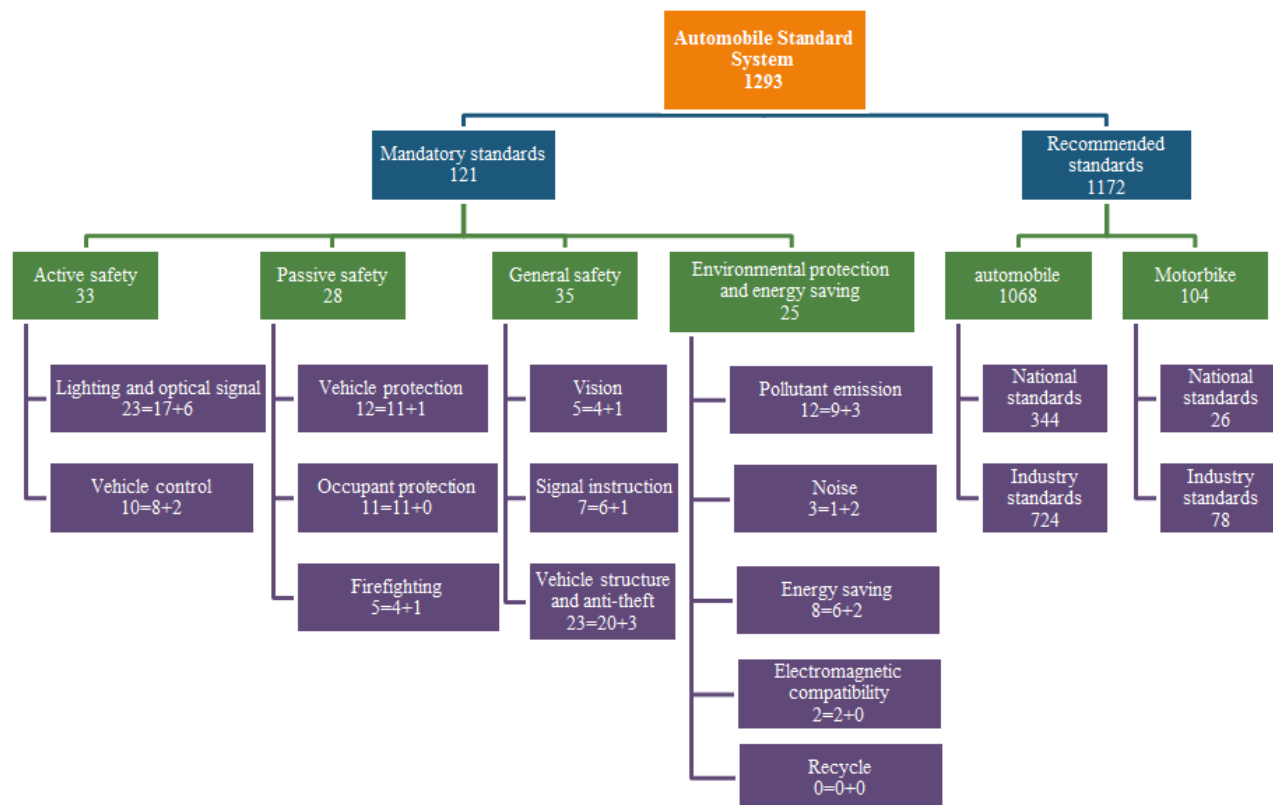
A julio de 2018, se había establecido en China un marco normativo completo para el sector automotor, compuesto por normas obligatorias, normas recomendadas y normas industriales, que incluía los siguientes instrumentos publicados:

- Normas obligatorias (GB): 121 elementos, 99 de ellos para automóviles y 22 para motocicletas;
- Normas recomendadas (GB/T): 370 elementos, 344 de ellos para automóviles y el resto para motocicletas;
- Normas industriales (QC/T): 802 elementos, 724 de ellos para automóviles y el resto para motocicletas;

El gráfico 1 ilustra el sistema normativo actual de China para el sector automotor, con la clasificación de las normas y su número (el signo más (+) indica la suma de las normas para automóviles y las normas para motocicletas).

GRÁFICO 1

Sistema normativo de China para el sector automotor, clasificación y número de normas



b) Procedimiento de formulación y revisión de las normas del sector automotor en China

En China, el procedimiento de reglamentación del sector automotor comprende generalmente la elaboración y aprobación de un proyecto, la redacción, la obtención de opiniones, el examen de la versión preliminar, la presentación para la aprobación, la aprobación y publicación, y el examen periódico.

Por ejemplo, en el caso de las normas obligatorias, que equivalen a la reglamentación técnica internacional, el período que media entre la aprobación del proyecto y la aprobación y publicación de la norma no debe superar los 36 meses. En la práctica, el proyecto puede sufrir retrasos en circunstancias especiales. Esos retrasos no deben exceder de 1 año. Cada norma puede experimentar un máximo de dos aplazamientos.

Elaboración y aprobación del proyecto: el Comité Técnico Nacional de Normalización Automotora (NTCAS) y los subcomités correspondientes evalúan los proyectos reunidos. Con el acuerdo del Ministerio de Industria y Tecnología de la Información y la aprobación de la Administración de Normalización de China (SAC), se publica el plan de formulación y revisión de normas.

Redacción: atendiendo al plan nacional de formulación y revisión de normas obligatorias, el NTCAS establece el Grupo de Trabajo de Redacción de Normas, compuesto por representantes y expertos de departamentos gubernamentales, asociaciones, empresas, instituciones, organismos de inspección, órganos de certificación y acreditación, y consumidores, que lleva a cabo la redacción respetando las reglas de elaboración de normas establecidas.

Obtención de opiniones: tras un debate suficiente sobre el borrador, el grupo de trabajo establece por consenso la versión preliminar para la formulación de observaciones, que somete al examen formal y la opinión del subcomité pertinente, y luego a las observaciones del público por un período de un mes.

Examen de la versión preliminar: el subcomité correspondiente y el grupo de trabajo examinan las opiniones obtenidas de todas partes y modifican la versión preliminar, creando el texto para el examen. Una vez aprobado por el Ministerio de Industria y Tecnología de la Información, este texto se examina en una reunión.

Presentación para la aprobación: tras la reunión de examen, se elabora el texto para la aprobación, que el comité técnico verifica nuevamente y luego presenta al Ministerio de Industria y Tecnología de la Información y a la SAC para su aprobación.

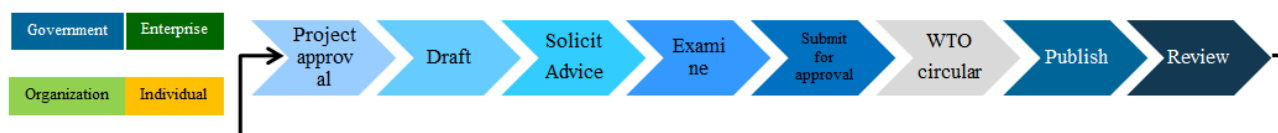
Aprobación y publicación: para la aprobación de una norma obligatoria es necesario el examen de la Reunión del Comité de la SAC, después del cual la SAC procede a su publicación.

Examen periódico: tras su entrada en vigor, la norma obligatoria se examina periódicamente a la luz de los conocimientos científicos y los avances tecnológicos, y también de la necesidad de desarrollo económico y social. El intervalo entre los exámenes suele ser inferior a cinco años.

En el gráfico 2 se presenta un diagrama de flujo del proceso de formulación y revisión de normas en China. El gráfico 3 contiene el organigrama del NTCAS y sus 30 subcomités que se encargan de la formulación y revisión de normas en sus respectivos ámbitos.

GRÁFICO 2

Diagrama de flujo de la formulación y revisión de normas para el sector automotor en China



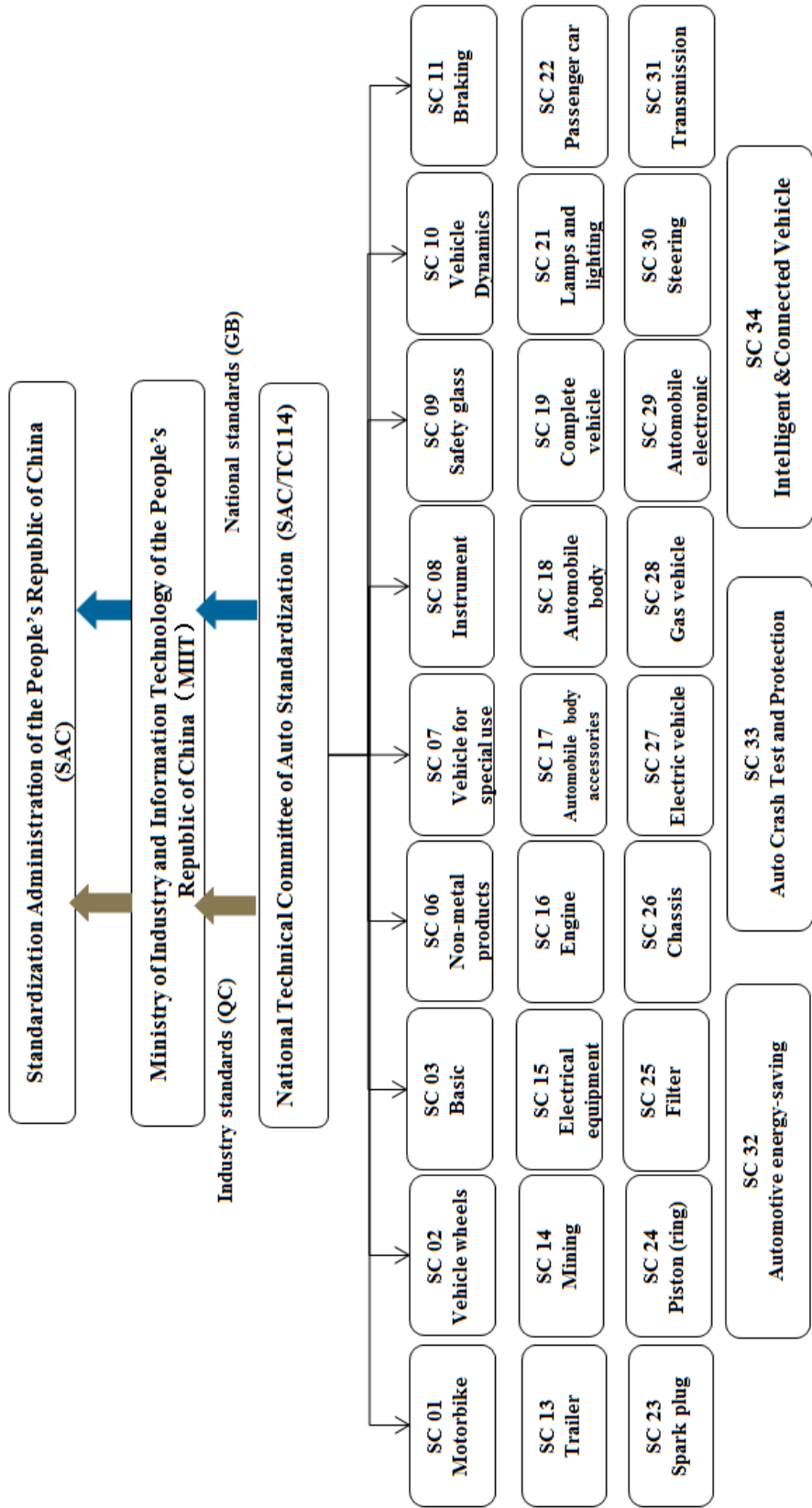
- Any unit and individual can put forward suggestions on the formulation and revision of standards; the Standardization Administration of China releases the planning in a unified way
- Each stakeholder (enterprises, organization, college and universities, etc.) constitutes working group to formulate and revise the standards
- Distribute standards to relevant members of subcommittee, and seek advice via the official website of Automobile Standard Committee, Ministry of Industry and Information Technology (MIIT) and National Standard Committee,
- And relevant technology committee shall organize technical review (decided by vote) and invite other experts if necessary.
- The standards passing the review shall be filed on record with MIIT and National Standard Committee for approval by Automobile Standards Committee who shall also put forward implementation proposals.
- Notify WTO of the mandatory national standards within the scope of technical regulation (60 days as a rule) in accordance with laws
- National Standard Committee shall publish the standards and define implementation date or transitional period.
- Evaluate the effect of implementation, arrange reviews regularly and draw the conclusion on whether the standards shall remain in force, be revised or abolished.

**GRÁFICO 3**

Organigrama del NTCAS y sus 30 subcomités

Secretariat of National Technical Committee of Auto Standardization (SAC/TC 114, founded in 1988)

---the largest specialized technology committee under the National Standard Committee, consisting of 29 specialized sub-committees



## SECCIÓN 3 SECTOR AUTOMOTOR Y RÉGIMEN REGLAMENTARIO EN LA INDIA

### I. La Ley de Vehículos Motorizados y su historia

El primer instrumento legislativo sobre los vehículos de motor promulgado en el país fue la Ley de Vehículos Motorizados de la India de 1914. Esta Ley fue sustituida posteriormente por la Ley de Vehículos Motorizados de 1939 y luego por la Ley de Vehículos Motorizados de 1988 (MVA). La MVA contiene los requisitos técnicos aplicables a la fabricación y el mantenimiento de los vehículos. En el marco de esta Ley, el Ministerio de Transporte Viario y Carreteras (MoRTH) establece cada cierto tiempo los requisitos obligatorios en forma de reglas que se publican mediante notificación y que se conocen como las Reglas Centrales para Vehículos de Motor (CMVR) de 1989.

### II. Políticas gubernamentales y objetivos y avances del sector automotor

El sector del transporte desempeña un papel importante en el desarrollo de un país vasto y diverso como la India. La economía de la India está creciendo a una tasa superior al 7 % anual y, con las políticas progresistas del Gobierno que impulsan la inversión y el crecimiento, el país aspira a alcanzar tasas de dos dígitos. La contribución estimada del sector automotor al PIB se sitúa entre el 7 % y el 8 %.

El Gobierno de la India ha adoptado políticas para establecer una infraestructura vial segura y adecuada y disponer de vehículos seguros, que apliquen la tecnología disponible y protejan al usuario y el medio ambiente. Estas políticas se revisan continuamente para promover las aspiraciones de la India y realizar el potencial del sector automotor.

Con la finalización de la Política de Combustibles para la Automoción en 2002 y del Plan de Objetivos del Sector Automotor en 2006, la India hizo avances importantes en los ámbitos de las emisiones y las normas de seguridad, la mejora de la calidad de los combustibles, el fomento de las nuevas tecnologías, la promoción del transporte público y el desarrollo de infraestructura, entre otros.

- **Plan de Objetivos del Sector Automotor (AMP) 2016-2026**

La India ha ultimado ahora el Plan de Objetivos del Sector Automotor para los próximos diez años (2016-2026). Se prevé un crecimiento en todos los sectores: los automóviles de pasajeros, los vehículos comerciales, los vehículos de dos y tres ruedas y los tractores agrícolas. La India aspira a lograr un progreso importante en las tecnologías verdes, centrándose en la movilidad electrónica, los vehículos híbridos e incluso los biocombustibles, sin desatender las preocupaciones ambientales. La India se concentrará en el desarrollo sostenible y en la mejora de la seguridad vial y vehicular.

- **La campaña “Hecho en la India”**

Este programa tiene por objeto transformar la India en una economía dinámica y en un centro de fabricación mundial. Uno de los 25 sectores seleccionados como prioritarios es el del automóvil. El programa comprende importantes iniciativas nuevas destinadas a facilitar la inversión, favorecer la innovación, proteger la propiedad intelectual y construir una infraestructura de fabricación de primera calidad.

- **Desarrollo de la infraestructura**

En respuesta al rápido crecimiento del sector automotor y al tráfico mixto que atiborra las carreteras, se está desarrollando la infraestructura necesaria, lo que incluye la construcción de autopistas para el transporte seguro. Está en estudio un Sistema de Transporte Inteligente (STI) que sea adecuado a la situación de la India.

- **Uso de combustibles y tecnologías alternativos**

En el marco del Objetivo Nacional de la Movilidad Eléctrica, el Gobierno de la India ha establecido el plan FAME (Faster Adoption and Manufacturing of Electric and Hybrid Electric Vehicles) destinado a acelerar la introducción y fabricación de vehículos eléctricos híbridos y completamente eléctricos. Este plan prevé la introducción en el país de entre 6 y 7 millones de vehículos eléctricos e híbridos para 2020. Recientemente, el MoRTH ha informado del uso de gas natural licuado (GNL), etanol, biogás natural comprimido (Bio-GNC), biodiésel, etc. Además, está en estudio la utilización de metanol, dimetil éter (DME), combustibles duales (diésel-GNC, diésel-GNL), GNC enriquecido con hidrógeno (HCNG) e hidrógeno como combustibles alternativos para el sector automotor.

Con respecto a los vehículos eficientes, el Gobierno ha implantado normas de eficiencia energética para los vehículos de categoría M1, que están en vigor desde el 1 de abril de 2017, y normas de consumo de combustible a velocidad constante para los vehículos de diésel de las categorías M<sub>3</sub> y N<sub>3</sub> de peso bruto vehicular (PBV) superior a 12 toneladas, que entraron en vigor el 1 de abril de 2018.

- **Inspección y certificación de los vehículos en servicios**

Mediante el fomento de la cultura del mantenimiento, se procura reducir el consumo de combustibles, los accidentes de tráfico y la contaminación atmosférica producida por los vehículos. Por iniciativa del MoRTH, se están estableciendo centros de inspección y certificación automatizados en varios lugares.

- **Vehículos en desuso**

La India ha formulado normas nacionales que establecen los requisitos para los vehículos que han llegado al final de su vida útil. Las normas abarcan prescripciones para los centros de desmantelamiento y para los fabricantes de vehículos. Como complemento de este régimen, el Gobierno está trabajando también en la modernización del parque vehicular, con vistas a eliminar los vehículos más viejos.

- **Código de retirada de vehículos**

Aunque el tema es relativamente nuevo en la India, los casos de retirada voluntaria de vehículos en los últimos años arrojan tendencias bastante alentadoras, y ya se observan una mayor conciencia entre los fabricantes y más iniciativas de retirada o llamada a revisión de vehículos cuando es necesario. Al mismo tiempo, algunas retiradas deben ser vigiladas y supervisadas de cerca por el Gobierno o por la entidad designada por el Gobierno como organismo nodal.

- **Creación de nuevos centros de ensayos en el marco del Proyecto Nacional de Desarrollo de la Infraestructura de Ensayo e I+D del Sector Automotor (NATrIP)**

En sincronía con el crecimiento previsto del sector automotor de la India, se están haciendo grandes inversiones en la infraestructura de investigación y desarrollo y de ensayos para la homologación. Este proyecto a escala nacional incluye instalaciones de ensayos en diversos centros: ARAI (Pune), ICAT (Manesar), VRDE (Ahmednagar), GARC (Chennai), NATRAX (Indore), NIAIMT (Silchar) y NCVRS (Raebareilly). La mayoría de estas instalaciones están terminadas y listas para entrar en servicio.

- **Normas del sector automotor**

Las normas relativas al ensayo y la aprobación de los vehículos y de sus componentes y subsistemas son preparadas por comités de expertos técnicos. Los Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas, formulados en el marco del WP.29, constituyen una sólida base para el desarrollo de la reglamentación del sector automotor en la India.

### III. Reglamentación de las emisiones y de la seguridad en la India

- **Comité Permanente de Aplicación de la Legislación sobre Emisiones (SCOE)**

Consciente de la necesidad de un órgano permanente que coordinara los reglamentos sobre las emisiones y su aplicación, en 1991 el Ministerio de Transporte Viario y Carreteras (MoRTH) designó este comité, presidido por el Secretario Adjunto del MoRTH, para que asesorara al Gobierno en los asuntos relacionados con la reglamentación sobre las emisiones.

El ciclo de conducción indio (IDC) fue formulado por la Asociación de Investigación Automotriz de la India (ARAI) en 1985. Los reglamentos para las emisiones de masa de diversas categorías de vehículos basados en dicho ciclo se notificaron como CMVR en 1989. Las primeras normas sobre las emisiones de masa se comenzaron a aplicar el 1 de abril de 1991 para los vehículos de gasolina y el 1 de abril de 1992 para los vehículos de diésel. Desde entonces, las normas se han vuelto cada vez más estrictas.

La India ha notificado la migración a las normas de emisión Bharat de Fase VI (BS VI) para los vehículos de 2, 3 y 4 ruedas a partir del 1 de abril de 2020. Para los tractores agrícolas, los vehículos del sector de la construcción y las segadoras-trilladoras (vehículos con una potencia superior a 37 kW), se ha notificado la aplicación de normas de emisión de la fase siguiente, a saber, de las normas Bharat (CEV/TREM) – IV a partir del 1 de octubre de 2020 y de las normas Bharat (CEV/TREM) – V a partir del 1 de abril de 2024.

- **Comité Técnico Permanente sobre las CMVR (CMVR-TSC)**

En 1997 el Gobierno creó un comité permanente que asesora al Ministerio en diversos aspectos técnicos relacionados con las CMVR y en el que participan representantes de distintas organizaciones interesadas. El Comité ha desempeñado un papel importante en la elaboración de reglamentos de seguridad de los vehículos y sus componentes en la India. La Presidencia del Comité compete al Secretario Adjunto de Transporte, del Ministerio de Transporte Viario y Carreteras del Gobierno de la India.

- **Comité de Normas de la Industria Automotriz (AISC)**

El Comité de Normas de la Industria Automotriz (AISC) presta asistencia al CMVR-TSC en la elaboración de las normas técnicas relativas a la seguridad. El AISC está presidido por el Director de la ARAI. Además, para tratar los temas relacionados con los vehículos de más de 3,5 toneladas de PBV, se ha constituido otro Comité, presidido por el Director del Instituto Central de Transporte por Carretera (CIRT). Hasta la fecha, el AISC ha publicado más de 150 normas para la industria automotriz.

- **Oficina de Normas de la India**

La Oficina de Normas de la India (BIS), el órgano encargado del establecimiento de normas a nivel nacional, promueve y alienta eficazmente el proceso de normalización de la India desde 1947. Una función importante de esta Oficina en el marco de diversas actividades es la formulación de las normas de la India (IS) para disciplinas tales como la ingeniería del transporte, la ingeniería mecánica y electrotécnica, la alimentación y la agricultura, etc. Las normas relativas al sector automotor corren a cargo del Consejo de la División de Ingeniería del Transporte de la BIS. Actualmente, este Consejo está presidido por el Director de la ARAI.

Las normas de seguridad para la industria automotriz, que, como se señaló anteriormente, se formulan en el marco del AISC, son adoptadas por la BIS con arreglo a su procedimiento de aprobación.

- **Comité Nacional Permanente para la Armonización de la Reglamentación en el marco del WP.29**

Consciente de la importancia de armonizar la reglamentación a nivel internacional, el Consejo de Ministros aprobó en octubre de 2002 la participación de la India en el WP.29 de la CEPE como país observador. Además, el Gobierno creó un Comité Nacional Permanente presidido por el Secretario Adjunto del MoRTH. Los servicios de secretaría son facilitados por la Asociación de Investigación Automotriz de la India (ARAI). Forman parte de este comité permanente los ministerios competentes, los organismos encargados de los ensayos y las asociaciones del sector, entre otros interesados. La India se adhirió al Acuerdo de 1998 con efecto a partir de abril de 2006.

