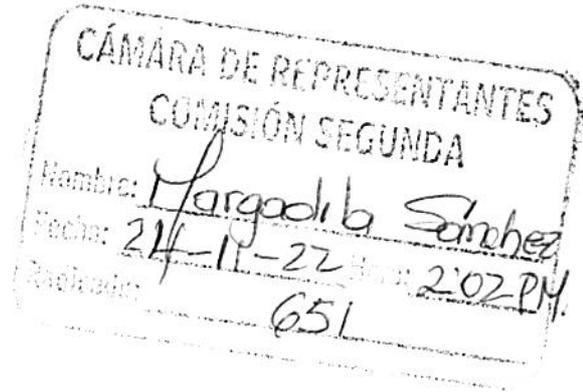




Bogotá D.C., noviembre 23 de 2022

Doctor
David Ricardo Racero Mayorca
Presidente de la Mesa Directiva
Cámara de Representantes
Bogotá D.C.



Asunto: Informe de Ponencia para Segundo Debate en la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley 199 de 2022 Cámara- 335 de 2022 Senado.

En nuestra condición de ponentes del Proyecto de Ley de la referencia y atendiendo a la designación que hiciera la mesa directiva mediante oficio CSCP-3.2.02.544/2022 (IS) y en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica No. 5 de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para segundo debate, en los siguientes términos:

Cordialmente,

JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO
Coordinadora

Monica Karim Bocanegra Pantoja

MÓNICA BOCANEGRA PANTOJA
Ponente

ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO
Ponente.

CARMEN FELISA RAMÍREZ