- **Aplicación de las normas de seguridad**

Las Reglas Centrales para Vehículos de Motor de 1989 fueron establecidas en el país con el fin de mejorar la seguridad del transporte mediante la aplicación de normas de seguridad general y de seguridad activa. En los últimos 25 años se han introducido gradualmente varias normas de seguridad para vehículos de distintas categorías, sus sistemas y sus componentes. Entre las principales notificaciones recientes figuran las siguientes:

- Normas revisadas sobre colisiones: colisión frontal, colisión frontal parcial y colisión lateral para vehículos de las categorías  $M_1$  y  $N_1$ .
- Protección de peatones y otros usuarios vulnerables de las carreteras en caso de colisión con un vehículo de motor ( $(M_1$  y  $N_1) < 2,5$  t de PBV).
- Prescripciones de seguridad adicionales, como sistemas de alerta de velocidad que avisen al conductor en caso de velocidad excesiva, el recordatorio del uso del cinturón de seguridad, la desactivación manual del cierre centralizados de puertas, el airbag del conductor, etc., para vehículos de la categoría  $M_1$ , y los sensores de estacionamiento en marcha atrás para los vehículos de todas las categorías M y N.
- Implantación gradual de ensayos y aprobaciones para autobuses (Código de Práctica para el Diseño y la Aprobación de Carrocerías de Autobuses) y del Código de Carrocerías de Camiones.
- Ensayos y aprobación de autocares con camas, autobuses de dos pisos, semirremolques y vehículos para fines especiales, como casas rodantes y ambulancias de carretera.
- Dispositivos antirrobo, sistemas de alarma de vehículos e inmovilizadores de vehículos de cuatro ruedas.
- Función de encendido automático del faro delantero o del foco de circulación diurna en vehículos de dos ruedas para mejorar la visibilidad.
- Introducción de dispositivos de rastreo de vehículos y botones de alerta en vehículos de transporte de pasajeros.
- Sistema antibloqueo de frenos (ABS) para los modelos nuevos de las categorías  $M_1$  y  $M_2$ .
- Sistema antibloqueo de frenos (ABS) y sistema combinado de frenos (CBS) para vehículos de dos ruedas.



#### IV. Panorama de la estructura reglamentaria actual de la India

Como se señaló anteriormente, la estructura reglamentaria del sector automotor se ha desarrollado a lo largo de decenios. Las normas obligatorias y los procedimientos de ensayo para la aprobación de los vehículos de motor son notificados por el Ministerio de Transporte Viario y Carreteras en forma de CMVR.

- **Procedimiento legal para la notificación de una nueva norma**

Las requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo son elaborados en forma de nuevas normas por los comités técnicos. Cuando se establece una nueva norma, el Ministerio competente (MoRTH) emite un proyecto de notificación, en que invita a los interesados a formular observaciones. Tras la consulta de los interesados, el Ministerio publica la notificación en el marco de la Ley de Vehículos Motorizados y de las CMVR.

- **Cumplimiento de la ley**

El Ministerio de Transporte Viario y Carreteras es el organismo nodal encargado de controlar el cumplimiento de la Ley de Vehículos Motorizados y de las CMVR. La matriculación de los vehículos compete a los ministerios de los estados.

- **Sistema de certificación**

La India ha adoptado un sistema de homologación por terceros. En virtud de las CMVR, diversos organismos de ensayo están autorizados a realizar los ensayos y otorgar las homologaciones en nombre del Gobierno de la India. El fabricante del vehículo es responsable del cumplimiento de los requisitos relativos a la seguridad, las emisiones y otros aspectos que se notifican cada cierto tiempo en el marco de las CMVR.

La obtención del certificado de homologación es obligatoria para todo modelo nuevo, para los cambios técnicos en modelos ya existentes o para el cumplimiento de los requisitos de notificación reciente.

El cumplimiento de los requisitos obligatorios (la conformidad de la producción) se comprueba periódicamente mediante ensayos/verificaciones de vehículos/motores y componentes (según el caso) seleccionados al azar.

#### Intercambio de informes

La India no es Parte Contratante en el Acuerdo de 1958 y, por consiguiente, no está obligada a aceptar las homologaciones concedidas por autoridades de otros países.

#### Datos de contacto para obtener más información:

##### 1. Sr. Abhay Damle, IRS

Joint Secretary, Government of India  
Ministry of Road Transport and Highways,  
Transport Bhavan, 1, Parliament Street,  
New Delhi 110 001, India  
Tel: +91 11 2371 9209  
Correos electrónicos: js-tpt@gov.in o abhay.damle@gov.in  
URL: www.morth.nic.in

##### 2. Sra. Rashmi Urdhwareshe

Director, Automotive Research Association of India  
Survey No. 102, Off Paud Road, Vetal Hill,  
Pune 411 004, India  
Tel: +91 20 3023 1100  
Fax: +91 20 2543 4190, 3023 1104  
Correos electrónicos: urdhwareshe@araiindia.com o director@araiindia.com  
URL: www.araiindia.com

## SECCIÓN 4 PROCESO DE ELABORACIÓN Y APLICACIÓN DE REGLAMENTOS EN EL JAPÓN

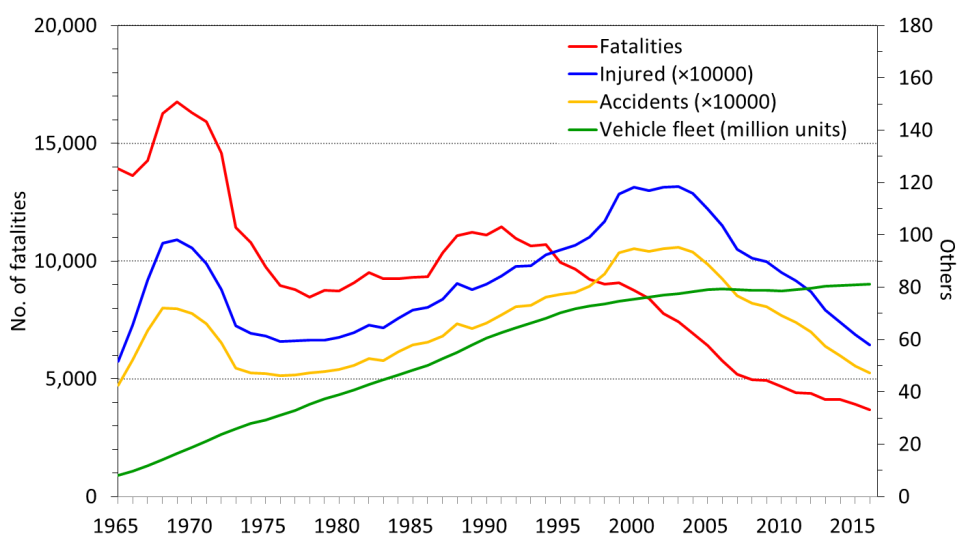
### 1. Reglamentos de seguridad

#### 1.1 Tendencias de los accidentes de tráfico

En 2017, el número de víctimas mortales de los accidentes de tráfico (personas fallecidas en las primeras 24 horas después del accidente) fue de 3.694. Esta cifra ha venido disminuyendo en el pasado reciente. El número de muertos por accidentes de tráfico de 2017 fue menos de una cuarta parte del de 1970 (16.765), cuando estas muertes alcanzaron una cota máxima. Además, el número de accidentes de tráfico que producen lesiones o muertes y el número de personas lesionadas también han disminuido por 13 años consecutivos desde 2004, cuando alcanzaron los niveles más altos.

GRÁFICO 1

Tendencias de los accidentes de tráfico en el Japón



#### 1.2 Política de seguridad vial

El Japón tiene una baja tasa de muertes por accidentes de tráfico, con 2,9 por 100.000 habitantes en 2017. Aun así, como medida adicional, en el Décimo Programa de Seguridad Vial Fundamental para 2016 -2020 se establecieron dos metas ambiciosas: reducir el número de víctimas mortales a menos de 2.500 y el número de lesiones y muertes a menos de 500.000 para 2020, y tener así el tráfico por carretera más seguro del mundo. Sobre la base de este programa, el Gobierno nacional está promoviendo medidas de seguridad del tráfico por carretera en tres aspectos: el comportamiento humano, las carreteras y los vehículos. El programa apunta a aplicar medidas que utilicen activamente la tecnología avanzada para responder a la nueva era, sin dejar de ampliar y reforzar las medidas convencionales.

Entre tanto, el entorno del transporte por carretera está cambiando enormemente, debido al envejecimiento de la sociedad y a la introducción de nuevas tecnologías que incluyen la conducción automatizada.

Sobre la base de estos factores y de un informe elaborado por el Consejo de Política del Transporte, el Ministerio de Tierras, Infraestructura, Transporte y Turismo (MLIT) está trabajando en la meta de reducir en 1.000 el número de muertes por accidentes de tráfico para 2020, en comparación con 2011, mediante la aplicación de medidas de seguridad vehicular que incluyen una amplia difusión de tecnologías de seguridad avanzada tales como la conducción automatizada y la evaluación de sus efectos, entre otras cosas.

Los pilares de estas medidas son los siguientes:

- 1) Respuesta a los accidentes de tráfico que afectan a niños y personas de edad.
- 2) Medidas de seguridad para peatones y ciclistas.

- 3) Respuesta a los accidentes graves de vehículos de gran tamaño.
- 4) Respuesta a nuevas tecnologías como la conducción automatizada.

### 1.3 Medidas eficaces de seguridad de los vehículos

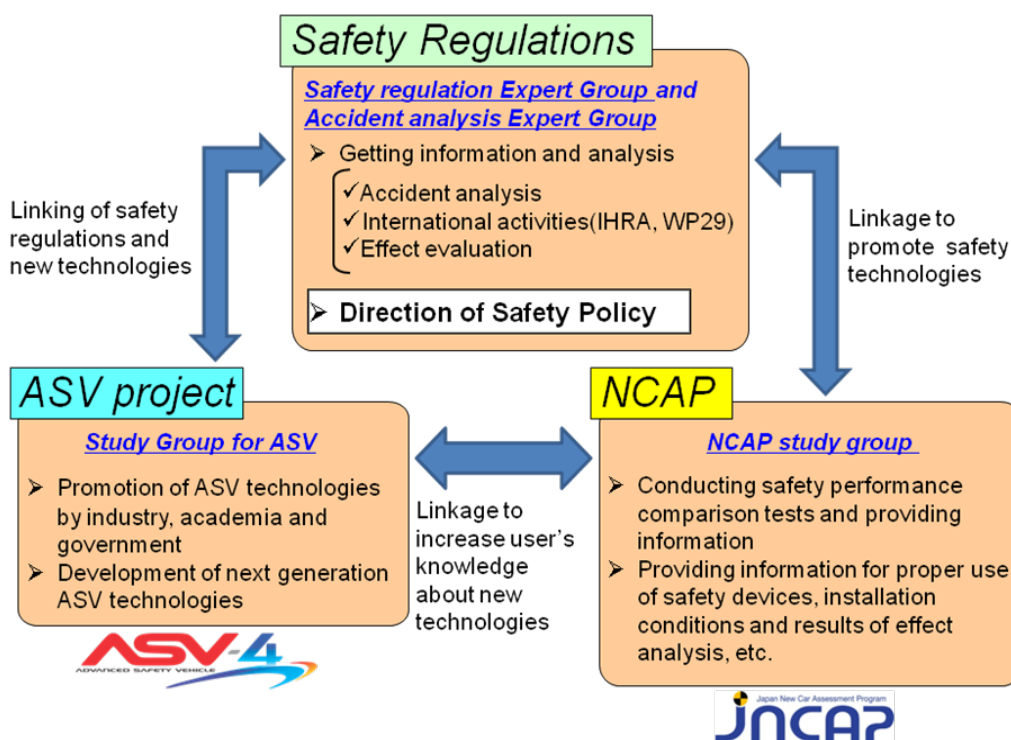
Para difundir las tecnologías de seguridad activa y otras tecnologías de seguridad y promover su desarrollo, es necesario no solo establecer reglamentos de seguridad sino también aplicar diversas medidas racionales. Estas medidas deben basarse en una evaluación cuantitativa de los efectos y los resultados que se obtendrán, así como de los costos que entrañan.

Por lo tanto, el MLIT está promoviendo medidas de seguridad vehicular mediante la vinculación orgánica de los reglamentos de seguridad, el proyecto de los Vehículos de Seguridad Avanzada (VSA) y el Programa de Evaluación de Automóviles Nuevos.

- I) Formulación de la evaluación de los vehículos sobre la base de las tendencias actuales de los reglamentos de seguridad y de los planes de difusión.
- II) Enlace con el NCAP para difundir la tecnología de los VSA.
- III) Establecimiento de reglamentos de seguridad y de planes de difusión basados en las tendencias de la aplicación práctica y la difusión de la tecnología de los VSA.

GRÁFICO 2

#### Vinculación de las medidas de seguridad



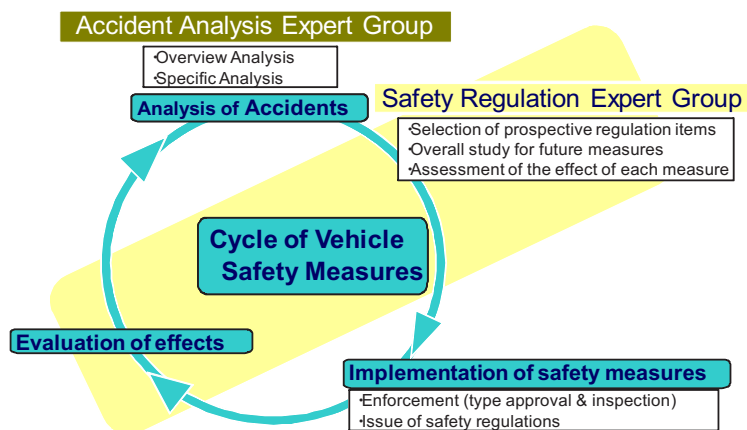
### 1.4 Mejora de los reglamentos de seguridad

Los reglamentos de seguridad se están volviendo más estrictos, como fruto de la labor de dos grupos de estudio formados por expertos académicos y otros especialistas de distintas entidades interesadas, lo que también garantiza la transparencia: el Grupo de Expertos en Análisis de Accidentes, que estudia las circunstancias de los accidentes de tráfico, y el Grupo de Expertos en Reglamentos de Seguridad, que se ocupa de la mejora de estos reglamentos, tomando en consideración su importancia y madurez tecnológica y evaluando también sus efectos. Sobre la base de los resultados obtenidos, el MLIT selecciona los elementos

que han de incorporarse en los reglamentos de seguridad, tras una investigación realizada en cooperación con los institutos competentes. Al introducir los reglamentos de seguridad, se tiene también muy en cuenta el objetivo de la armonización internacional. Por consiguiente, el MLIT contribuye activamente a la formulación de Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas en el marco del WP.29 de las Naciones Unidas.

GRÁFICO 3

Proceso de mejora de las normas de seguridad antes y después de la reglamentación



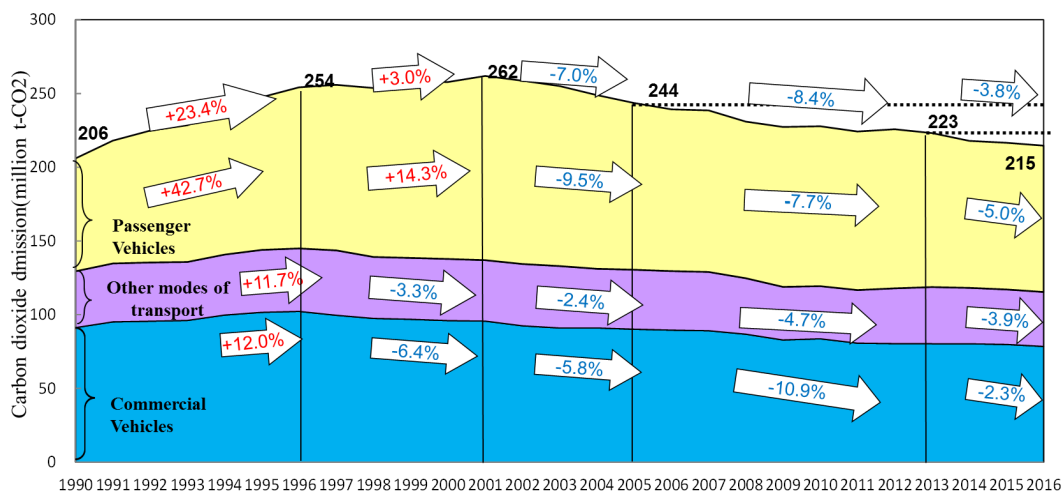
2. Normas ambientales

2.1 Tendencias de las emisiones del sector del transporte

Las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por el sector del transporte en 2016 se cifraron en casi 220 millones de toneladas (representando alrededor del 18 % de las emisiones totales del Japón). Se están aplicando medidas constantes para seguir reduciendo las emisiones, de conformidad con el Acuerdo de París.

GRÁFICO 4

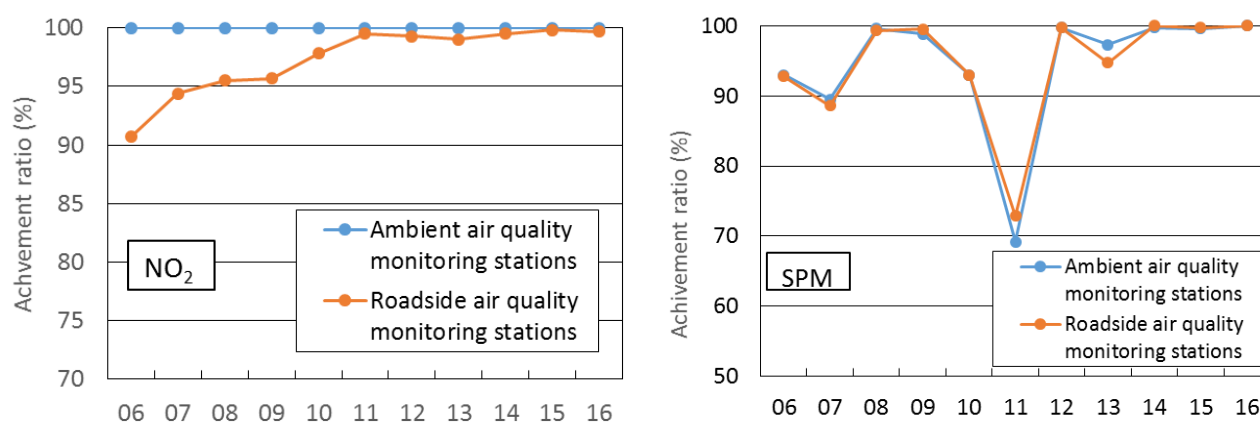
Emisiones de CO<sub>2</sub> del sector del transporte



De conformidad con la Ley de Lucha contra la Contaminación Atmosférica, las prefecturas y otras instituciones vigilan continuamente la contaminación del aire. Las tasas de cumplimiento de las normas de calidad ambiental relativas al dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y a las partículas en suspensión se han mantenido altas, en casi el 100 %. La tasa de cumplimiento referente a la materia particulada fina (MP 2,5) está mejorando y, según los datos de las estaciones de medición de los gases de escape de los automóviles, fue del 88,3 % en 2016.

GRÁFICO 5

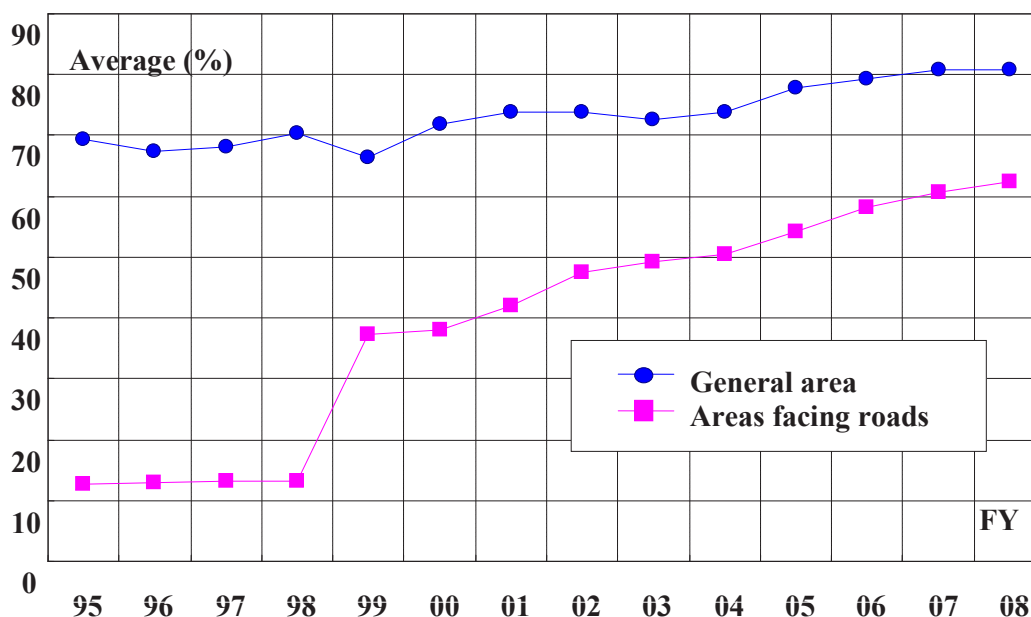
Tasas de cumplimiento de las normas sobre el NO<sub>2</sub> y las partículas en suspensión (2006-2016)



Además, de conformidad con la Ley de Reglamentación del Ruido, las prefecturas, las municipalidades y otras instituciones vigilan asimismo la contaminación sonora. La tasa de cumplimiento de estas normas ambientales también ha mejorado progresivamente en los últimos años.

GRÁFICO 6

Tasas de cumplimiento de la reglamentación sobre el ruido (2006-2016)



## 2.2 Política relativa al entorno vehicular

### 2.2.1 Políticas sobre el calentamiento global

En 2015, la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, en su 21<sup>er</sup> período de sesiones (CP 21), aprobó el Acuerdo de París. Antes de la CP 21, el Japón había decidido fijar su meta de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 26,0 % para 2030, con respecto a 2013 (una reducción del 25,4 % con respecto a 2005), como contribución prevista determinada a nivel nacional (CPDN).

El Plan de Política sobre el Cambio Climático elaborado a partir de esta CPDN y del Acuerdo de París prescribe metas cuantitativas para el sector del transporte, junto con medidas tales como la mejora de la eficiencia del combustible de los vehículos.

Las normas para la eficiencia del combustible del Japón se determinan sobre la base de los vehículos de rendimiento óptimo del mercado nacional y de otros factores, tales como la tecnología para la mejora de la eficiencia del combustible que estará disponible en el futuro. La eficiencia promedio de los vehículos de pasajeros de gasolina vendidos en 2012 era de 21,9 km/l, lo que ya cumplía los límites reglamentarios fijados para 2020. En 2018 se comenzó a examinar una nueva reglamentación sobre la eficiencia del combustible de los vehículos de pasajeros. Ese mismo año se establecieron, por primera vez en el mundo, las nuevas normas de eficiencia del combustible para los vehículos pesados, con 2025 como plazo para cumplirla.

### 2.2.2 Políticas sobre la contaminación atmosférica y sonora

Las normas sobre las emisiones de gases de escape se han vuelto gradualmente más estrictas en lo que respecta al contenido de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), material particulado y otros contaminantes emitidos por los camiones, los autobuses y los vehículos de pasajeros. En 2016 se implantó el Ciclo Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Pesados (WHDC) en la reglamentación para camiones y autobuses, y en 2018 se añadió el Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros (WLTP), aplicable a los vehículos de pasajeros.

Con respecto al control del ruido, el Japón introdujo el Reglamento de las Naciones Unidas sobre el ruido para los vehículos de dos ruedas (núm. 41) en 2013, el Reglamento de las Naciones Unidas que establece los límites de ruido para los vehículos de cuatro ruedas (núm. 51) en 2016, y el Reglamento de las Naciones Unidas que establece los límites de ruido para los neumáticos solamente (núm. 117) en 2015.

## 2.3 Medidas de protección ambiental eficaces en relación con los vehículos

Los vehículos que producen emisiones inferiores a la norma más reciente pueden obtener la certificación como vehículos de bajas emisiones, según el nivel de reducción. Además, el MLIT evalúa y publica los niveles de eficiencia del combustible de cada vehículo para facilitar a los consumidores la elección de vehículos eficientes.

También se han reducido los impuestos a los vehículos que tienen una eficiencia del combustible excelente y menores emisiones de gases, y se han aumentado los de los vehículos que superan un cierto número de años.

## 2.4 Mejora de la reglamentación ambiental

La reunión de expertos compuesta por expertos académicos y otros especialistas estudia las mejoras de la reglamentación ambiental basándose en la situación ambiental del momento y en otros factores, lo que garantiza la transparencia. Teniendo en cuenta los exámenes de esta reunión, el Gobierno nacional colabora con los ministerios y organismos gubernamentales competentes para ajustar la reglamentación. Antes de introducir nuevas normas, se examina también cuidadosamente el aspecto de la armonización internacional, que es uno de los propósitos de esta labor. Por consiguiente, el Japón está haciendo una contribución activa a la elaboración de Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas en el WP.29.

## 3. Régimen de matriculación e inspección de vehículos

Los vehículos de motor no pueden circular por la vía pública sin haber pasado la inspección realizada por el MLIT y obtenido el certificado correspondiente.

El MLIT realiza principalmente los tipos de inspección que se describen a continuación. Las inspecciones técnicas de los vehículos son administradas por el Organismo Nacional de Tecnología de Automóviles y Transporte por Carretera (NALTEC). Para los vehículos de motor ligeros, la Organización de Inspección de Vehículos de Motor Ligeros (LMVIO) lleva a cabo las inspecciones y las actividades conexas en nombre del MLIT.

### 1) Inspección inicial

Esta inspección se aplica a los vehículos de motor nuevos y a los vehículos usados que han estado fuera de servicio durante cierto tiempo. (Los vehículos de motor homologados por designación pueden ser eximidos de la inspección técnica realizada por el NALTEC o la LMVIO.)

2) Inspección periódica

Esta inspección se aplica a los vehículos de motor que se desea seguir utilizando después de vencido el certificado de inspección. (Los vehículos de motor pueden ser eximidos de la inspección técnica del NALTEC o la LMVIO si un taller de mantenimiento autorizado certifica su conformidad con las normas.)

3) Inspección por modificación

Esta inspección es obligatoria para los vehículos de motor que han sido modificados, es decir, en que ha habido un cambio en la longitud, anchura, altura, capacidad máxima de carga u otro parámetro.

## 4. Sistemas de certificación

### 4.1 Sistema de homologación por designación

El sistema de homologación por designación se aplica a los casos de fabricación o importación de un gran número de vehículos del mismo modelo y otros vehículos para la venta en el Japón. En virtud de este sistema, el Laboratorio Nacional de Seguridad Vial y Medio Ambiente (NTSEL), del Organismo Nacional de Tecnología de Automóviles y Transporte por Carretera (NALTEC), verifica el cumplimiento de las normas ambientales y de seguridad de una muestra de vehículos con la misma estructura y el mismo equipo y funcionamiento que los que se ofrecerán a la venta; además, el MLIT examina la uniformidad de la estructura, el equipo y el funcionamiento de los vehículos mediante una inspección de los documentos pertinentes. Los vehículos de un mismo modelo que cumplen las normas quedan así homologados por designación. Después de aprobada la designación, el MLIT lleva a cabo comprobaciones periódicas en las plantas en que los titulares de esta certificación realizan las inspecciones del producto terminado, para verificar la conformidad de la producción con los vehículos homologados.

Cuando el fabricante del vehículo presenta un certificado de inspección del producto terminado, los vehículos homologados por designación quedan eximidos de la parte técnica de la inspección inicial realizada por el NALTEC o la LMVIO.

### 4.2 Sistema de homologación por notificación

El sistema de homologación por notificación se utiliza ampliamente para los vehículos pesados, como los camiones y autobuses, a los que se aplican muchas especificaciones diferentes. Con arreglo a este sistema, el NTSEL verifica el cumplimiento de las normas ambientales y de seguridad por los sistemas y dispositivos comunes de los vehículos de muestra, después de lo cual el NALTEC o la LMVIO pueden realizar eficazmente la inspección inicial de cada vehículo sobre la base de los resultados obtenidos en esos ensayos. Este sistema se ha establecido para racionalizar la inspección inicial.

La diferencia principal con el sistema de homologación por designación es que el sistema de notificación no exige la comprobación de la conformidad de los vehículos producidos (es decir, un sistema de control de calidad) ni la inspección del producto terminado por parte del fabricante. Por lo tanto, todas las unidades a las que se aplica este sistema deben someterse a la parte técnica de la inspección inicial realizada por el NALTEC o la LMVIO. Es aconsejable simplificar la inspección inicial utilizando, conjuntamente con este sistema, el sistema de homologación por designación de equipos descrito más adelante.

En marzo de 2021, el sistema de homologación por notificación quedará abolido, al integrarse en el sistema de homologación por designación de estructuras comunes (para vehículos con especificaciones múltiples) que se describe más adelante.

### 4.3 Procedimiento de tramitación preferencial (PTP)

El PTP se ha establecido para promover la importación de vehículos de motor. Este sistema se aplica a los vehículos importados que se venderán en pequeñas cantidades en el Japón.

En este caso, el MLIT efectúa los exámenes basándose únicamente en los documentos sobre la conformidad con los reglamentos de seguridad del NTSEL y sobre la idoneidad del sistema de control de calidad.

Este sistema ha simplificado mucho la documentación que debe adjuntarse a la solicitud, y también ha reducido el tiempo requerido para el examen. Además, ha eliminado la necesidad de presentar el propio vehículo. En consecuencia, el sistema es ventajoso para los vehículos de motor que se venden en pequeñas cantidades. Sin embargo, cada unidad que se acoge al PTP debe someterse a la inspección técnica inicial realizada por el NALTEC o la LMVIO.

Este sistema se aplica a los vehículos de motor que se venden en el Japón en cantidades de hasta 5.000 unidades anuales por modelo.

#### 4.4 Reconocimiento recíproco, sistema de homologación por designación de equipos y sistema de homologación por designación de estructuras comunes

El Japón participa en el WP29, en calidad de observador, desde 1977 y ha contribuido a la armonización mundial de los reglamentos relativos a los frenos y a la iluminación. En noviembre de 1998 pasó a ser la primera Parte Contratante no europea en el Acuerdo de 1958 de la CEPE, impulsando así la globalización de los sistemas de certificación. Como resultado de ello, ciertos equipos que han recibido la certificación de otra Parte Contratante están ahora eximidos de la certificación en el Japón.

Simultáneamente a la adhesión al Acuerdo de 1958 de la CEPE, el Japón introdujo el sistema de homologación por designación de equipos, en respuesta al creciente uso de un mismo equipo en múltiples modelos de vehículos. Ciertos equipos que han recibido este clase de homologación tienen derecho al reconocimiento recíproco por todas las Partes Contratantes en el Acuerdo. Además, esos equipos están eximidos del examen en el proceso de homologación por designación de vehículos en el Japón.

Cuando es necesario, el Gobierno del Japón propone enmiendas de los Reglamentos de las Naciones Unidas con el fin de mejorar la seguridad de los vehículos y la conservación del medio ambiente. En función de esas enmiendas, el Japón tiene la intención de adoptar un mayor número de Reglamentos de las Naciones Unidas.

En respuesta a la homologación internacional del vehículo entero (IWVTA), propuesta inicialmente por el Japón y examinada en un proceso continuo bajo su Presidencia, por la que el reconocimiento mutuo de las homologaciones de vehículos se amplió del "equipo" al "vehículo entero", el Japón ha establecido un sistema de homologación por designación de estructuras comunes. Las estructuras comunes así homologadas tienen derecho al reconocimiento recíproco por todas las Partes Contratantes en el Acuerdo de 1958, del mismo modo que el equipo. En el Japón, el equipo que cuenta con esta designación queda eximido de la inspección en los exámenes del proceso de homologación por designación de vehículos.

Además, para los vehículos pesados y de gran tamaño como los camiones y autobuses que deben cumplir muchas especificaciones diferentes, en junio de 2016 se puso en marcha el sistema de homologación por designación de estructuras comunes (para vehículos con especificaciones múltiples), basado en el mismo concepto; la transición durará hasta marzo de 2021, cuando quedará abolido el sistema de homologación por notificación.

En virtud de este nuevo sistema, el NTSEL examina las estructuras comunes y el equipo de los vehículos de muestra para verificar que se cumplan las normas ambientales y de seguridad, lo que permite luego realizar eficazmente la inspección inicial de cada vehículo de motor sobre la base de los resultados de esos ensayos. Además, el MLIT examina la uniformidad de la construcción de las estructuras comunes (para vehículos con especificaciones múltiples), el equipo y el funcionamiento mediante una inspección de los documentos correspondientes. Después de la designación, el MLIT lleva a cabo comprobaciones periódicas en las plantas en que los fabricantes inspeccionan las expediciones de esas estructuras comunes, para verificar la conformidad de la producción con las estructuras homologadas.

Tras la inspección de las expediciones por los fabricantes, las estructuras comunes (para vehículos con especificaciones múltiples) se convierten en camiones y autobuses mediante el proceso de montaje de la carrocería. Estos vehículos deben pasar la parte técnica de la inspección inicial correspondiente al montaje de la carrocería después de la expedición, que es realizada por el NALTEC o la LMVIO sobre la base del certificado de inspección de la expedición emitido por el fabricante.

#### 5. Sistema de retirada

El sistema de retirada o llamada a revisión de los vehículos de motor fue establecido en 1969 para prevenir los accidentes y la contaminación causados por un mal funcionamiento atribuible al diseño o al proceso de fabricación de los vehículos. Los fabricantes o importadores de vehículos de motor deben informar al MLIT cuando se den o puedan darse condiciones que no cumplan las normas ambientales o de seguridad, o cuando deban tomarse medidas precautorias para cumplir esos reglamentos respecto de ciertos tipos de vehículos de motor.

Además, en 2004 se amplió el sistema de retirada para incluir el equipo reemplazable, como los neumáticos y los sistemas de sujeción para niños.

Desde 2015, los fabricantes de equipos también tienen responsabilidades de presentación de informes e inspección sobre el terreno en relación con las retiradas o llamadas a revisión.



## SECCIÓN 5 PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN Y REVISIÓN DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR PARA LA LEY DE GESTIÓN DE AUTOMÓVILES Y EL SISTEMA DE AUTOCERTIFICACIÓN DE LA REPÚBLICA DE COREA

### 1. Panorama general

La Ley de Gestión de Automóviles de Corea establece las normas para la matriculación de vehículos nuevos y el registro de sus modificaciones, traspasos y embargos, la asignación de números de matrícula y placas, las marcas del número de identificación, las normas de seguridad y la autocertificación, la corrección de los defectos de fabricación, los límites de funcionamiento y su observancia, y las actividades de inspección y gestión de los vehículos de motor, con el fin de mejorar el bienestar público garantizando la seguridad del funcionamiento y la estructura de los vehículos y la gestión eficiente del parque automotor.

La Ley de Gestión de Automóviles consta de 88 artículos agrupados en 10 capítulos y de disposiciones suplementarias sobre las normas generales, la matriculación de vehículos, las normas de seguridad y autocertificación de vehículos, la revisión y el mantenimiento de los vehículos, la inspección de los vehículos, la gestión de las motocicletas, la gestión de los automóviles, disposiciones suplementarias, sanciones y casos especiales de violación de la ley (véase el gráfico 1).

Las Normas de Seguridad de los Vehículos de Motor de Corea (KMVSS) constan de cuatro capítulos: el capítulo 1 contiene normas generales; el capítulo 2 establece las normas de seguridad para los vehículos, incluidas las motocicletas; el capítulo 3 establece las normas de seguridad para los vehículos ensamblados; el capítulo 3-2 las normas correspondientes para sus piezas; y el capítulo 4 contiene disposiciones suplementarias.

El capítulo 1 comprende 3 artículos, relativos al objetivo, las definiciones y la seguridad de la estructura y el equipo; el capítulo 2 abarca 104 artículos sobre las normas de seguridad de los vehículos, incluidas las motocicletas; el capítulo 3 contiene 38 artículos referentes a los criterios de seguridad aplicables a los vehículos ensamblados; el capítulo 3-2 contiene 12 artículos sobre las piezas de los vehículos; y el capítulo 4 comprende 4 artículos sobre las disposiciones relativas al número de pasajeros, la capacidad máxima de carga, las tolerancias y excepciones en la aplicación de las normas y los métodos de ensayo de las especificaciones (véase el gráfico 2).

Corea aplica desde 2003 el sistema de autocertificación complementado con el servicio de seguimiento. Con arreglo a este sistema, el Gobierno establece las normas de seguridad para los vehículos que se fabrican, y los fabricantes certifican que dichos vehículos cumplen las normas establecidas antes de ponerlos en venta. Posteriormente el Gobierno lleva a cabo ensayos de verificación de la autocertificación y ordena una retirada si algún elemento no satisface las normas de seguridad.

### 2. Ley de Gestión de Automóviles

La modificación de la Ley de Tráfico por Carretera dio lugar a la promulgación de la Ley de Gestión de Automóviles, que entró en vigor el 31 de diciembre de 1986, con el fin de mejorar el bienestar público mediante la reglamentación de la matriculación de los vehículos, su seguridad y autocertificación, la corrección de los defectos de fabricación, la revisión, el mantenimiento y la inspección y las actividades de gestión de los automóviles (venta, mantenimiento y desguace). Esta Ley tiene por objeto mejorar el funcionamiento, la seguridad y el mantenimiento sistemático de los vehículos.

En Corea opera el sistema de gestión automática que se ilustra en el gráfico 3, para lo cual la Ley de Gestión de Automóviles está configurada como se describe a continuación.

La Ley de Gestión de Automóviles tiene varios reglamentos de menor jerarquía, que incluyen el Decreto Presidencial de Aplicación de la Ley de Gestión de Automóviles; el Reglamento de Aplicación de la Gestión de Automóviles y las Reglas sobre las Normas de Seguridad de los Vehículos (promulgados mediante orden de ejecución del Ministerio de Tierras, Infraestructura y Transporte (MTIT)); y el Reglamento de Ejecución de las Normas de Seguridad de los Automóviles, el Procedimiento de Autocertificación de los Automóviles y el Procedimiento de Evaluación de la Seguridad de los Automóviles, publicados como notificaciones del MTIT.

Estas normas reglamentan la certificación en las etapas de fabricación y el sistema de gestión en las etapas de servicio. El sistema de autocertificación, que es un sistema de certificación del cumplimiento de las normas de seguridad, se aplica a los vehículos nuevos, mientras que las inspecciones periódicas, la gestión informatizada y el sistema de gestión de los vehículos vigilan la seguridad de los vehículos en servicio.

GRÁFICO 1

## Configuración de la Ley de Gestión de Automóviles

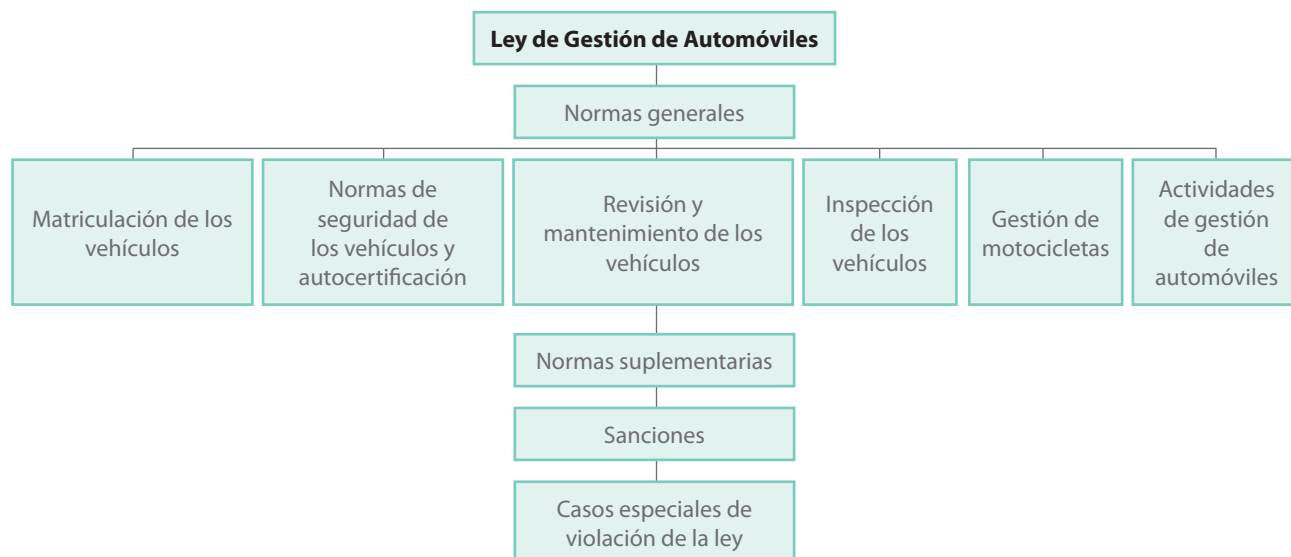


GRÁFICO 2

## Configuración de las normas de seguridad de los vehículos de motor de Corea

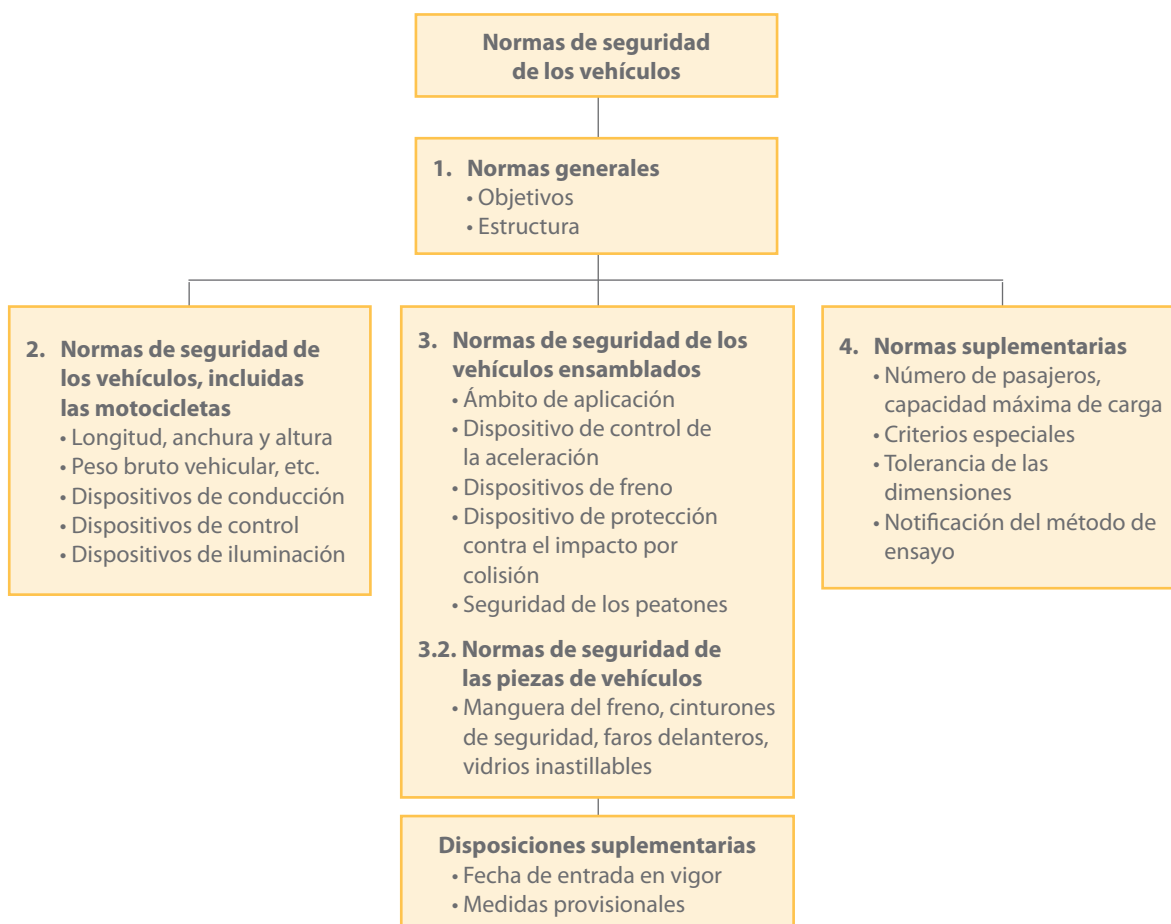
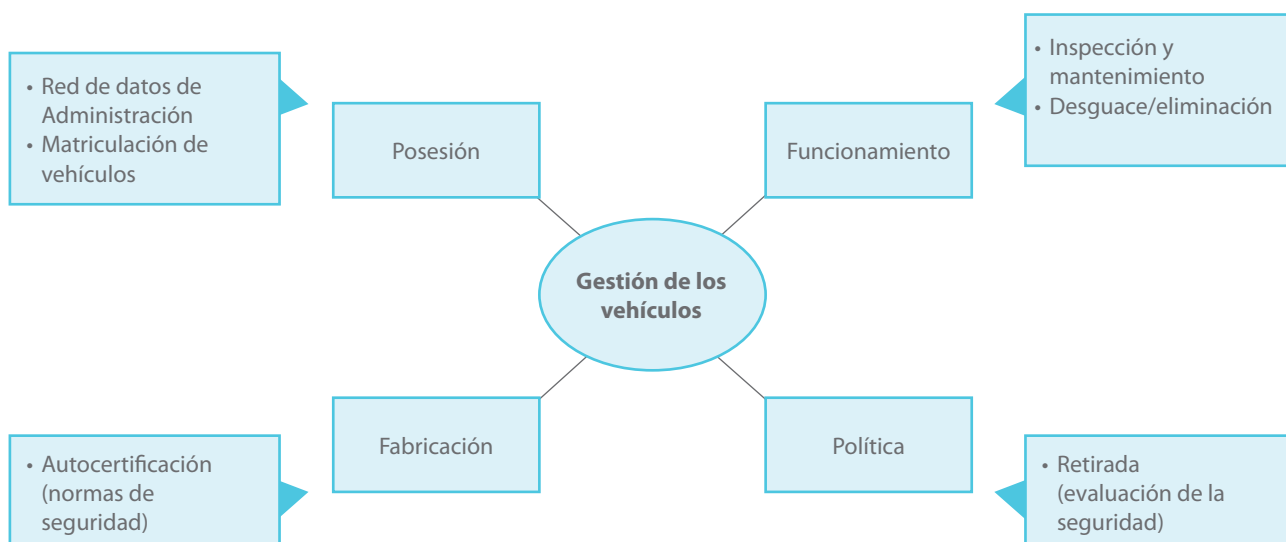


GRÁFICO 3

## Sistema de gestión de los vehículos



### 3. Procedimiento de aprobación y revisión de las normas de seguridad

El procedimiento de aprobación y/o revisión de las Normas de Seguridad de los Vehículos de Motor de Corea (KMVSS) se ilustra en el cuadro 1, y se explica en detalle en los siguientes párrafos 3.1 a 3.10.

#### 3.1 Examen de la aprobación o revisión

Los elementos para la aprobación o la revisión de las normas de seguridad se reciben por distintos cauces, principalmente de las fuentes que se describen a continuación. Si se considera que la reglamentación puede mejorarse, se evalúan los elementos y se adoptan las medidas correspondientes.

- Políticas del Gobierno para mejorar los sistemas: cuestiones sociales, mejoras, etc.
- Opiniones del Instituto Coreano de Investigación y Ensayo de Automóviles (KATRI): plan de mejora de las normas de seguridad y medidas complementarias para la aplicación de dichas normas.
- Solicitudes de mejoras presentadas por los fabricantes y los usuarios finales: relajación de las normas, aplicación de nuevas tecnologías, etc.
- Adaptación a los cambios del entorno, en particular al desarrollo tecnológico.
- Solicitudes de mejoras recibidas en virtud de acuerdos o negociaciones comerciales internacionales.
- Otras mejoras necesarias en la aplicación de la reglamentación.

#### 3.2 Propuesta del Gobierno

Para la aprobación o revisión de las normas de seguridad relacionadas con la Ley de Gestión de Automóviles, el MTIT presenta una propuesta al KATRI.

Cuando se trata de adoptar una decisión de política o sobre cuestiones que no requieren un examen técnico, el MTIT tramita el caso internamente.

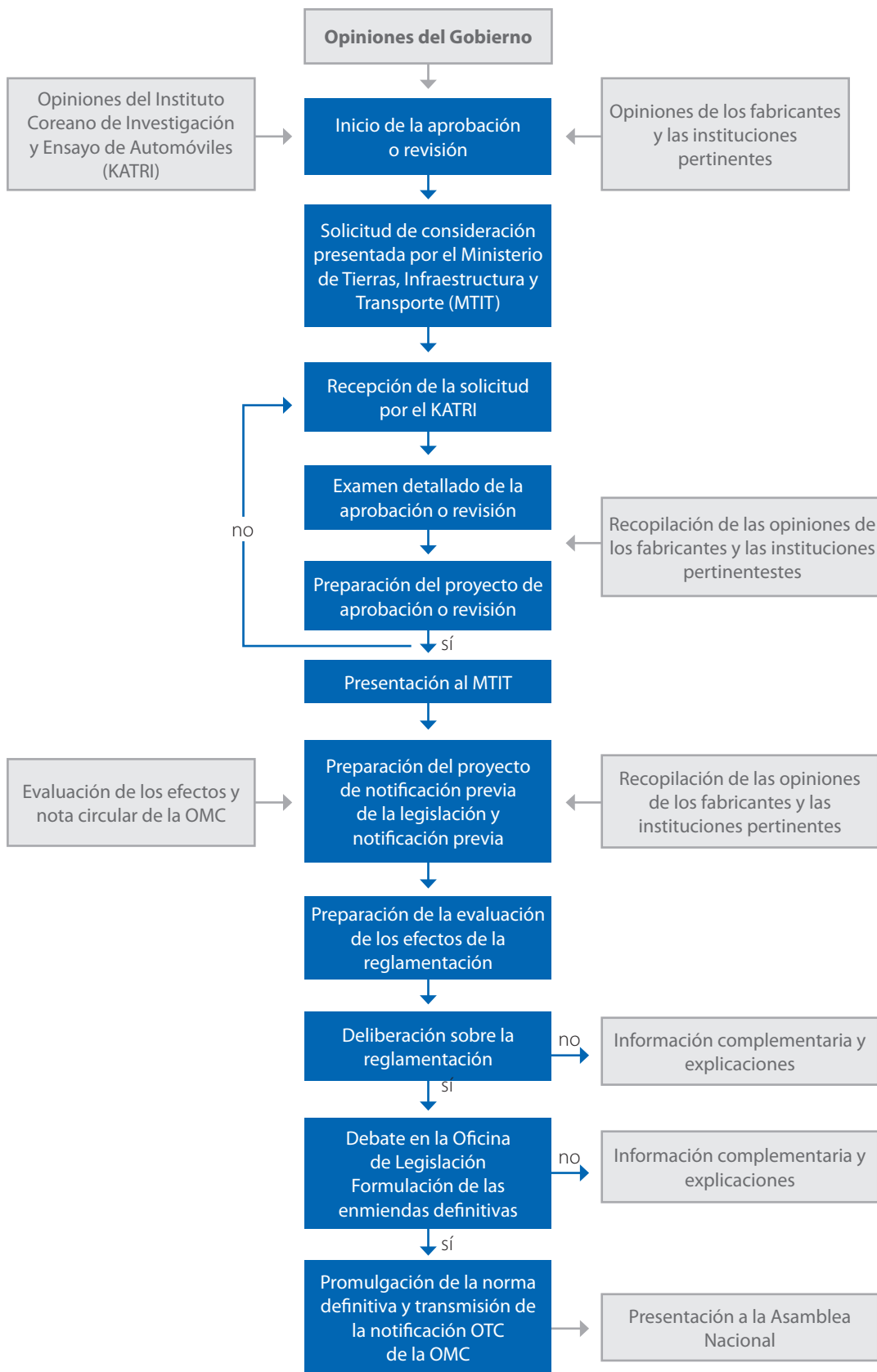
#### 3.3 Recepción y trámite de la solicitud

El KATRI recibe y tramita la propuesta del MTIT, y determina el plazo y la estrategia de evaluación examinando de antemano con el MTIT los elementos aportados y la importancia del asunto.

La estrategia se determina mediante una reunión del comité, si la importancia del caso lo exige o si se requiere un examen global del KATRI.

**CUADRO 1**

**Procedimiento de aprobación o revisión**



### 3.4 Consideración detallada (investigación)

Una vez designados el departamento de ejecución y la persona de contacto, se realiza una evaluación técnica, que debe incluir como mínimo los elementos enumerados a continuación. De ser necesario, se recaban y tienen en cuenta las opiniones de los fabricantes y las instituciones pertinentes.

- Estado del sistema y condiciones de funcionamiento del aspecto en cuestión
- Problemas
- Ejemplos de otros países
- Plan de mejoras
- Referencias correspondientes

### 3.5 Preparación y examen del proyecto de aprobación o revisión de la norma

El proyecto de aprobación o revisión de la norma se elabora teniendo debidamente en cuenta las opiniones del Gobierno, los usuarios finales y los fabricantes. Al presentar el proyecto al MTIT, deben incluirse suficientes datos y explicaciones de referencia, junto con un cuadro comparativo de los artículos nuevos y antiguos y/o un texto revisado.

### 3.6 Preparación y publicación de la notificación previa de la legislación

Una vez determinados los detalles de la notificación previa de la legislación mediante el debate con el MTIT, se recopilan las opiniones sobre esa notificación, se preparan los resultados de la evaluación y los documentos explicativos de las opiniones recibidas y se adopta una decisión sobre la notificación previa mediante un debate con el MTIT. Los documentos deben prepararse con arreglo al formulario de notificación previa de la legislación y presentarse al MTIT.

### 3.7 Preparación de los documentos de evaluación de los efectos del proyecto de norma

El proyecto de norma se evalúa en lo que respecta a sus efectos en los elementos en que la aprobación o revisión reforzará la seguridad. Esta evaluación se prepara utilizando el formulario correspondiente y se presenta al MTIT. La evaluación debe tener lugar casi simultáneamente con la notificación previa de la legislación.

Si el MTIT convoca a una reunión o solicita información suplementaria durante dicha evaluación, debe dársele respuesta sin demora.

### 3.8 Preparación y examen del proyecto que se presenta a la Oficina de Legislación

Una vez finalizada la evaluación de los efectos del proyecto, el MTIT somete el texto a la consideración de los funcionarios de la Oficina de Legislación, para el estudio detallado e interpretativo de las disposiciones revisadas del proyecto definitivo de la norma de seguridad que se aprobará o revisará.

Para el examen en la Oficina de Legislación se requiere una descripción sumamente exacta y clara, ya que se trata del texto que terminará incorporándose en la ley.

### 3.9 Promulgación de la aprobación o revisión de la norma de seguridad

El texto definitivo aprobado en la Oficina de Legislación debe promulgarse en el plazo de pocos días. El KATRI comunica directamente la información a las personas de contacto competentes del Instituto, distribuye la información a todos los empleados y prepara el plan de trabajo futuro.

### 3.10 Transmisión de la notificación OTC

Dado que las normas de seguridad establecidas o revisadas constituyen una barrera no arancelaria, se prepara y envía la notificación correspondiente en virtud del acuerdo existente con los países miembros de la OMC.

## 4. Ensayos de verificación de la autocertificación

### 4.1 Definición

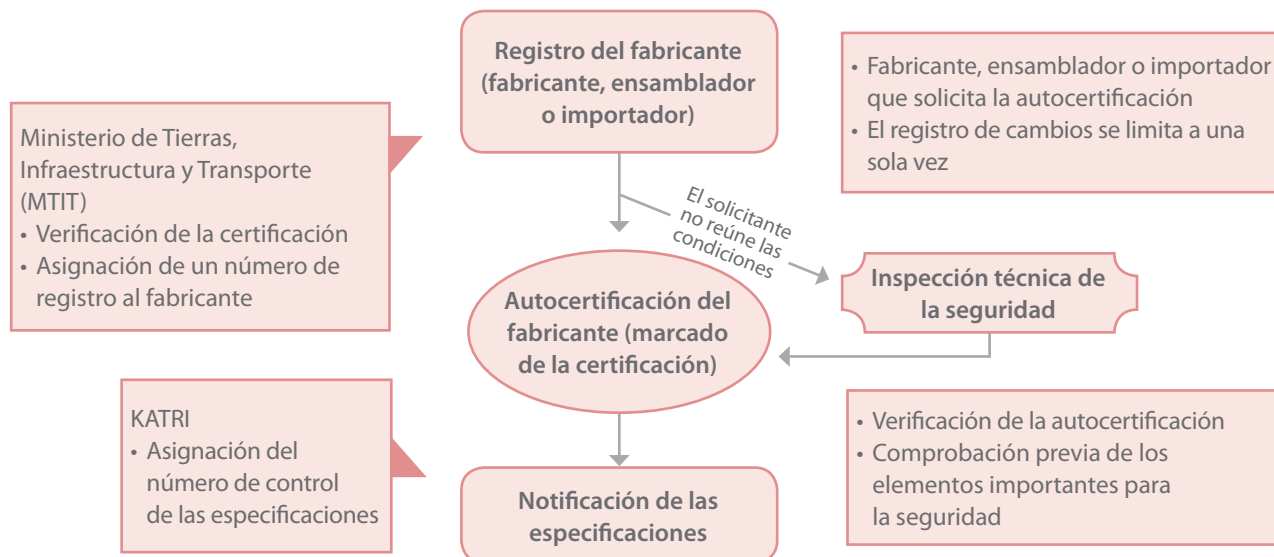
El Gobierno de Corea ha adoptado el sistema de autocertificación para garantizar la seguridad de los vehículos. De conformidad con este sistema, el Gobierno establece las normas de seguridad para los vehículos que se fabrican, y los fabricantes certifican internamente que dichos vehículos cumplen las criterios de seguridad antes de ponerlos en venta. Después de ello, el Gobierno lleva a cabo ensayos para verificar la exactitud de la autocertificación y ordena una retirada o llamada a revisión si algún elemento no satisface las normas de seguridad.

### 4.2 Procedimiento de ejecución

El procedimiento de autocertificación de los fabricantes se expone en el gráfico 4.

GRÁFICO 4

## Procedimiento de autocertificación del fabricante



## 4.2.1 Registro del fabricante

Deben registrarse en el MTIT los datos personales del presidente de la empresa fabricante, junto con detalles descriptivos de las instalaciones de ensayo de la seguridad, para poder atribuir la responsabilidad del servicio de seguimiento, con inclusión de las retiradas, a las empresas que realizan la autocertificación. La decisión de otorgar la facultad de la autocertificación se adopta sobre la base de los documentos presentados para el registro.

En el caso de los vehículos importados, si hay en Corea un representante designado del fabricante extranjero, se presume que el fabricante correspondiente está facultado para la autocertificación.

## 4.2.2 Marcado de la autocertificación

Si el fabricante realiza la autocertificación, debe marcar el vehículo con el comprobante correspondiente.

## 4.2.3 Notificación de las especificaciones

Una vez que el fabricante ha completado la autocertificación, las especificaciones del vehículo que ingresa al mercado deben incorporarse al sistema informatizado de gestión de automóviles para que puedan notificarse al KATRI. En el sistema informatizado de gestión de automóviles se utiliza la matriculación inicial para demostrar la propiedad del vehículo y dejar constancia de las inspecciones, los cambios estructurales del equipo, los pagos de impuestos y los actos delictivos.

## 5. Retirada de vehículos por defectos de fabricación

Este sistema tiene por objeto corregir gratuitamente los defectos de los vehículos vendidos que sean de la responsabilidad del fabricante y que se traduzcan ya sea en un incumplimiento de las normas de seguridad o en un funcionamiento poco seguro. El Gobierno realiza ensayos para verificar si el vehículo cumple las normas de seguridad y si el defecto compromete el funcionamiento seguro.

El KATRI realiza una serie de ensayos, aplicando el procedimiento que se ilustra en el gráfico 5.

## 5.1 Resumen del procedimiento de investigación

## 5.1.1 Instituto que realiza la investigación

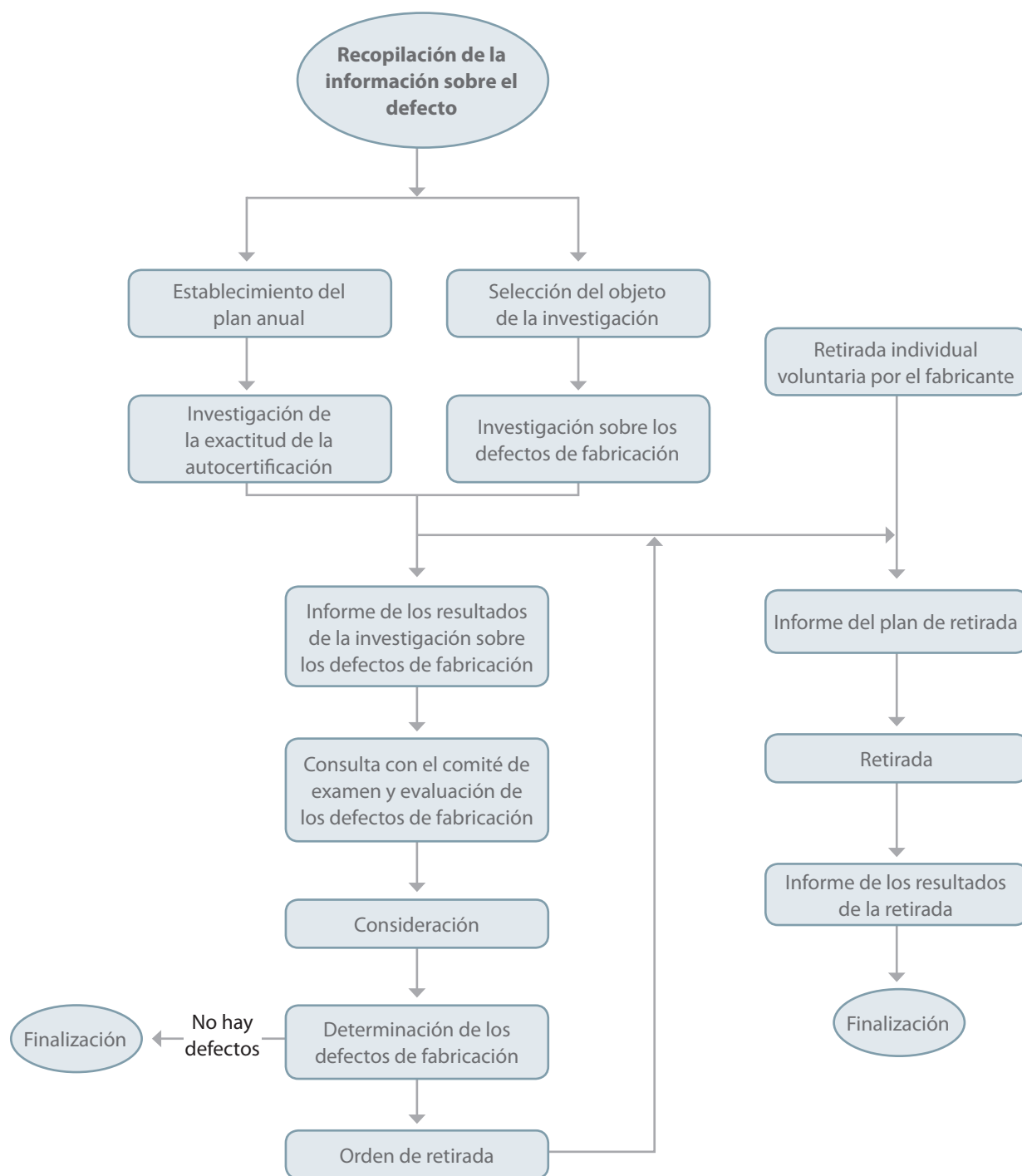
El organismo que realiza los ensayos del funcionamiento es el Instituto Coreano de Investigación y Ensayo de Automóviles, de la Autoridad de Seguridad del Transporte de Corea. Se investiga:

- Si la autocertificación entrañó métodos falsos o ilegales;

- Si se violó el procedimiento de autocertificación, por ejemplo si se incumplieron las normas de seguridad de los automóviles;
- Si hubo irregularidades en la ejecución de la orden de retirada;
- Si se vendieron vehículos fabricados de manera distinta de lo especificado en la autocertificación.

GRÁFICO 5

## Procedimiento de retirada



### 5.1.2 Métodos de investigación

El MTIT establece un plan anual que incluye los modelos de vehículos y sus equipos que se han de investigar y ordena al organismo encargado de los ensayos del funcionamiento que realice esa investigación.

El organismo encargado de los ensayos del funcionamiento (KATRI) formula el plan de investigación, lo comunica al MTIT, efectúa la investigación e informa de los resultados al MTIT.

Si el fabricante reconoce voluntariamente los defectos durante las pruebas de verificación de la autocertificación y comunica el plan de retirada, el MTIT evalúa el cumplimiento y pone fin a la investigación.

Cuando los resultados de la investigación demuestran un incumplimiento de las normas de seguridad, se imponen sanciones y se ordena la retirada de los vehículos.



## SECCIÓN 6 PROCESO DE ELABORACIÓN Y APLICACIÓN DE REGLAMENTOS SOBRE LA SEGURIDAD DE VEHÍCULOS COMPLEJOS EN LA FEDERACIÓN DE RUSIA

### 1. Participación de la Federación de Rusia en los Acuerdos administrados por el Foro Mundial (WP.29)

La Unión Soviética pasó a ser participante pleno en el Acuerdo de Ginebra de 1958 el 17 de febrero de 1987. Posteriormente, el Gobierno de la Federación de Rusia declaró en 1992 que la Federación de Rusia era el Estado sucesor de la URSS en el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones dimanantes de los acuerdos firmados por la URSS, incluido el Acuerdo de Ginebra de 1958.

La Federación de Rusia fue uno de los primeros signatarios del Acuerdo de Viena de 1997, que firmó el 13 de noviembre de ese año.

La Federación de Rusia fue el octavo país en firmar el Acuerdo Mundial de 1998, el 25 de agosto de 2000, después de lo cual este Acuerdo entró en vigor y quedó abierto a la adhesión de otras Partes Contratantes.

Una de las principales consecuencias de la participación de la URSS, y posteriormente de la Federación de Rusia, en las actividades del Foro Mundial (WP.29) fue la elaboración del sistema nacional de certificación de vehículos mecánicos, que se basa en los requisitos establecidos en los Reglamentos de las Naciones Unidas.

En cuanto a los RTM de las Naciones Unidas, la Federación de Rusia los introduce en su legislación principalmente mediante la aplicación de los Reglamentos de las Naciones Unidas equivalentes.

### 2. Reglamentación técnica de los vehículos automotores

La Ley Federal núm. 184-Φ3 de 27 de diciembre de 2002 sobre Reglamentación Técnica estableció un nuevo mecanismo legal para la formulación, aprobación, aplicación y ejecución de las prescripciones obligatorias (reglamentación técnica) y las reglas voluntarias (normas) aplicables a los productos en todas las fases de su ciclo de vida.

La base jurídica de la reglamentación técnica aplicable a los productos de la industria automotriz incluye los acuerdos internacionales en que es parte la Federación de Rusia, especialmente el Acuerdo de Ginebra de 1958, el Acuerdo Mundial de 1998, el Acuerdo de Viena de 1997, la Convención de 1968 sobre el la Circulación Vial y el Acuerdo Europeo de 1971 que complementa dicha convención, el Acuerdo Europeo de 1957 sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) y el Acuerdo de 1970 sobre el Transporte Internacional de Productos Alimenticios Perecederos y sobre la Utilización de Equipo Especial para su Transporte (ATP), así como la legislación federal rusa, en particular las leyes federales de seguridad del tráfico por carretera, preservación del medio ambiente, protección de la atmósfera, bienestar sanitario y epidemiológico de la población, protección de los derechos de los consumidores, protección de los derechos de las personas jurídicas y los empresarios en la ejecución de la inspección (vigilancia) estatal y la inspección municipal, y normalización en la Federación de Rusia.

Sobre la base del concepto de reglamentación tecnológica aprobado, se elaboraron el Reglamento Técnico sobre los Requisitos para las Emisiones de Sustancias Nocivas (Contaminantes) Producidas por los Vehículos de Motor Autorizados a Circular en el Territorio de la Federación de Rusia, adoptado mediante el Decreto del Gobierno de la Federación de Rusia núm. 609 de fecha 12 de octubre de 2005, que fue el primero en Rusia, y el Reglamento Técnico sobre la Seguridad de los Vehículos de Ruedas, adoptado mediante el Decreto del Gobierno de la Federación de Rusia núm. 720, de 10 de septiembre de 2009.

El 18 de noviembre de 2010 se concertó el Acuerdo sobre los Principios y Normas Comunes de Reglamentación Técnica en la Federación de Rusia, la República de Belarús y la República de Kazajstán, por el que se formó la Unión Aduanera, y las cuestiones de reglamentación técnica se elevaron a ese nivel. Este acuerdo contemplaba, entre otras cosas, el establecimiento de reglamentos técnicos uniformes en la Unión Aduanera.

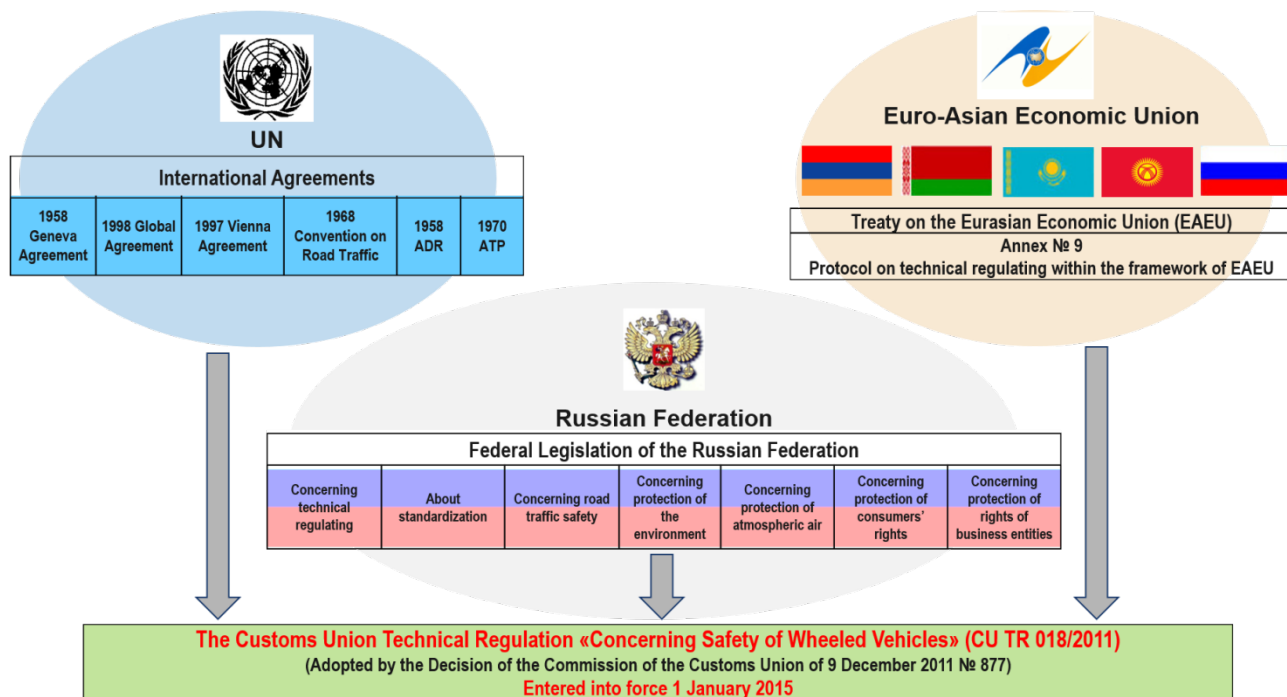
El procedimiento para el establecimiento de la reglamentación técnica prevé un debate público del proyecto de texto durante al menos dos meses y la aprobación interna a nivel estatal, en que se evalúan los efectos de la reglamentación, teniendo en cuenta las posturas de las autoridades federales, las instituciones científicas, las organizaciones de autorregulación, y las asociaciones públicas de empresarios y consumidores.

En virtud del mencionado Acuerdo, se elaboró el Reglamento Técnico de la Unión Aduanera sobre la Seguridad de los Vehículos de Ruedas (CU TR 018/2011). Este reglamento, aprobado por la Decisión núm. 877 de la Comisión de la Unión Aduanera, de 9 de diciembre de 2011, combina las disposiciones de los dos reglamentos técnicos antes mencionados. Entró en vigor el 1 de enero de 2015, y en esa misma fecha expiraron los reglamentos técnicos nacionales.

El 29 de mayo de 2014, la Federación de Rusia, la República de Belarús y la República de Kazajstán firmaron el Tratado de la Unión Económica Euroasiática, al que se sumaron luego la República de Armenia y la República de Kirguistán. Desde entonces, las actividades de reglamentación técnica se han delegado en las entidades de dicho Tratado, y el Reglamento CU TR 018/2011 pasó a aplicarse en toda la Unión Económica Euroasiática. La base jurídica para la reglamentación técnica en dicha Unión se ilustra en el gráfico 1.

GRÁFICO 1

Base jurídica de la reglamentación técnica en la Unión Económica Euroasiática



3. Reglamento Técnico de la Unión Aduanera sobre la Seguridad de los Vehículos de Ruedas (CU TR 018/2011)

El Reglamento CU TR 018/2011 es la base legislativa que contiene los requisitos de seguridad de aplicación obligatoria para los vehículos de ruedas y sus componentes. Dispone la aplicación de la reglamentación técnica con el fin de garantizar un nivel de seguridad socialmente aceptable, así como el cumplimiento por los Estados miembros de la Unión Aduanera de sus obligaciones dimanantes de la participación en los acuerdos internacionales relacionados con la seguridad de los vehículos de ruedas.

El ámbito de aplicación del Reglamento Técnico abarca los vehículos de carretera autorizados a circular que están en servicio, incluidos los casos de modificaciones del diseño que afectan a la seguridad, así como los componentes de los vehículos que afectan a la seguridad (gráfico 2).

El Reglamento CU TR 018/2011 establece los requisitos mediante remisiones directas a 112 Reglamentos de las Naciones Unidas y 2 RTM de las Naciones Unidas. Además, incluye los textos de los requisitos nacionales que deben cumplirse para mantener la seguridad de los vehículos en las condiciones de funcionamiento típicas de la Federación de Rusia y los otros países de la Unión Económica Euroasiática.

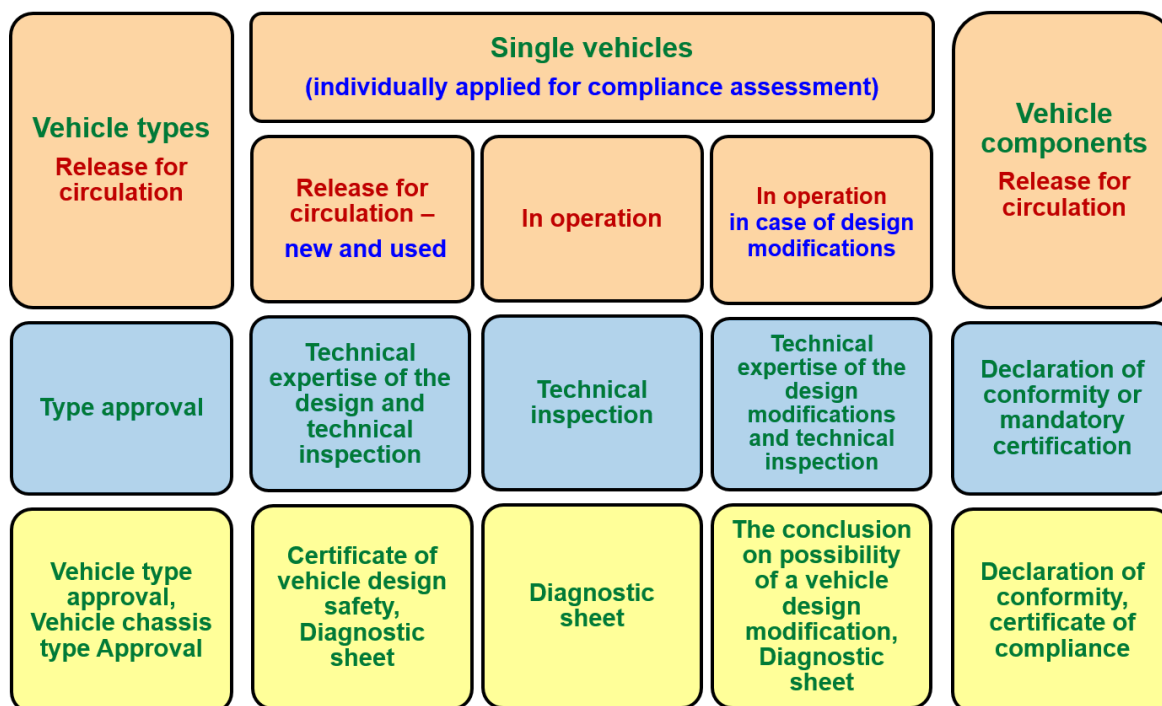
Teniendo en cuenta el principio de la conformidad de los requisitos técnicos con el grado de desarrollo de la economía nacional, varios de los requisitos incluidos en la lista obligatoria tienen diferentes niveles de rigor y se fijan plazos para la transición gradual a la aplicación de las exigencias de nivel superior.

La Federación de Rusia es pionera en lo que respecta a los requisitos relativos a los dispositivos de llamada de emergencia que se basan en la información de localización de vehículos recibida de los sistemas mundiales de navegación por satélite.

Los vehículos están divididos en clases ecológicas, según su nivel de emisión de sustancias nocivas. Cada clase ecológica tiene especificaciones técnicas de las emisiones establecidas de conformidad con los Reglamentos de las Naciones Unidas núms. 24, 49, 83 y 96, a los que se hace referencia directa en el Reglamento CU TR 018/2011. También se han establecido las condiciones de observancia de las especificaciones técnicas. Por el momento, el CU TR 018/2011 prescribe el nivel de emisión de la clase ecológica 5 (Euro-5).

## GRÁFICO 2

## Objetos de la normativa técnica del Reglamento CU TR 018/2011 y formas de evaluación del cumplimiento



Además de las clases de vehículos, el CU TR 018/2011 establece la necesidad de una evaluación individual de todo vehículo autorizado a circular que:

- 1) Sea fruto de una creación técnica individual.
- 2) Sea importado por una persona física a un Estado de la Unión Económica Euroasiática para su uso personal.
- 3) Sea importado a un Estado de la Unión Económica Euroasiática tras haber sido autorizado a circular en el extranjero, es decir, tenga una placa de matriculación de otro país.

Con respecto a esos vehículos, se verificarán los requisitos básicos de seguridad del diseño que no cambian durante el uso del vehículo, en particular el equipo de prevención del uso no autorizado, los sistemas de calefacción, los dispositivos de iluminación, la visibilidad brindada por los espejos retrovisores, los cinturones de seguridad y sus anclajes, los asientos y sus anclajes, los elementos externos salientes y los accesorios internos, los dispositivos antiencastamiento traseros y laterales y la prevención del riesgo de incendio. Estos requisitos dimanar de los correspondientes Reglamentos de las Naciones Unidas. Se ha prestado especial atención a la seguridad de los vehículos de las categorías  $M_2$  y  $M_3$  (autobuses). Las exigencias ampliadas de la reglamentación técnica se basan en los requisitos establecidos en el Reglamento de las Naciones Unidas núm. 107.

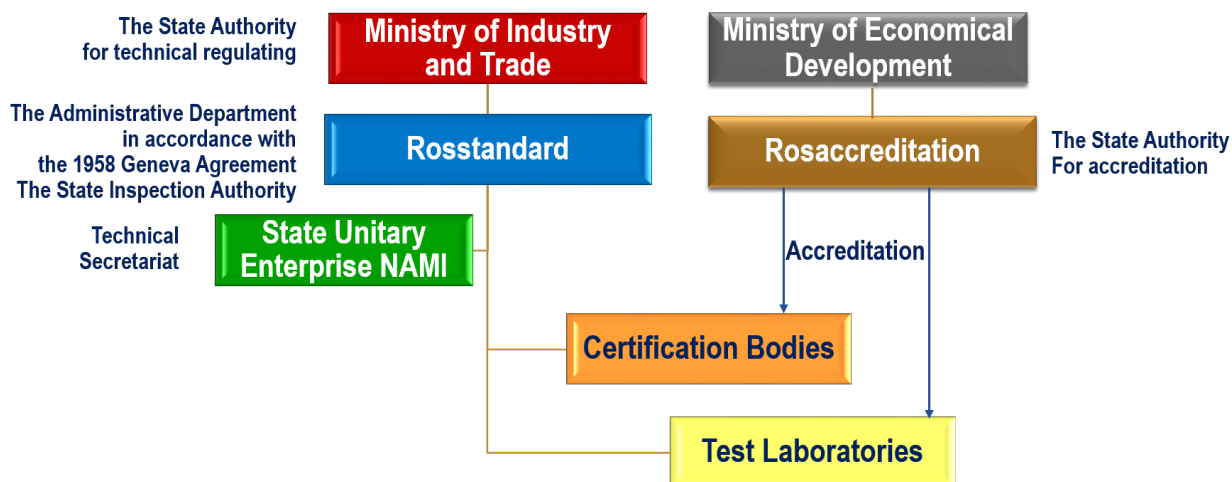
El Reglamento CU TR 018/2011 contiene también, en un anexo aparte, los requisitos de seguridad operacional elaborados sobre la base de las normas nacionales rusas y de las prescripciones del Acuerdo de Viena de 1997. La mayoría de estos requisitos están sujetos a inspección obligatoria mediante procedimientos de inspección que utilizan un diagnóstico técnico. El resultado positivo de la inspección sirve de base para la inscripción de la póliza del seguro obligatorio de responsabilidad civil del propietario del vehículo, que es una condición indispensable para que el vehículo sea autorizado a circular en la Federación de Rusia.

La estructura organizativa del sistema de evaluación del cumplimiento de los productos automotores (gráfico 3) comprende lo siguiente:

- El Ministerio de Industria y Comercio de la Federación de Rusia, como autoridad federal encargada de la reglamentación técnica;

## GRÁFICO 3

## Estructura organizativa del sistema de evaluación del cumplimiento de los productos automotores en la Federación de Rusia



- El Organismo Federal de Reglamentación Técnica y Metrología (Rosstandard), como órgano administrativo de la Federación de Rusia en el marco del Acuerdo de Ginebra de 1958 autorizado a otorgar las homologaciones de vehículos y componentes con arreglo a los Reglamentos de las Naciones Unidas y las homologaciones regionales de vehículos enteros en el marco del Reglamento CU TR 018/2011, y también como autoridad encargada de la inspección (vigilancia) estatal de los productos de la industria automotriz para comprobar el cumplimiento de las prescripciones del Reglamento CU TR 018/2011;
- La Empresa Unitaria del Estado Federal “NAMI”, que desempeña las funciones de secretaría técnica y a la que compete, según lo dispuesto en el Reglamento CU TR 018/2011, la tarea de verificar la corrección y justificación de las homologaciones regionales de vehículos enteros otorgadas;
- Los órganos de certificación acreditados;
- Los laboratorios de ensayo acreditados.

La acreditación de los órganos de certificación y de los laboratorios de ensayo corre a cargo del Servicio de Acreditación Federal independiente, que forma parte del Ministerio de Desarrollo Económico de la Federación de Rusia.

#### 4. Inspección (vigilancia) estatal

La inspección (vigilancia) estatal del cumplimiento de los requisitos obligatorios establecidos en los reglamentos y normas nacionales se realiza en el marco de la Ley Federal núm. 184-Φ3 de 27 de diciembre de 2002 sobre Reglamentación Técnica, con respecto a los productos y a los procesos conexos de diseño, producción, construcción, instalación, funcionamiento, almacenamiento, transporte, venta y eliminación, en relación con el cumplimiento de las prescripciones aplicables únicamente.

Las actividades de inspección (vigilancia) estatal se llevan a cabo con arreglo a lo dispuesto en la Ley Federal núm. 294-Φ3 de 26 de diciembre de 2008 sobre Protección de los Derechos de las Personas Jurídicas y los Empresarios en la Ejecución de la Inspección (Vigilancia) Estatal y la Inspección Municipal. Las inspecciones programadas pueden tener lugar a intervalos de no menos de tres años, de conformidad con los planes de inspección del año civil correspondiente acordados con las autoridades del ministerio público. Las inspecciones no programadas están permitidas en caso de notificación de hechos que puedan amenazar la vida y la salud de los ciudadanos o que hayan causado perjuicios.

En virtud del Decreto del Gobierno de la Federación de Rusia núm. 1108, de 16 de octubre de 2015, el Organismo Federal de Reglamentación Técnica y Metrología (Rosstandard) está autorizado a realizar la inspección (vigilancia) estatal del cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento CU TR 018/2011 respecto de los vehículos de ruedas y sus componentes autorizados a circular en el territorio de la Federación de Rusia (antes de que comiencen a circular).

En sus actividades en el ámbito de la inspección (vigilancia) estatal, Rosstandard ha autorizado 141 retiradas voluntarias de vehículos para prevenir posibles daños relacionados con su uso. El total de vehículos retirados ha superado los 1,5 millones de unidades.

En 2017, Rosstandard inspeccionó 158 entidades empresariales, y en 39 de ellas (el 24 %) detectó incumplimientos de los requisitos establecidos. En esos casos se iniciaron las acciones pertinentes de conformidad con el Código de Delitos Administrativos de la Federación de Rusia.

### **Resumen**

La Federación de Rusia, al igual que toda la Unión Económica Euroasiática, utiliza, con respecto a los vehículos automotores, una política de aplicación de las disposiciones técnicas acordadas a nivel internacional como requisitos técnicos nacionales, con el fin de eliminar los obstáculos al comercio internacional y garantizar al mismo tiempo el cumplimiento de los requisitos de seguridad modernos. La aplicación directa de los Reglamentos de las Naciones Unidas incluidos en la lista de los requisitos técnicos regionales del Reglamento CU TR 018/2011 está prevista en el Tratado de la Unión Económica Euroasiática.

## SECCIÓN 7 PROCESO DE REGLAMENTACIÓN EN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

### ÍNDICE

- I. Introducción
- II. Proceso de reglamentación a nivel federal
  - A. Autorización del Congreso
  - B. Actuación de los organismos
    - 1. Inicio del proceso de reglamentación
    - 2. Información sobre los planes, actividades y documentos de reglamentación
    - 3. Coordinación interinstitucional e intergubernamental
    - 4. Ley de Procedimiento Administrativo
      - a. Avisos preliminares
      - b. Notificación de la reglamentación propuesta
      - c. Notificación suplementaria de la reglamentación propuesta
      - d. Norma definitiva
      - e. Respuesta a las peticiones de reconsideración
    - 5. Otras oportunidades de participación del público
    - 6. Otros requisitos aplicables al proceso de reglamentación
  - C. Examen por el Congreso
  - D. Revisión judicial
- III. Procedimiento de los Estados Unidos para garantizar el cumplimiento de las normas sobre seguridad y emisiones
- IV. Lista de las siglas utilizadas
- V. Datos de contacto para obtener más información

### I. Introducción

A continuación se describe el sistema utilizado en los Estados Unidos de América (los Estados Unidos) por la Agencia de Protección Ambiental (EPA) y la Administración Nacional de Seguridad Vial (NHTSA) para elaborar reglamentos sobre los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que pueden montarse o utilizarse en esos vehículos<sup>1</sup>. La descripción se centra principalmente en el proceso de reglamentación informal establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo, 5 U.S.C. (APA), artículo 551 y ss. Este interés especial se justifica porque las normas para establecer reglamentos sobre esos productos están sujetas en general a la Ley de Procedimiento Administrativo, y la EPA y la NHTSA adoptan esos reglamentos utilizando, en la mayoría de los casos, ese proceso informal de reglamentación. Además de describir el sistema de reglamentación utilizado en los Estados Unidos por la EPA y la NHTSA para establecer los reglamentos sobre los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que pueden montarse o utilizarse en esos vehículos, en la presente sección se examina también brevemente el sistema de vigilancia del cumplimiento que utilizan esos dos órganos para garantizar que los fabricantes cumplan las normas sobre la seguridad y las emisiones de los reglamentos establecidos mediante el proceso de reglamentación informal.

---

<sup>1</sup> Dada la relativa brevedad de esta sección, solo se incluyen las consideraciones generales sobre los requisitos aplicables a la elaboración, publicación y revisión de los reglamentos sobre productos. Es importante señalar que los instrumentos que autorizan la promulgación de algunos tipos de reglamentos para productos establecen excepciones a esas generalizaciones. En la presente sección no se determinan ni catalogan esas excepciones, aunque se indican algunas de ellas.

## II. Proceso de reglamentación a nivel federal

### A. Autorización del Congreso

Aunque el Congreso podría establecer los detalles de los distintos reglamentos sobre los productos mediante un instrumento legislativo, normalmente delega en los organismos reguladores federales de los Estados Unidos la autoridad para establecer esos reglamentos por vía administrativa de conformidad con la orientación impartida por el Congreso. El grado de especificidad de esa orientación varía según el caso. En un extremo del espectro están los casos en que el Congreso puede llegar a especificar algunos de los detalles de una norma particular. En el otro, están los casos en que solo da una orientación general acerca de los factores que deben tenerse en cuenta y los objetivos de política que se deben alcanzar. Esta última práctica es, con mucho, la más común.

Cuando el Congreso promulga una legislación por la que crea un organismo regulador o confiere nuevas atribuciones a uno ya existente, normalmente incluye disposiciones que, implícita o explícitamente, delegan en ese organismo su facultad de establecer una reglamentación para alcanzar un objetivo de política especificado. Por “establecer una reglamentación” se entiende la actuación por la que un organismo regula la conducta futura de las personas<sup>2</sup>, y los órganos gubernamentales mediante la formulación y publicación de una declaración destinada a aplicar, interpretar o prescribir una ley o una política. La legislación en que figura la facultad que el Congreso confiere al organismo se conoce como legislación “habilitadora” del organismo.

Aunque la legislación habilitadora especifica los objetivos generales que podrá tener la reglamentación, normalmente no determina las reglas concretas que habrán de adoptarse para alcanzar esos fines. En muchos casos, la legislación enumera los factores que el organismo debe tener en cuenta al elaborar la reglamentación, y puede especificar los criterios que las normas habrán de cumplir. Frecuentemente, esos factores y criterios incluyen la viabilidad (a menudo económica y tecnológica) y, si procede, abordan el papel que desempeñará el costo del cumplimiento en la determinación de la reglamentación.

En ocasiones, el Congreso complementa la legislación habilitadora de un organismo promulgando legislación en que le da instrucciones para que ejerza su facultad de reglamentación general de un modo específico. En esos casos, el Congreso suele dejar a la discreción del organismo los detalles técnicos de la norma que haya de adoptarse. Son raros los casos en que el Congreso impone alguno de los requisitos de funcionamiento concretos que deben cumplir los productos. Además, normalmente no especifica los detalles del enfoque normativo, el nivel de rigor o los procedimientos de ensayo (aunque puede imponer ciertas restricciones o definir determinados parámetros).

Además de la legislación habilitadora, hay varias otras fuentes de prescripciones que rigen la elaboración y promulgación de normas para los productos por los organismos federales. Entre ellas cabe citar otros instrumentos legislativos o decretos presidenciales que imponen requisitos de procedimiento encaminados a velar por que el proceso de adopción de decisiones sea justo y razonado. Salvo en la medida en que ello sea incompatible con la legislación habilitadora de un organismo u otra fuente de autorización para establecer una reglamentación, esos otros instrumentos legislativos y decretos exigen que los organismos no adopten ninguna norma sin haber llevado a cabo un análisis pormenorizado de sus posibles efectos. Este análisis comprende habitualmente, aunque no siempre, una evaluación y una comparación de los costos y los beneficios, o de la eficacia en función del costo, de otros posibles enfoques normativos u otros niveles de rigor. También exigen que se aplique un proceso de reglamentación abierto y transparente, que procure dar a todos los interesados la oportunidad de participar y de comprender qué están haciendo los organismos reguladores y por qué.

### B. Actuación de los organismos

#### 1. Inicio del proceso de reglamentación

La mayoría de los procesos de reglamentación de los organismos federales de los Estados Unidos se inician de una de las tres formas siguientes. En primer lugar, los organismos pueden poner en marcha un proceso de reglamentación por iniciativa propia, en virtud de su legislación habilitadora o de cualquier otra legislación que les confiera la autoridad necesaria. En segundo lugar, los organismos federales pueden también iniciar el proceso de reglamentación en el marco de sus facultades en respuesta a una solicitud pública. La APA dispone que todo organismo federal dará a las personas interesadas el derecho a solicitar la adopción, enmienda o revocación de una norma. Los organismos deben responder a una petición de esa naturaleza. Si la petición está fundamentada y es compatible con las prioridades y los recursos del organismo, este atenderá la solicitud e iniciará el proceso de reglamentación. El hecho de que el organismo atienda una solicitud de ese tipo e inicie un procedimiento

<sup>2</sup> El término “persona” se define de forma general en la APA como “un particular o una sociedad, empresa, asociación u organización pública o privada que no sea un organismo [federal de los Estados Unidos]”. El término incluye a las personas que se encuentran fuera de los Estados Unidos.

de reglamentación no significa necesariamente que se adopte la norma solicitada. Además, la primera etapa puede no ser la publicación de una notificación, sino la puesta en marcha de un estudio para determinar si pueden elaborarse criterios de funcionamiento o procedimientos de ensayo apropiados. La decisión definitiva sobre la adopción de una norma se toma más tarde con arreglo a criterios jurídicos y sobre la base de toda la información elaborada o recibida en el transcurso del procedimiento. En tercer lugar, el Congreso puede ordenar a un organismo que inicie un procedimiento de reglamentación específico.

## 2. Información sobre los planes, actividades y documentos de reglamentación

El boletín oficial del Gobierno de los Estados Unidos para la publicación de notificaciones de carácter normativo es el Registro Federal (*Federal Register*), que se publica todos los días laborables e incluye todas las propuestas de normas, las normas definitivas y las notificaciones publicadas por los organismos y organizaciones federales, así como los decretos y otros documentos presidenciales. Este registro puede consultarse en línea ([www.access.gpo.gov/nara/#cfr](http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr)) de forma gratuita.

La Oficina de Gestión y Presupuesto (OMB) publica el Programa Unificado de Actuaciones para la Elaboración y Revocación de Normas (el Programa) en el Registro Federal en los meses de abril y octubre de cada año. El Programa puede consultarse en línea en la dirección <http://reginfo.gov/>. Este documento contiene una breve descripción de las nuevas normas propuestas o definitivas que cada organismo tiene previsto publicar en los 12 meses siguientes, con el calendario correspondiente. También enumera los reglamentos vigentes que cada organismo examinará probablemente durante ese período. Leyendo el Programa, las personas pueden saber si alguna de las nuevas normas que están elaborando los organismos está clasificada como importante en virtud del Decreto núm. 12866, sobre la Planificación y Revisión Normativa, y, por lo tanto, está sujeta a revisión por la OMB (véase un examen más detallado de este decreto en las secciones tituladas "Coordinación interinstitucional e intergubernamental" y "Otros requisitos aplicables al proceso de reglamentación", más adelante. La definición de una "actuación normativa importante" aparece en una nota de pie de página en la primera de estas secciones). Para obtener más información sobre un procedimiento de reglamentación concreto, puede contactarse a la persona mencionada en el Programa en relación con ese procedimiento.

Tras la publicación de una norma definitiva en el Registro Federal, esa norma se codifica, junto con todos los reglamentos existentes, en el Código de Reglamentos Federales (CFR). El CFR se divide en 50 títulos, que representan las esferas generales sujetas a reglamentación federal. Cada título está dividido a su vez en capítulos, en su mayoría designados con el nombre del organismo que los publica. El CFR se actualiza cada año, y puede consultarse gratuitamente en Internet en la dirección [www.access.gpo.gov/nara/#cfr](http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr).

Los documentos en que un organismo se basa o que tiene en cuenta para publicar una norma definitiva se colocan en una carpeta pública donde quedan disponibles para la inspección o la formulación de observaciones. Cada carpeta está identificada con un número. Los documentos comprenden los estudios preparados por el organismo para respaldar su postura, así como las observaciones presentadas en respuesta a los documentos de los organismos (excepto las que se hayan presentado de forma confidencial)<sup>3</sup>. Algunos organismos aceptan información confidencial y se basan en ella para la reglamentación, y otros no.

Los organismos federales hacen un amplio uso de Internet para proporcionar información sobre sus actividades normativas y aumentar la transparencia del proceso de reglamentación. Muchos organismos han establecido o están estableciendo un sistema de carpetas electrónicas. Por ejemplo, el Departamento de Transporte ha implantado un sistema que permite a cualquier persona del mundo examinar y descargar los documentos que se hayan introducido en sus carpetas sobre la labor de reglamentación (<http://dms.dot.gov/>). El sistema del Departamento de Transporte permite también presentar observaciones de forma electrónica. Algunos organismos, como la Agencia de Protección Ambiental, facilitan enlaces a las versiones electrónicas de todos los documentos de reglamentación que han publicado recientemente (véase [www.epa.gov/epahome/rules.html#proposed](http://www.epa.gov/epahome/rules.html#proposed)). Además, los organismos están publicando una amplia variedad de información relacionada con su labor de reglamentación, como los análisis e informes de investigaciones, para que puedan examinarse en línea y descargarse sin costo alguno (véase, por ejemplo, [www.nhtsa.dot.gov/](http://www.nhtsa.dot.gov/)).

En la Ley de Libertad de Información (FOIA) (5 U.S.C., art. 552) se exige a los organismos federales que faciliten los registros que estén en su poder cuando reciban una solicitud que describa razonablemente bien los documentos deseados. El propósito

3 Por "secretos comerciales e información empresarial confidencial" se entienden los registros o datos presentados al Gobierno que pueden contener materiales no sujetos a revelación con arreglo a la exención 4 de la Ley de Libertad de Información, 5 U.S.C., art. 552 b) 4), porque cabe razonablemente pensar que su divulgación causaría un perjuicio competitivo sustancial a la entidad que presenta la información. Las personas que presenten documentos con carácter confidencial deberán expresar en el momento de presentarlos su deseo de que los documentos se traten de esa manera. El organismo determinará entonces si se aplica la exención 4. Esta exención vale en todas las etapas del procedimiento de reglamentación. Como ya se ha señalado, no todos los organismos aceptan en su proceso normativo documentos que contengan secretos comerciales o información empresarial confidencial.



de esta Ley es ampliar los ámbitos de acceso público a la información más allá de los definidos inicialmente en la APA. La Ley reconoce el derecho de toda persona a solicitar documentos a los organismos. El organismo que reciba una solicitud en ese sentido deberá darle respuesta buscando los documentos correspondientes y facilitando una copia de todos los que encuentre en la búsqueda, a menos que estén protegidos en virtud de alguna de las nueve exenciones previstas en la Ley de Libertad de Información<sup>4</sup>. El acceso público a la información gubernamental se amplió en 1996 al promulgarse las Enmiendas de la Ley de Libertad de Información por Vía Electrónica (E-FOIA).

La E-FOIA exige a los organismos que publiquen más documentos de forma electrónica. Además, la FOIA se complementó con el Decreto núm. 12600, sobre Procedimientos de Notificación Previos a la Revelación de Información Comercial Confidencial (1987), en que se reconoce el derecho de las entidades privadas, especialmente de las empresas (incluidas las extranjeras), a que los organismos les envíen una notificación antes de revelar información que las concierna o que hayan recibido de ellas.

### 3. *Coordinación interinstitucional e intergubernamental*

Los organismos federales disponen de varios medios para vigilar y coordinar entre sí sus actividades de reglamentación. A menudo se consultan directamente por iniciativa propia, ya sea oficialmente o de manera informal, sobre cuestiones de reglamentación de interés común, independientemente de que sean o no cuestiones importantes en el sentido del Decreto núm. 12866. Por lo general, las consultas son inicialmente de carácter técnico, y más tarde, a medida que el organismo avanza en la formulación de enfoques para abordar la cuestión, se amplían al plano de las políticas. Hay también grupos de trabajo entre organismos, como el Consejo Interinstitucional sobre Políticas de Normalización, que se reúnen periódicamente para examinar cuestiones de interés común e intercambiar información sobre las actividades de sus respectivos organismos.

En el Decreto núm. 12866 se establece que los organismos reguladores deben evitar la adopción de reglas que sean incoherentes o incompatibles con las de otros organismos federales o que las dupliquen. El Decreto encomienda a la OMB la coordinación del examen interinstitucional de las reglas propuestas o definitivas importantes antes de su promulgación y publicación en el Registro Federal<sup>5</sup>. Si la norma propuesta o definitiva de un organismo puede dar lugar a una incoherencia grave o interferir de cualquier otra forma con una medida tomada o planificada por otro organismo, se tratará como norma importante en virtud del Decreto y, por consiguiente, quedará sujeta al examen de la OMB. La OMB facilitará copia de la norma a los demás organismos interesados para que formulen observaciones durante el proceso de examen.

### 4. *Ley de Procedimiento Administrativo*

El principal mecanismo para garantizar la apertura y transparencia del procedimiento de reglamentación en los Estados Unidos es un sistema normalizado de consulta con el público a medida que se elaboran y revisan las normas. La APA especifica los requisitos del proceso de reglamentación, es decir, del proceso por el cual los organismos federales formulan, proponen, establecen, enmiendan o revocan un reglamento. Las normas sustantivas publicadas por un organismo en el marco de la APA tienen fuerza de ley.

Cuando la legislación habilitadora autoriza a un organismo a elaborar una reglamentación, esa legislación especifica normalmente si han de aplicarse los procedimientos oficiales o los informales:

- Los procedimientos de reglamentación informales requieren, con pocas excepciones, que el organismo publique una notificación previa y ofrezca una oportunidad de intervenir mediante la presentación de datos o argumentos por escrito en respuesta a la publicación de una norma propuesta. Toda persona puede formular observaciones, sin importar dónde se encuentre. Esto incluye, por ejemplo, a los particulares, las empresas o los organismos gubernamentales de otros países. Esos procedimientos requieren también que el organismo examine los datos y argumentos presentados y que, al publicar una norma definitiva, incluya una declaración sobre el fundamento y el propósito de la norma y una respuesta a las observaciones presentadas. Véase más adelante el examen detallado de los procedimientos de reglamentación informales.

4 Además de la exención arriba señalada respecto de los secretos comerciales y la información comercial confidencial, hay exenciones también para otros asuntos, como los memorandos o cartas internos o entre organismos, y los registros o la información recopilados a los efectos del cumplimiento de la ley (5 U.S.C., art. 552 b) 5) y 7)).

5 En la sección 3 f) del Decreto se define como "actuación normativa importante" toda labor normativa que pueda conducir a la elaboración de una norma con algunos de los efectos que se enumeran, como el de tener una repercusión en la economía igual o superior a 100 millones de dólares anuales, o de afectar negativamente, de manera importante, a la economía, un sector económico, la productividad, la competitividad, el empleo, el medio ambiente, la salud o la seguridad públicas, o los gobiernos o comunidades estatales, locales o tribales; el de introducir una incoherencia grave o interferir de cualquier otra forma con alguna medida adoptada o planificada por otro organismo; y el de plantear cuestiones jurídicas o de política nuevas en relación con los mandatos jurídicos, las prioridades del Presidente o los principios establecidos en el Decreto.

- Los procedimientos de reglamentación oficiales exigen que el organismo celebre una audiencia oral completa en que se admita la presentación de pruebas. El organismo debe ofrecer a las personas que deseen participar la oportunidad de comparecer y presentar pruebas y opiniones orales y documentales y formular preguntas a otros participantes en la audiencia. Generalmente, las audiencias son presididas por un juez especializado en derecho administrativo. El expediente correspondiente comprenderá las transcripciones de los testimonios, los elementos probatorios presentados en la audiencia y todos los documentos presentados durante el procedimiento.

Los procedimientos informales se utilizan en la mayor parte de la labor de reglamentación, incluida casi toda la referente al establecimiento de requisitos para los productos. La reglamentación por el procedimiento oficial ha sido, y continúa siendo, la excepción. Los organismos deben utilizar los procedimientos oficiales cuando se trata de una reglamentación en el marco de un instrumento legislativo que exija su realización “de forma oficial”.

Algunos instrumentos legislativos exigen el uso de procedimientos de reglamentación “híbridos”, en que la presentación informal de observaciones escritas se complementa con declaraciones orales de algún tipo. Además, los organismos que utilizan procedimientos de reglamentación informales pueden, a su discreción, optar por la aplicación de procedimientos “híbridos”. Por ejemplo, pueden decidir celebrar reuniones públicas cuando consideren que el intercambio directo de opiniones e información entre el organismo y el público sería ventajoso. Al igual que los procedimientos oficiales, los procedimientos híbridos representan una proporción muy pequeña de la labor de reglamentación del Gobierno.

Los organismos pueden aumentar los procedimientos establecidos en la APA u otros instrumentos legislativos, pero nunca reducirlos. Como ya se ha mencionado, los organismos reguladores que aplican los procedimientos informales a veces deciden voluntariamente celebrar reuniones públicas. Los procedimientos adicionales que un organismo decida utilizar no deberán vulnerar los requisitos de procedimiento establecidos en la APA u otros instrumentos legislativos, como las normas relativas a la consideración de las observaciones presentadas por escrito durante un proceso de reglamentación.

Los procedimientos de reglamentación informales se desarrollan como se explica a continuación. No en todos los procesos son necesarias todas las etapas; por ejemplo, los avisos preliminares son facultativos. En la gran mayoría de los casos, la labor de reglamentación entraña solo tres etapas: la notificación de la reglamentación propuesta, en que se recaban observaciones del público; el examen por el organismo de toda la información pertinente, incluidas las observaciones del público; y la publicación de una norma definitiva tras el examen de la información pertinente. Dado que en la elaboración de las normas más importantes es más probable que se utilice un mayor número de etapas, a continuación se describen todas las etapas posibles. La duración del proceso de reglamentación puede variar de algunos meses a varios años, según la complejidad del tema, su naturaleza y el grado de polémica que suscite.

#### a. Avisos preliminares

Aunque la APA no exige la publicación de avisos preliminares, y ni siquiera contempla la cuestión, algunos organismos reguladores los publican. Un organismo que tenga previsto elaborar una norma puede considerar conveniente obtener información adicional antes de elaborar y publicar una propuesta concreta para resolver un problema. En esos casos, para obtener más información sobre la naturaleza y la magnitud de un posible problema, o para recabar la opinión de la población sobre el enfoque normativo que sería más eficaz y deseable, el organismo puede publicar un aviso preliminar en que solicite la formulación de observaciones.

El tipo más común de aviso preliminar es la notificación previa de la intención de reglamentar (ANPRM). Esta medida brinda la posibilidad de recabar las observaciones del público en una etapa muy temprana del proceso. La notificación describe de forma general la esfera en que se pretende establecer una norma, y habitualmente solicita las observaciones del público sobre las cuestiones y las opciones de reglamentación que se están considerando. También invita al público a que señale cualquier otra cuestión pertinente.

La ANPRM especifica un plazo en que el público puede presentar sus observaciones. Cualquier persona puede formular observaciones. Algunos organismos incorporan todas las observaciones recibidas en respuesta a la ANPRM en una carpeta que se pone a disposición del público, mientras que otros publican solo las observaciones que apoyan la posterior notificación de la reglamentación propuesta. En ninguno de los casos se revela la información recibida como secreto comercial o información empresarial confidencial. El plazo para la presentación de observaciones es normalmente de 60 días, pero puede ser mayor o menor, según las circunstancias.

#### b. Notificación de la reglamentación propuesta

En la mayoría de los casos, la etapa inicial del proceso de reglamentación es la redacción y publicación de una propuesta. Esta etapa se denomina notificación de la reglamentación propuesta (NPRM). El objetivo de la NPRM es informar al público sobre la propuesta y recabar observaciones al respecto. La NPRM consta normalmente de dos partes: un preámbulo, en que se expone

el tema, y el texto de la norma propuesta. Sin embargo, en algunos casos no se incluye el texto de la norma. El preámbulo puede ser más o menos detallado. En los preámbulos más detallados se expone el problema abordado en la propuesta, se examina y analiza la información relativa a la existencia, naturaleza y magnitud del problema, se explica de qué manera la propuesta contribuirá a su solución y se analizan los costos y los beneficios de la propuesta. Si la NPRM estuvo precedida por un aviso preliminar, puede resumir las observaciones formuladas por el público en esa etapa y darles respuesta. Cuando la NPRM no exponga ni explique los supuestos, análisis y metodologías en que se fundamenta la propuesta, el organismo colocará los documentos relativos a esas cuestiones en una carpeta pública para que cualquier persona pueda formular observaciones al respecto.

La NPRM especifica un plazo dentro del cual toda persona que lo desee puede presentar observaciones. En el Decreto núm. 12866 se recomienda un plazo de 60 días, pero el período fijado puede ser más corto o más largo, según las circunstancias. El organismo coloca todas las observaciones en una carpeta pública, cuidando de no revelar los secretos comerciales o la información comercial confidencial. Este proceso de obtención de observaciones públicas cumple varios fines, uno de los cuales es ofrecer a las personas la oportunidad de:

- Proporcionar al organismo información que mejore su conocimiento de los asuntos relacionados con la propuesta.
- Impugnar los supuestos, análisis y conclusiones provisionales en que se fundamenta la propuesta del organismo y señalar en qué sentido están equivocados.

Si, transcurrido el plazo para formular observaciones, el organismo recibe nueva información o nuevos análisis que no sean simplemente un complemento de los anteriores sino que puedan influir de manera importante en el fondo de la norma definitiva, debe hacerlos públicos para que se puedan formular observaciones. Si el organismo tiene la práctica establecida de examinar las observaciones y otros materiales recibidos fuera de plazo y de estudiar las observaciones tardías que se reciban sobre esas informaciones o análisis nuevos, puede no ser necesario volver a abrir el plazo para las observaciones fijado en la NPRM. Si, además de no ser solo complementarios, la nueva información o los nuevos análisis entrañan la introducción de cambios importantes e imprevistos en la norma definitiva, el organismo debe publicar un aviso en el Registro Federal para informar al público de que ha aparecido nueva información.

En respuesta a las observaciones presentadas sobre la NPRM, o si se produce alguna novedad (como la aparición de nuevos resultados de investigaciones) después de la publicación de la NPRM, el organismo modificará generalmente algunos aspectos de la propuesta. En la mayoría de los casos, los cambios no entrañarán enfoques normativos distintos de los descritos en la NPRM y no será necesario dar al público una nueva oportunidad de formular observaciones. Sin embargo, si alguna de las modificaciones que el organismo desea introducir se refiere a aspectos que no se han examinado en la NPRM ni dimanar lógicamente de ella, el organismo deberá dar al público la oportunidad de presentar observaciones sobre la propuesta revisada antes de publicar la norma definitiva. Para brindar esa posibilidad, el organismo publicará una notificación suplementaria de la reglamentación propuesta.

c. Notificación suplementaria de la reglamentación propuesta

En la notificación suplementaria de la reglamentación propuesta (SNPRM) se exponen los cambios importantes efectuados en la norma propuesta que no habría cabido prever lógicamente a partir de la lectura de la NPRM. También se puede señalar nueva información concreta que no se haya incluido en la etapa de la NPRM y que el organismo desee utilizar en la elaboración de la norma definitiva. En la SNPRM se explican los motivos de la modificación del texto normativo y se solicita al público que formule observaciones al respecto. Las SNPRM son mucho menos frecuentes que las ANPRM.

d. Norma definitiva

Tras examinar las observaciones recibidas durante el proceso de reglamentación, el organismo decide si adoptar o no una norma definitiva. Los documentos definitivos contienen un preámbulo y un texto normativo. Si el organismo publica una norma definitiva, el preámbulo contendrá una exposición detallada del fundamento y los objetivos de la norma, explicará los motivos por los que el organismo está de acuerdo o en desacuerdo con las observaciones sustantivas recibidas y, si es el caso, describirá los cambios que se hayan introducido en respuesta a las observaciones con las que esté de acuerdo. Si el organismo autoriza la presentación de peticiones de reconsideración, deberá declararlo expresamente y fijar un plazo para hacerlo. En el texto definitivo se especificará también la fecha en que la norma entrará en vigor. No es raro que medie un intervalo de entre uno y tres años (conocido como plazo de ejecución) entre la adopción de una norma definitiva y la fecha de su entrada en vigor, especialmente cuando se trata de una normativa importante o que regula nuevas tecnologías o productos. Si el organismo decide no adoptar una norma definitiva, puede publicar una notificación de retirada de la propuesta en que explique los motivos por los que ha tomado esa decisión.

Normalmente, la APA exige que la norma definitiva se publique al menos 30 días antes de su entrada en vigor. No obstante, este requisito del plazo de 30 días no se aplica si la norma prevé una exención o reduce las exigencias vigentes, o si el organismo decide, y así lo publica, que es necesaria una entrada en vigor más rápida “por un motivo justificado”.

e. Respuesta a las peticiones de reconsideración

Incluso tras la publicación de una norma definitiva, el público tiene una última oportunidad de pedir al organismo que la modifique. Toda persona puede hacerlo presentando una petición de reconsideración. La presentación de una petición de reconsideración no entraña generalmente un aplazamiento de la entrada en vigor de la norma.

Algunos organismos responden a las peticiones de reconsideración modificando el texto de la norma definitiva sin solicitar primero la presentación de observaciones públicas, cuando esas modificaciones están dentro del ámbito de lo descrito en la NPRM o son una consecuencia razonable de esta. Otros organismos publican una nueva NPRM antes de efectuar cualquier cambio en respuesta a una petición de reconsideración, independientemente de que los cambios estén o no incluidos en el ámbito de la NPRM.

El requisito del aviso previo y de dar al público la oportunidad de formular observaciones puede suprimirse cuando el organismo tiene un “motivo justificado” para considerar que esos procedimientos serían “impracticables, innecesarios o contrarios al interés público” (5 U.S.C., art. 553 b) 3) B)). Los tribunales han interpretado este extremo en el sentido de que un organismo está autorizado a obviar los procedimientos de aviso preliminar y obtención de observaciones y a publicar las normas si puede demostrar que se encuentra en una o varias de las siguientes situaciones “de emergencia”: 1) si se le ha impuesto por ley un plazo breve; 2) si se requiere una norma inmediata para hacer frente a un riesgo grave para la salud y la seguridad públicas; 3) si el aviso previo frustraría el propósito de la norma; o 4) si es necesaria la aclaración inmediata de normas y reglamentos vigentes para disipar confusiones. Es importante señalar que la excepción por un “motivo justificado” se interpreta de forma restrictiva. Además, los organismos no pueden saltarse automáticamente los procedimientos de reglamentación informales cuando se encuentran en una de esas cuatro situaciones o cuando consideran que existe una situación de emergencia, sino que tienen que demostrar claramente que esa medida es apropiada en cada caso particular.

### 5. Otras oportunidades de participación del público

Los ciudadanos particulares, las empresas y las organizaciones pueden participar en las actividades de reglamentación de un organismo de diversos modos. Además de presentar las observaciones y peticiones señaladas en la sección relativa a la APA, pueden ponerse directamente en contacto con los organismos aplicando sus requisitos de procedimiento, participar en los comités consultivos establecidos por los organismos o participar en los procesos de reglamentación negociada.

Aunque la APA limita las comunicaciones orales *ex parte* en el procedimiento oficial de reglamentación, no lo hace en el caso del procedimiento informal<sup>6</sup>. Sin embargo, los diversos organismos federales han adoptado sus propias políticas con respecto a esas comunicaciones durante el procedimiento informal de reglamentación. Estas políticas varían: algunos organismos desalientan, pero no prohíben, las comunicaciones orales *ex parte* en todas las etapas del procedimiento de reglamentación, incluso antes de la publicación de una NPRM; otros desalientan las comunicaciones orales *ex parte* solo después de la publicación de una NPRM; y otros aún las permiten en cualquier momento del procedimiento de reglamentación. Sin embargo, en todos los casos, si un organismo desea basar su norma definitiva en información o datos recibidos mediante comunicaciones orales *ex parte*, debe documentar el fondo de las comunicaciones en un memorando que se hará público. Esa documentación es necesaria para que el público y los tribunales (en caso de demanda) tengan conocimiento de las comunicaciones.

Los organismos federales pueden reunirse con comités o grupos de personas para aumentar las posibilidades de diálogo y de aportaciones públicas al proceso normativo. Algunos de esos comités o grupos pueden ser comités consultivos en el sentido definido en la Ley Federal de Comités Consultivos (5 U.S.C., Ap. 2 (FACA)). En virtud de esta Ley, es un comité consultivo todo comité o grupo del que al menos un miembro no sea funcionario federal a tiempo completo y que un organismo federal establezca o utilice (es decir, administre o controle) con el fin de obtener asesoramiento o recomendaciones. Para establecer comités consultivos al amparo de la FACA es necesario publicar un aviso previo y determinar que su creación redundará en el interés público. Los comités deben inscribirse en la Oficina General de Cuentas y tener un propósito claramente definido. Su composición debe constituir una representación equilibrada de los puntos de vista y las funciones pertinentes. Las reuniones de los comités consultivos deben anunciarse en el Registro Federal y en general deben ser públicas. Las actas de las reuniones y todos los documentos conexos deben ponerse a disposición del público.

<sup>6</sup> La APA define la “comunicación *ex parte*” como “una comunicación oral o escrita de carácter no público, de la que no se da un aviso previo razonable a todas las partes, pero que no incluye solicitudes de información sobre la marcha de los trabajos en ningún asunto o procedimiento” (5 U.S.C., art. 551, párr. 14).

La Ley de 1990 de Reglamentación Negociada (NRA) establece un marco para la elaboración negociada de normas y alienta a los organismos a que lo utilicen a fin de mejorar el procedimiento informal de reglamentación (5 U.S.C., art. 561 y ss.). La premisa en que se fundamenta la reglamentación negociada es que, al reunir a los representantes de un organismo con los diversos grupos afectados para negociar y llegar a un consenso sobre una norma propuesta, se reduce la probabilidad de litigios cuando se publique la norma definitiva. En virtud de la NRA, el organismo establece un comité consultivo compuesto por sus propios representantes y por representantes de los grupos afectados con el fin de llegar a un consenso en torno a una norma que se publicará en una notificación de la reglamentación propuesta. El comité está sujeto a la FACA y, por lo tanto, debe en general celebrar reuniones públicas. Las negociaciones en el comité son apoyadas normalmente por un facilitador neutral. El objetivo del comité es llegar a un consenso dentro de los límites de la autoridad legal del organismo y de los objetivos de política de la reglamentación. Si se logra un consenso, el organismo lo utiliza como base para su notificación de la reglamentación propuesta. Al igual que en el caso de los procedimientos normativos sin negociación, el organismo debe tener en cuenta las observaciones formuladas por el público sobre esa notificación antes de publicar una norma definitiva.

### 6. Otros requisitos aplicables al proceso de reglamentación

Además de los requisitos establecidos en su legislación habilitadora, los organismos normativos están sujetos a otros requisitos legales referentes al análisis de los diversos efectos de sus normas propuestas y definitivas. Uno de ellos es el requisito de analizar los efectos de cualquier norma en las pequeñas empresas (Ley de Flexibilidad Normativa) y en el medio ambiente (Ley de Política Ambiental Nacional). Si la norma impone a los gobiernos subfederales o al sector privado un gasto superior a 100 millones de dólares en cualquier año dado, deben analizarse sus repercusiones (Ley de Mandatos Sin Financiación). También debe analizarse el efecto de los requisitos de reunión de información establecidos en las normas (Ley de Reducción de Trámites). Estos análisis, al igual que los demás análisis exigidos, deben hacerse públicos.

Además, el poder ejecutivo puede establecer otros requisitos mediante la promulgación de decretos. El más importante de estos instrumentos es el Decreto núm. 12866. Este Decreto, publicado el 30 de septiembre de 1993, establece los criterios y principios normativos generales que deben orientar a los organismos en la elaboración de normas eficaces y eficientes. También dispone que, en la medida en que lo permita la ley, los organismos deben evaluar los costos y beneficios (cuantitativos y cualitativos) de toda norma que se propongan elaborar, y abstenerse de proponer o adoptar normas para las que no hayan determinado de forma razonada que los beneficios que reportan justifican los costos<sup>7</sup>. El Decreto establece que, al elegir entre diferentes enfoques normativos, los organismos deben seleccionar los que brinden mayores beneficios. Uno de los objetivos principales del Decreto es aumentar la accesibilidad de los procesos de reglamentación y su apertura al público. Antes de publicar propuestas de normas y normas definitivas "importantes", los organismos reguladores deben someterlas a la consideración de la OMB. Las normas importantes deben ir acompañadas de un análisis en profundidad de su impacto reglamentario. Este análisis se incluye en la carpeta pública para facilitar la formulación de observaciones. El Decreto puede consultarse en <http://reginfo.gov/eo12866.htm>.

La Ley de 1995 de Fomento y Transferencia de Tecnología a Nivel Nacional (NTTAA) dispone que los organismos federales deberán aplicar normas consensuadas voluntarias, nacionales e internacionales, en lugar de reglamentos elaborados por el Gobierno, para realizar sus actividades o cumplir sus objetivos de política, salvo cuando ello sea incompatible con la ley o inviable por cualquier otro motivo (Ley núm. 104-113) (15 U.S.C., art. 272, nota). La Ley también dispone que los organismos deberán participar en actividades de elaboración de normas consensuadas voluntarias "cuando esa participación redunde en el interés público y sea compatible con los objetivos, facultades, prioridades y recursos presupuestarios de esos organismos y departamentos". Tal participación tendrá por objeto contribuir a la elaboración de normas voluntarias que reduzcan al mínimo la necesidad de elaborar y mantener reglamentos gubernamentales aparte.

Al elaborar sus reglamentos, los organismos federales deben también tener en cuenta las normas internacionales pertinentes y, si es el caso, basar sus reglamentos en esas normas internacionales (Título IV de la Ley de Acuerdos Comerciales de 1979 (Ley núm. 96-39), enmendada en 1994 (Ley núm. 103-465) y en 1996 (Ley núm. 104-295) (19 U.S.C., art. 2532, párr. 2). La Ley dispone expresamente que los motivos por los que puede no ser conveniente basar un reglamento en una norma internacional incluyen, entre otros, la protección de la salud o la seguridad humanas, de la vida o la salud de animales o plantas, o del medio ambiente.

<sup>7</sup> En algunas leyes que autorizan la publicación de reglamentos sobre productos se limita la medida en que el organismo competente puede tomar en consideración los costos al seleccionar esos reglamentos. Algunas incluso disponen que los reglamentos deben seleccionarse y adoptarse sin tener en cuenta el costo.

### C. Examen por el Congreso

La mayoría de los reglamentos sobre productos publicados por los organismos como normas definitivas deben someterse a la consideración del Congreso con arreglo a la Ley de Examen por el Congreso (5 U.S.C., art. 801 y ss.) (CRA), así como a la supervisión del Congreso<sup>8</sup>. La CRA establece un procedimiento especial mediante el cual el Congreso puede rechazar por votación las normas adoptadas por los organismos. El efecto de un voto de rechazo es la nulidad de la norma. Una norma queda rechazada si ambas cámaras del Congreso aprueban por mayoría de votos una resolución conjunta y el Presidente luego firma esa resolución. También queda rechazada si ambas cámaras del Congreso aprueban esa resolución y luego anulan el veto presidencial a la resolución. Aunque el Congreso puede aprobar una resolución por la que rechace la totalidad de la norma, no puede, en el marco de la CRA, aprobar una resolución por la que enmiende una norma u ordene su enmienda. Al amparo de la CRA, el Congreso solo puede no adoptar ninguna medida o aprobar una resolución de rechazo.

Fuera del marco de la CRA, es decir, aplicando sus procedimientos legislativos normales, el Congreso puede, de hecho, dejar sin efecto una norma establecida por un organismo promulgando nueva legislación que prohíba a ese organismo utilizar los fondos asignados para dar cumplimiento a la norma. El Congreso también puede promulgar legislación en que enumere las disposiciones normativas a las que se opone y especifique que el organismo no podrá mantener una norma ya existente, ni adoptar otra nueva, que contenga esas disposiciones.

### D. Revisión judicial

Toda norma definitiva por la que se establezca, enmiende o revoque una reglamentación podrá ser sometida a revisión judicial con arreglo ya sea a la legislación habilitadora de un organismo, a la APA o a leyes específicas para un organismo concreto. También pueden ser sometidas a revisión judicial otras medidas definitivas, como la denegación de peticiones de reglamentación, la denegación de peticiones de reconsideración, y las decisiones de poner fin al proceso de reglamentación después de la publicación de una NPRM. Aunque el porcentaje de normas adoptadas por el procedimiento informal que después se someten a revisión judicial es relativamente pequeño, hay un número constante y significativo de casos de impugnación por motivos de procedimiento o de fondo. Además, dada la precedencia de las decisiones de los tribunales, la revisión judicial puede tener un efecto importante y duradero en la labor de reglamentación de un organismo.

En virtud de la APA, toda persona puede pedir ante los tribunales federales la revocación de una norma definitiva o de cualquier otra medida definitiva adoptada por un organismo, si está "legitimada" para hacerlo. Para estar legitimada, la persona debe demostrar, en primer lugar, que la medida definitiva adoptada por el organismo la perjudica, y que es probable que ese perjuicio pueda subsanarse mediante una decisión favorable del tribunal.

A continuación, la persona debe demostrar que su perjuicio se sitúa en la "zona de intereses" que el Congreso trató de proteger al promulgar la ley al amparo de la cual el organismo adoptó luego la medida en cuestión. En general, toda persona sujeta directamente a un reglamento sobre productos o que adquiera o utilice los productos sujetos a ese reglamento podrá demostrar que su perjuicio se sitúa en la zona de intereses protegidos por la ley al amparo de la cual se adoptó el reglamento. Una organización que no haya sufrido perjuicios estará también legitimada para litigar si demuestra que sus miembros estarían legitimados para hacerlo en su propio nombre, que los intereses que trata de proteger son compatibles con el propósito para el que fue creada y que ni la demanda presentada ni la indemnización solicitada requieren la participación de sus miembros en el juicio.

En virtud de la APA, una persona puede solicitar la revocación de una medida definitiva adoptada por un organismo por diversos motivos, por ejemplo, por considerar que la medida fue arbitraria o innecesaria, que constituyó un abuso de la autoridad discrecional o que no es conforme a derecho por cualquier otra causa. Normalmente, en las demandas contra las normas adoptadas por los organismos se alegan motivos tanto de fondo como de procedimiento para la revocación. Uno de los motivos de procedimiento puede ser que no se hizo la notificación adecuada. Las personas que aducen este motivo a menudo afirman que la diferencia entre el texto normativo propuesto y el definitivo es tan grande, que quienes formularon observaciones no pudieron prever que se adoptaría alguna parte importante de la norma definitiva y, por lo tanto, no pudieron formular observaciones al respecto. Otro argumento frecuente es que, para respaldar la norma definitiva, el organismo se basó en datos o análisis que no se dieron a conocer a tiempo para que se pudieran formular observaciones antes de que se adoptase la norma definitiva.

Para evitar que una norma sea revocada o devuelta por ser considerada arbitraria o innecesaria, un organismo debe declarar los hechos básicos que justificaron su elaboración; respaldar esos hechos vinculándolos con pruebas que figuren en el expediente

<sup>8</sup> En algunas leyes que autorizan la publicación de reglamentos sobre productos se limita la medida en que el organismo competente puede tomar en consideración los costos al seleccionar esos reglamentos. Algunas incluso disponen que los reglamentos deben seleccionarse y adoptarse sin tener en cuenta el costo.

del procedimiento de reglamentación; explicar el razonamiento que le permitió concatenar los hechos básicos con los efectos previstos de la norma; relacionar los hechos básicos y los efectos previstos con cada uno de los criterios, metas u objetivos de la ley que se relacionen con su estatuto; evitar que cualquier aspecto de su norma definitiva se fundamente en factores que el Congreso no desee que se tengan en cuenta; explicar los motivos por los que está o no de acuerdo con las observaciones principales y por los que resolvió las cuestiones planteadas por quienes formularon observaciones de la forma en que lo hizo; e indicar las razones por las que rechazó otras alternativas plausibles a la norma aprobada, especialmente las que pudieran tal vez promover mejor los objetivos del instrumento legislativo a cuyo amparo se adoptó la norma.

En general, un tribunal de revisión no hará primar su opinión sobre la del organismo ni rechazará las conclusiones que se deriven de los hechos si las conclusiones del organismo están debidamente fundamentadas en el expediente administrativo (véase la descripción de los expedientes administrativos más adelante). Esto se aplica, en particular, cuando el tema es de carácter técnico, concierne a una nueva tecnología en desarrollo o entraña el uso de los conocimientos especializados del organismo.

Una norma definitiva que revoque una reglamentación estará sujeta al mismo grado de escrutinio judicial que una que establezca o enmiende una reglamentación. Se parte del supuesto de que la práctica establecida del organismo representa la aplicación de su juicio fundamentado de que, con esa práctica, ejecutará mejor las políticas que el Congreso le ha encomendado. Por lo tanto, si al aprobar una nueva norma el organismo se aparta de las prácticas o posturas adoptadas en el pasado, deberá explicar con cierto detalle por qué lo ha hecho.

La revisión judicial se basa en el expediente administrativo del proceso. La compilación de ese expediente compete al organismo, que incluirá en él la norma definitiva y toda la información que haya tenido ante sí en el momento de adoptarla, con inclusión de la NPRM, de todas las observaciones referentes a esa notificación y de los resultados e informes de las investigaciones.

Si el tribunal revoca una norma definitiva, la devolverá al organismo para que la siga examinando. El tribunal puede anular la norma, en cuyo caso esta no surtirá efecto jurídico alguno, o simplemente devolverla, pidiendo al organismo que reconsidere su posición, pero dejando en vigor la totalidad de la norma o parte de ella durante ese período de reconsideración.

### III. Procedimiento de los Estados Unidos para garantizar el cumplimiento de las normas sobre seguridad y emisiones

En los Estados Unidos, el Gobierno federal mantiene un conjunto de requisitos objetivos (por ejemplo, cuantitativos) y viables en materia de seguridad y protección del medio ambiente que deben satisfacer todos los vehículos, sus equipos y sus piezas. Esos requisitos se establecen en las normas federales de seguridad de los vehículos de motor (FMVSS) y en las normas federales sobre las emisiones. Las normas se enuncian en términos del resultado exigido. Generalmente, pueden cumplirse con una variedad de conceptos diferentes, lo que ofrece a los fabricantes una gran flexibilidad en el diseño de sus vehículos, equipos y piezas.

A continuación se describe el sistema de aplicación y control del cumplimiento de los requisitos ambientales y de seguridad establecido por el Gobierno federal para los vehículos de ruedas, sus equipos y sus piezas.

#### A. La NHTSA y la autocertificación

La Administración Nacional de Seguridad Vial (NHTSA) está autorizada a publicar FMVSS que especifican los requisitos de funcionamiento aplicables a los vehículos de motor nuevos y sus componentes. La legislación federal de los Estados Unidos prohíbe a toda persona la fabricación, comercialización interestatal, venta o importación de un vehículo de motor nuevo, o un equipo nuevo de un vehículo de motor, que no cumpla todas las normas de seguridad aplicables.

A diferencia de los organismos que controlan el cumplimiento de las normas mediante un sistema de homologación, la NHTSA no homologa los vehículos ni sus piezas, ni concede aprobación alguna a ningún producto ni a quienes lo comercializan. La ley exige a los fabricantes que certifiquen ellos mismos que sus productos cumplen las normas de seguridad de la NHTSA antes de ponerlos en venta<sup>9</sup>. La prueba de esa certificación debe figurar en una etiqueta, como se dispone en el instrumento 49 del Código de Reglamentos Federales (CFR), partes 567 y 568, en que se especifican el tamaño y texto de la etiqueta y el lugar en que se debe

<sup>9</sup> La disposición sobre la seguridad de los vehículos motorizados, contenida en el capítulo 301 del título 49 del Código de los Estados Unidos, establece un proceso de autocertificación en virtud del cual cada fabricante debe certificar que sus productos cumplen todas las normas de seguridad aplicables (véanse 49 U.S.C., art. 301 15; 49 CFR, partes 567 y 568). Las FMVSS figuran en el instrumento 49 del CFR, parte 571. Además de las FMVSS, en el caso de algunos vehículos debe certificarse el cumplimiento de la norma sobre parachoques establecida en el instrumento 49 del CFR, parte 581, y de la norma sobre la prevención del robo que figura en el mismo instrumento, parte 541.

colocar. Los fabricantes de vehículos motorizados deben también presentar a la NHTSA cierta información de identificación con arreglo a la parte 566 del mismo instrumento, a más tardar 30 días después de iniciada la fabricación de los vehículos.

### 1. Autocertificación a cargo del fabricante

En cada norma de seguridad se especifican las condiciones y los procedimientos de ensayo que la NHTSA deberá aplicar para evaluar si un vehículo o un equipo cumplen los requisitos de funcionamiento correspondientes. Algunas normas prescriben ensayos dinámicos, como es el caso de la FMVSS núm. 208, "Protección de los ocupantes en caso de colisión", y de la FMVSS núm. 301, "Integridad del sistema del combustible", y el organismo puede efectuar pruebas de esas funciones para determinar el cumplimiento de las prescripciones. Sin embargo, el organismo no exige a los fabricantes que realicen ensayos de colisiones con vehículos de prueba, ni que evalúen sus productos únicamente de la forma especificada en las normas de seguridad. Los fabricantes pueden elegir cualquier medio para evaluar si un vehículo o un equipo cumplen los requisitos de una norma determinada, a condición de que ese medio ofrezca una garantía razonable de que el vehículo o el equipo cumplirán la norma cuando sean sometidos a los ensayos de la NHTSA. La mayoría de los fabricantes certifican el cumplimiento realizando los ensayos previstos en las FMVSS. En raras ocasiones, la certificación no se basa en ensayos, sino en estudios o análisis.

Además de la certificación inicial, el fabricante tiene que comprobar también que los vehículos y/o sus componentes sigan cumpliendo las normas durante la fabricación de toda la serie. Para ello debe establecerse un programa eficaz de control de calidad, que inspeccione y pruebe periódicamente los vehículos y/o sus equipos para comprobar que todas las unidades se ajusten a las características originales certificadas.

En comparación con el sistema de homologación, el sistema de autocertificación utilizado por la NHTSA ofrece a los fabricantes más flexibilidad para introducir cambios en sus productos.

### 2. Garantía/control del cumplimiento a cargo de la NHTSA

La NHTSA realiza ensayos para controlar el cumplimiento. En su programa anual de control del cumplimiento, la NHTSA realiza en promedio 30 de los 44 ensayos previstos en las FMVSS (30 normas sobre vehículos y 14 normas sobre equipos). El Gobierno selecciona (adquiere) aleatoriamente vehículos y equipos que están en el mercado y los somete a pruebas para determinar si cumplen las normas de seguridad. Si los ensayos de la NHTSA revelan que un vehículo o equipo no cumple una norma aplicable, el organismo da aviso de ello al fabricante sin demora. En general, el fabricante procede entonces rápidamente a una retirada o llamada a revisión del producto, en que comunica el problema a los propietarios y les ofrece una solución gratuita. Si el fabricante no aplica este procedimiento, el Gobierno pone en marcha una investigación para determinar si el fabricante ha incumplido la norma. Al término de la investigación, el Gobierno puede ordenar al fabricante que proceda a una retirada o llamada a revisión de todos los vehículos y equipos que no cumplen la norma. Además, el organismo puede entablar una demanda civil por infracción del instrumento 49 U.S.C., artículo 30112 a), que dispone que ninguna persona podrá fabricar con la intención de poner a la venta, vender, ofrecer a la venta, comercializar o entregar para su comercialización interestatal, o importar en los Estados Unidos, ningún vehículo motorizado o equipo para esos vehículos fabricado a partir de la fecha de entrada en vigor de una norma de seguridad que le sea aplicable, si ese vehículo o equipo no cumple la norma y no tiene una certificación expedida con arreglo a lo dispuesto en el instrumento 49 U.S.C., artículo 30115<sup>10</sup>.

Los defectos de la seguridad que no entrañen el incumplimiento de una de las FMVSS también pueden dar lugar a una retirada o llamada a revisión. Normalmente, la NHTSA abre una investigación sobre un defecto en respuesta a las quejas comunicadas por los consumidores a través de su línea telefónica de asistencia o por otras vías. Además, los particulares pueden pedir que se inicie una investigación sobre un defecto.

Aunque una retirada o llamada a revisión puede ser una medida importante y onerosa para el fabricante, su propósito es eliminar el riesgo para la seguridad planteado por los vehículos o equipos defectuosos o que no cumplen las normas. La retirada o llamada a revisión exige que el fabricante comunique el problema a todos los compradores y los inste a llevar sus vehículos o equipos a su distribuidor, para que se subsane el incumplimiento o el defecto sin costo alguno para el cliente. El fabricante

10 El artículo 30112 b) 2) A) dispone que el hecho de que un vehículo o equipo no cumpla una norma no constituye una infracción si el fabricante ha actuado con "el debido cuidado". La NHTSA viene sosteniendo desde hace tiempo que no está en condiciones de determinar qué esfuerzos constituirían "el debido cuidado" con antelación a las circunstancias reales en que se descubre un incumplimiento. Lo que representa "el debido cuidado" en un caso concreto depende de muchos factores, como las limitaciones de la tecnología existente, la disponibilidad de equipos de ensayo, el tamaño de la empresa fabricante y, sobre todo, la diligencia ejercida por el fabricante. Es importante señalar que, aunque el ejercicio de "el debido cuidado" puede eximir a un fabricante de responsabilidad civil en relación con la fabricación y venta de vehículos o equipos que no cumplan una norma, no lo libera de la responsabilidad de notificar el incumplimiento a los compradores de los vehículos o equipos que no cumplan esa norma y ofrecerles una solución gratuita. Del mismo modo, el artículo 30115 dispone que nadie podrá certificar que un vehículo cumple con todas las normas de seguridad aplicables "si, habiendo ejercido el debido cuidado, tiene motivos para saber que el certificado es falso o engañoso en algún aspecto importante".



tiene la opción de reparar o sustituir el vehículo o equipo de que se trate, o rembolsar el precio de compra. En la mayoría de los casos, los fabricantes deciden proceder a la retirada antes de que la NHTSA adopte una decisión oficial sobre la existencia de un incumplimiento o un defecto que afecta a la seguridad, es decir, sin que sea necesaria una orden oficial del organismo. Si un fabricante se niega a cumplir una orden de retirada impartida por la NHTSA, el Gobierno puede solicitar a un tribunal federal que imponga el cumplimiento de esa orden.

## B. Disposiciones para la aplicación y el cumplimiento adoptadas por la EPA

Los procedimientos que utiliza la EPA para imponer el cumplimiento de las normas sobre emisiones son similares en muchos aspectos a las disposiciones de la NHTSA, pero hay algunas diferencias importantes. Aunque la EPA también exige la certificación de los vehículos y de sus equipos y piezas (especialmente los motores), sus normas no permiten la autocertificación. En su lugar, los fabricantes deben solicitar la certificación de la EPA. Las solicitudes de los fabricantes deben contener la información especificada, incluida la referente a los ensayos necesarios para medir las emisiones, a fin de que la EPA determine si el vehículo, equipo o pieza de que se trate cumple las normas de emisión. La EPA puede efectuar ensayos de confirmación o exigir que los fabricantes realicen esos ensayos. Si la EPA determina que el vehículo, equipo o pieza satisface sus normas y otros requisitos, expide un certificado de conformidad. Al igual que en el caso de las normas de seguridad, los fabricantes deben pegar una etiqueta de certificación permanente en todos los modelos de vehículos, equipos y motores certificados.

Los fabricantes no pueden vender o comercializar de forma alguna ningún vehículo, equipo o pieza sometido a la normativa sin un certificado de conformidad. Si el fabricante infringe esta disposición (por ejemplo, comercializando vehículos que presenten diferencias significativas con los descritos en las solicitudes de certificación), puede ser sancionado con multas importantes.

La EPA somete también selectivamente a ensayo vehículos, equipos o piezas ya fabricados y montados, o exige a los fabricantes que realicen esos ensayos. Si una serie de vehículos, equipos o piezas no satisface las normas de emisión de la EPA, este organismo puede ordenar una retirada. Las retiradas impuestas por la EPA son parecidas a las de la NHTSA. Los fabricantes pueden oponerse a una orden de retirada mediante un procedimiento administrativo tramitado dentro del organismo o, si este no prospera, ante los tribunales. Además, si la EPA determina que los vehículos, motores o piezas producidos en una cadena de montaje difieren significativamente de las configuraciones que se han certificado, puede imponer multas por la comercialización de configuraciones no certificadas.

De igual modo, como las normas de emisión rigen durante toda la vida útil de un vehículo o motor, la EPA realiza ensayos de vehículos y motores que llevan un tiempo considerable en funcionamiento para verificar que sigan cumpliendo las normas de emisión. La facultad de la EPA de ordenar una retirada e imponer multas en virtud de estas disposiciones sobre los ensayos de productos en circulación es similar a la que se deriva de las disposiciones sobre los ensayos a la salida de la cadena de montaje antes descritas.

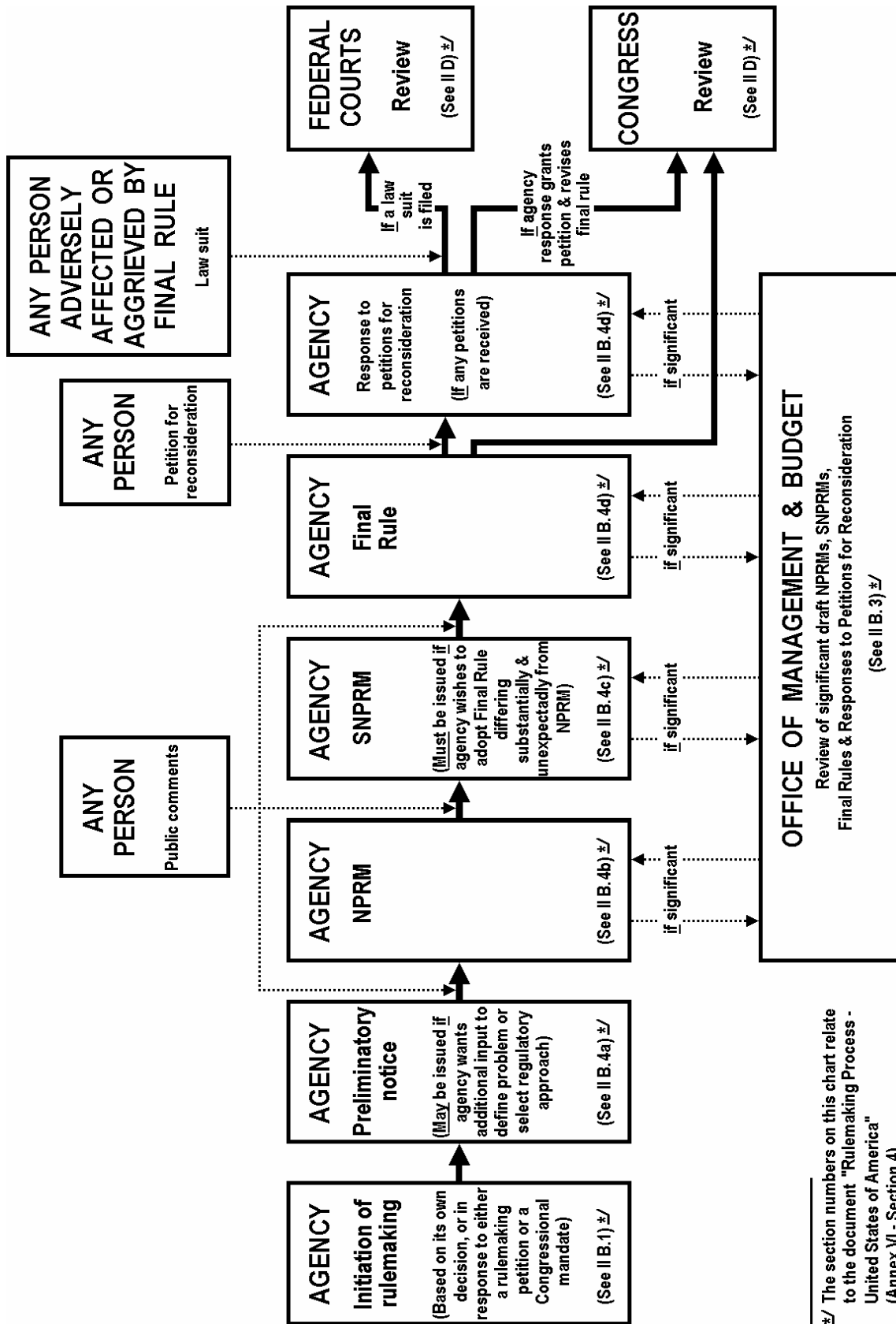
## IV. Lista de las siglas utilizadas

ANPRM	notificación previa de la intención de reglamentar
APA	Ley de Procedimiento Administrativo
CFR	Código de Reglamentos Federales
CRA	Ley de Examen por el Congreso
E-FOIA	Ley de Libertad de Información por Vía Electrónica
EPA	Agencia de Protección Ambiental
FACA	Ley Federal de Comités Consultivos
FOIA	Ley de Libertad de Información
FMVSS	norma(s) federal(es) de seguridad de los vehículos de motor
NHTSA	Administración Nacional de Seguridad Vial
NPRM	notificación de la reglamentación propuesta
NRA	Ley de Reglamentación Negociada
NTTAA	Ley de Fomento y Transferencia de la Tecnología a Nivel Nacional
OMB	Oficina de Gestión y Presupuesto
SNPRM	notificación suplementaria de la reglamentación propuesta

## V. Datos de contacto para obtener más información

<b>NHTSA</b>	International Policy Division U.S. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) 1200 New Jersey Avenue SE Washington, D.C. 20590, United States of America
<b>EPA</b>	Office of Air and Radiation, Transportation and Climate Division U.S. Environmental Protection Agency (EPA) 1200 Pennsylvania Avenue, NW William Jefferson Clinton North, M/C 6401A 20005 Washington, DC 20460, United States of America

Proceso de reglamentación en los Estados Unidos de América



## SECCIÓN 8 UNIÓN EUROPEA

### I. La industria automotriz europea y el marco legal de homologación

La industria automotriz es, desde hace mucho tiempo, un sector fundamental para la creación de empleos en Europa. Aproximadamente 12 millones de europeos trabajan en los sectores automotor o de la movilidad en la Unión Europea<sup>11</sup>. El sector automotor ofrece puestos de trabajo y medios de vida en toda Europa, y sigue haciéndolo también en regiones industriales en que los otros sectores se están contrayendo: las pequeñas y medianas empresas (PYMES) de proveedores son eslabones esenciales de la cadena automotriz. En muchos casos, el éxito de las PYMES aporta valiosos ingresos e inversiones a las comunidades. Tan solo en 2016, el ingreso fiscal procedente de los vehículos de motor en 14 Estados miembros de la Unión Europea ascendió a 395.700 millones de euros<sup>12</sup>. Como componente esencial de la agenda comercial de la Unión Europea, este sector aportó en 2016 un valor de exportación adicional de 135.400 millones de euros, generando una balanza comercial positiva de 89.700 millones de euros<sup>13</sup>. Además, es fundamental para la movilidad de los ciudadanos y la prestación de servicios. El sector desempeña un papel vital no solo en relación con la movilidad personal, sino también en el sector de los servicios, como el transporte público, los servicios de emergencia y la distribución de bienes en el sector privado. Y esta actividad va en aumento: se estima que entre 2010 y 2050 el transporte de pasajeros crecerá alrededor de un 42 %, y el de mercancías, un 60 %<sup>14</sup>.

Debido al papel que desempeña en la sociedad y a su importancia económica, el sector de los vehículos influye en muchas esferas clave de la política de la Unión Europea. Además de su vínculo manifiesto con la competitividad y la política industrial, el sector automotor y, más en general, la movilidad, son partes esenciales de la agenda de la Comisión Europea en varios ámbitos, como la unión energética de la Unión Europea, el avance hacia una economía circular y de bajas emisiones de carbono, el Plan de Inversiones para Europa y el mercado único digital, como se describe en el informe "GEAR 2030"<sup>15</sup>.

En un esfuerzo por vigilar y evaluar regularmente la evolución del sector del automóvil y por establecer también una visión realista de este sector para el decenio 2030-2040, la Comisión Europea puso en marcha el proceso de consulta con los interesados denominado "GEAR 2030". En este proceso, los representantes del sector automotor, los sindicatos, las ONG, los usuarios, los ministerios pertinentes de los Estados miembros de la Unión Europea, la Comisión Europea y otras instituciones de la Unión Europea pueden elaborar recomendaciones sobre las medidas de política necesarias para mantener la competitividad y la sostenibilidad de la industria automotriz de la Unión Europea. Estas recomendaciones permiten a la Comisión Europea elaborar una política industrial adecuada para este sector.

La política industrial especial de este sector comprende también aspectos comerciales en que la armonización técnica internacional reviste una importancia fundamental. Desde su creación con CARS 21 y más recientemente con GEAR 2030, el proceso de consulta con los interesados ha promovido firmemente la armonización internacional, subrayando *"la importancia de la armonización técnica mundial en el marco de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas como factor clave para el fortalecimiento de la competitividad mundial, la reducción de los costos de desarrollo y ensayo redundantes y la eliminación de la duplicación en los procedimientos administrativos"*. Por ello, la Comisión Europea (CE) aumenta continuamente su participación en el proceso legislativo técnico de la CEPE, especialmente mediante su labor en el marco del WP.29 y sus órganos subsidiarios, consciente de que la armonización internacional a través de los Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas sobre la estructura y el funcionamiento de los vehículos motorizados es un factor esencial para reducir los costos de la regulación que recaen en todos los fabricantes y aumentar así la competitividad. Los esfuerzos desplegados por la Comisión Europea están permitiendo la armonización gradual de la legislación de la Unión Europea con los Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas adoptados a nivel internacional. La Unión Europea ha ido incluso más allá y ha establecido un vínculo más directo con los Reglamentos de las Naciones Unidas en su propia legislación (véase, a este respecto, el Reglamento (CE) núm. 661/2009 relativo a la seguridad general de los vehículos de motor). Esto facilita el comercio internacional y garantiza, como mínimo, un nivel de seguridad y protección del medio ambiente igualmente alto para los ciudadanos europeos y los consumidores de todo el mundo.

11 Según la Guía de Bolsillo 2017-2018 de la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA), que se basa en cifras de la Eurostat, alrededor de 3,3 millones de personas trabajan en la fabricación de vehículos de motor y sus componentes, más de 4,3 millones están empleadas en el sector más amplio del "uso de automóviles" (distribuidores, talleres mecánicos y proveedores de servicios de posventa), y más de 5 millones tienen empleos en el sector de la movilidad, relacionados con el transporte y la construcción de carreteras. Además, según el informe de 2015 de la Asociación de Fabricantes Europeos de Motocicletas (ACEM), se estima que el sector de la categoría L ofrece unos 22.600 empleos en las fábricas de la Unión Europea. Las actividades que preceden y que siguen a las de este sector representan unos 133.700 empleos.

12 ACEA (2017) The Automobile Industry Pocket Guide.

13 *Ibid.*

14 Comunicación de la Comisión Europea: Europe on the Move – COM (2017) 283.

15 <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081>.

## II. El sistema europeo de homologación del vehículo entero (UE WVTA)

Cuando la CEPE ya había iniciado el proceso de armonización de los reglamentos sobre los vehículos, los Estados miembros de la Unión Europea aún aplicaban su propia legislación nacional y sus propios sistemas de homologación para los vehículos de motor. Durante un período hubo diferencias importantes entre los requisitos vigentes en los distintos países, con adhesiones unilaterales a las normas internacionales y diferentes fechas de entrada en vigor de las nuevas prescripciones. Fueron necesarios varios decenios para llegar al estado actual de armonización legal de los requisitos aplicables a los vehículos motorizados.

La armonización técnica relativa a los vehículos de motor y sus remolques, aplicada a nivel de la Unión Europea en virtud del artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, se basa en el sistema de homologación del vehículo entero de la Unión Europea (UE WVTA). Con este sistema, que se aplica exclusivamente a los vehículos nuevos, los fabricantes pueden obtener la homologación de un nuevo tipo de vehículo en un Estado miembro de la Unión Europea si cumple los requisitos técnicos de la Unión Europea, y posteriormente comercializarlo en toda la Unión Europea sin necesidad de nuevos ensayos o verificaciones de la homologación en otros Estados miembros. Esta homologación corre a cargo de las autoridades nacionales competentes. Una vez concluido el examen de la homologación, se expide un certificado de conformidad, que es en realidad una declaración del fabricante de que el vehículo cumple los requisitos legales pertinentes establecidos en la legislación sobre el UE WVTA. La presentación de un certificado de conformidad es suficiente para la matriculación del vehículo.

## III. Los tres pilares de la legislación de la Unión Europea sobre la homologación de vehículos de motor

La legislación sobre los vehículos de motor de la Unión Europea abarca tres ámbitos esenciales en lo que respecta a la homologación de vehículos enteros:

### Vehículos de motor



*Por "vehículo de motor" se entiende todo vehículo motorizado que se mueve por sus propios medios, tiene por lo menos cuatro ruedas, es un vehículo entero, ya sea completo o incompleto, y tiene una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h.*

**Ejemplos** > vehículos de pasajeros, autobuses, camiones ligeros, camiones pesados, remolques

### Vehículos agrícolas y forestales (tractores)



*Por "tractor" se entiende todo vehículo agrícola o forestal motorizado, de ruedas u orugas, que tiene al menos dos ejes y una velocidad máxima de diseño no inferior a 6 km/h, cuya función principal reside en su potencia de tracción y que está especialmente concebido para arrastrar, empujar, transportar y accionar determinados equipos intercambiables destinados a usos agrícolas o forestales, o para arrastrar remolques o equipos agrícolas o forestales; puede ser adaptado para transportar cargas en faenas agrícolas o forestales y estar equipado con uno o varios asientos de pasajeros.*

**Ejemplos** > tractores agrícolas y forestales, sus remolques, el equipo remolcado intercambiable

### Vehículos de dos y tres ruedas y cuatriciclos



*Los "vehículos de la categoría L" abarcan una amplia variedad de tipos de vehículos "ligeros" de dos, tres o cuatro ruedas, por ejemplo ciclomotores de dos y tres ruedas, motocicletas de dos y tres ruedas y motocicletas con sidecar. Son ejemplos de vehículos de cuatro ruedas, conocidos también como cuatriciclos, las motocicletas de cuatro ruedas y los minicoches.*

**Ejemplos** > motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos, minicoches, etc.

## IV. Interacción de la legislación sobre homologación de la Unión Europea con el sistema de reglamentación de la CEPE

La Comisión Europea tiene el mandato de negociar nuevos Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas en nombre de sus 28 Estados miembros. Los textos jurídicos de la Unión Europea establecen que los proyectos de Reglamentos y de RTM de las Naciones Unidas recibirán un voto favorable de la Unión si el Consejo de la Unión Europea los aprueba por mayoría calificada. Un hecho interesante a este respecto es que, en algunas esferas técnicas en que existe tanto un requisito de la CEPE como una legislación de la Unión Europea, el fabricante puede elegir cuál aplicar. En otras esferas, los Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas son de aplicación obligatoria, ya que la legislación correspondiente de la Unión Europea ha sido derogada.

El uso de las normas internacionales tal como se ha indicado no solo representa un claro compromiso de la política de la Unión Europea en apoyo de la competitividad del sector industrial automotor, sino que también se considera un elemento clave de apoyo al desarrollo y despliegue de nuevas tecnologías.

## V. Conclusión y perspectivas

Aunque los motores de combustión interna menos contaminantes desempeñarán un papel importante en la transformación que está experimentando el sector, los combustibles y las tecnologías de propulsión alternativos cobrarán cada vez más importancia en el futuro. Los vehículos de emisión cero o de bajas emisiones tendrán un impacto ambiental muy reducido en todo su ciclo de vida, a condición de que utilicen fuentes de energía de bajo contenido de carbono, produzcan niveles muy bajos de contaminantes atmosféricos y de ruido, y puedan reciclarse fácilmente. En su esfuerzo por crear una economía basada en un crecimiento racional y sostenible, la Unión Europea promueve firmemente los vehículos de emisión cero o de bajas emisiones alentando la investigación, el establecimiento de reglamentos comunes de la CEPE y la creación del entorno reglamentario internacional necesario para apoyar la transición hacia una economía eficiente en el uso de los recursos y con bajas emisiones de carbono.

## VI. Enlaces

1. Sitio web de la Sección de la Industria Automotriz de la Comisión Europea  
> [https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en)
2. Documentos legislativos referentes al sector de la industria automotriz europea  
> [https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation_en)

## ANEXO VII

### Resoluciones del Foro Mundial

#### **M.R.1 Resolución Mutua núm. 1 (M.R.1) de los Acuerdos de 1958 y 1998**

La M.R.1 contiene las descripciones y los requisitos de funcionamiento que definen las herramientas y los dispositivos de ensayo necesarios para evaluar el cumplimiento, por los vehículos de ruedas, sus equipos y sus piezas, de las prescripciones técnicas establecidas en los Reglamentos y los RTM de las Naciones Unidas en el marco de los Acuerdos de 1958 y 1998, respectivamente. Puede servir de guía a las Partes Contratantes y los fabricantes para determinar la idoneidad de las herramientas y los dispositivos de ensayo con los que evalúan el cumplimiento de las prescripciones de los Reglamentos o RTM de las Naciones Unidas. Esta Resolución autoriza la incorporación de adiciones sobre toda herramienta o dispositivo de ensayo que sea adecuado para cualquiera de los dos Acuerdos. Los elementos esenciales de cada adición son los dibujos técnicos que definen la herramienta o el dispositivo y el correspondiente manual del usuario, que contiene información detallada sobre las piezas y su montaje y desmontaje. Con sujeción al acuerdo del AC.1, del AC.3 o de ambos, pueden incluirse en la Resolución las nuevas herramientas y dispositivos, y sus elementos, que respondan a las necesidades de los Acuerdos respectivos.

#### **M.R.2 Resolución Mutua núm. 2 (M.R.2) de los Acuerdos de 1958 y 1998**

La M.R.2 contiene los términos, definiciones y clasificaciones referentes a los sistemas de propulsión de los vehículos, concretamente los relativos a los tipos de sistemas de tren de potencia, los sistemas de almacenamiento de energía, los convertidores de energía, los dispositivos auxiliares y las definiciones de los vehículos relacionadas con la configuración del tren de potencia. La Resolución crea un marco para garantizar la coherencia de todas las definiciones utilizadas en los Reglamentos y RTM de las Naciones Unidas al establecer un sistema básico y general, que podrá irse completando con las tecnologías futuras en etapas posteriores. El nivel de clasificación descriptiva apunta a respaldar el proceso de reglamentación en el marco del WP.29, sin entrar en detalles innecesarios sobre los componentes que escapan al ámbito de los reglamentos elaborados como parte de la labor del Foro Mundial.

#### **M.R.3 Resolución Mutua núm. 3 (M.R.3) de los Acuerdos de 1958 y 1998 relativa a la calidad del aire en el interior de los vehículos**

El interior de los vehículos se fabrica con diversos materiales. En el proceso de fabricación se emplean plásticos, adhesivos, productos de limpieza, plastificantes, pinturas, selladores, compuestos lubricantes y muchos otros productos. La cantidad de sustancias químicas emitidas por los materiales del interior puede ser particularmente alta, sobre todo en las primeras etapas del ciclo de vida del vehículo. La M.R.3 respalda el esfuerzo por garantizar que los niveles de estas sustancias se midan en las condiciones de exposición reales. Con ese fin, describe las disposiciones y el procedimiento de ensayo armonizado para la medición de las emisiones en el interior del vehículo, teniendo en cuenta las normas vigentes. Esta Resolución alentará un menor uso de los materiales y productos químicos que pueden ser nocivos para el ser humano. También fomentará un mayor empleo de materiales de bajas emisiones, mejorando la calidad del aire en el habitáculo del vehículo.

#### **S.R.1 Resolución Especial núm. 1 sobre las definiciones comunes de las categorías, masas y dimensiones de los vehículos (S.R.1)**

En vista de las claras diferencias de criterios existentes en las definiciones de los vehículos de los reglamentos de los Estados Unidos de América, el Japón y la Unión Europea, se elaboró la S.R.1 con el fin de establecer un conjunto de definiciones comunes y armonizadas de las categorías, las masas y las dimensiones de los vehículos, para su uso en la formulación de los RTM de las Naciones Unidas. La Resolución se aplica a todos los vehículos de ruedas y sus equipos y piezas comprendidos en el ámbito del Acuerdo de 1998. Las definiciones armonizadas de las categorías, masas y dimensiones de los vehículos ayudan a establecer los RTM de las Naciones Unidas, que mejoran a nivel internacional las características de seguridad y protección ambiental de los automóviles y reducen los costos de desarrollo y fabricación, así como los costos para el consumidor.

### **S.R.2 Resolución Especial núm. 2 sobre la mejora de la aplicación del Acuerdo Mundial de 1998 (S.R.2)**

El propósito de la S.R.2 es ofrecer un marco en que los representantes del WP.29 y otras partes interesadas puedan trabajar para mejorar la aplicación del Acuerdo Mundial de 1998. El marco consiste en un conjunto de recomendaciones dirigidas a las partes interesadas respecto de cada una de las tres esferas que se consideran de importancia crítica en el proceso de elaboración de los RTM de las Naciones Unidas y que los participantes en el proceso han acordado que se pueden mejorar. Esas esferas son: 1) la estrategia de selección de proyectos para el programa de trabajo, 2) la gestión del proceso de elaboración de los RTM de las Naciones Unidas, y 3) el proceso de adopción de los RTM de las Naciones Unidas a nivel nacional/regional.

### **R.E.3 Resolución Consolidada sobre la estructura de los vehículos (R.E.3)**

La finalidad de la R.E.3 es facilitar la armonización y apoyar la elaboración de los Reglamentos de las Naciones Unidas. Esta Resolución es un documento amplio que contiene un catálogo de la terminología y las definiciones necesarias para comprender el entorno reglamentario de las Naciones Unidas relativo a los vehículos de ruedas, y que ofrece orientación sobre el propósito y el ámbito de aplicación de los Reglamentos de las Naciones Unidas en el marco del Acuerdo de 1958. El texto contiene las definiciones generales de los vehículos y la clasificación de los vehículos motorizados y sus remolques. Describe en detalle el alcance de los Reglamentos de las Naciones Unidas, indicando sus repercusiones en las categorías de vehículos definidas, y enumera los principales requisitos (seguridad activa, seguridad pasiva, seguridad general, consideraciones ambientales) aplicables a la estructura de los vehículos, con remisiones cruzadas a los Reglamentos y recomendaciones pertinentes de las Naciones Unidas, y a los anexos de estos Reglamentos (reproducidos en los anexos de la Resolución). Además, en los anexos respectivos figuran recomendaciones sobre la calidad del combustible comercializado y los principios del diseño de los sistemas de control de los Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor (SAAC), y directrices sobre la ciberseguridad y la protección de los datos.

### **R.E.5 Resolución sobre la especificación común de las categorías de fuentes luminosas (R.E.5)**

La R.E.5 contiene las definiciones generales de la terminología básica utilizada en los Reglamentos sobre las fuentes luminosas, las especificaciones de esas fuentes en forma de fichas de las distintas categorías, e información sobre las categorías de fuentes luminosas que pueden aplicarse o deben excluirse en el caso de determinados faros. La R.E.5 puede servir para la aprobación de las fuentes luminosas con arreglo al Reglamento núm. 37 – “Fuentes luminosas incandescentes”, el Reglamento núm. 99 – “Fuentes luminosas de descarga de gas”, y el Reglamento núm. 128 – “Fuentes luminosas de diodos electroluminiscentes (LED)”, y como referencia para estos y otros reglamentos y normas.

### **R.E.6 Resolución sobre los arreglos administrativos y técnicos requeridos para realizar las inspecciones técnicas de conformidad con las prescripciones técnicas contenidas en las Reglas anejas al Acuerdo de 1997 (R.E.6)**

La R.E.6 se formuló en respuesta a la necesidad de definir de manera completa las características esenciales y el funcionamiento de los arreglos administrativos y técnicos para el régimen de inspección técnica periódica, y su preparación para el uso en el contexto reglamentario. En ella se recomiendan los requisitos mínimos que deben cumplir los centros de inspección técnica y los equipos de ensayo, los requisitos mínimos en relación con la competencia, capacitación y certificación de los inspectores, así como los requisitos de supervisión de los centros de ensayos. Las Partes Contratantes pueden consultar esta Resolución para determinar la idoneidad de sus regímenes de inspección técnica destinados a evaluar el cumplimiento, por los vehículos de ruedas, de las Reglas adoptadas en el marco del Acuerdo de 1997. La Resolución está concebida de modo que puedan incorporarse adiciones específicas en relación con cada uno de los arreglos administrativos y técnicos, según corresponda al Acuerdo, pudiendo también añadirse nuevos elementos en función de la naturaleza de las disposiciones específicas a que se refieran.

Las resoluciones descritas en los párrafos anteriores pueden consultarse en:

[www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).



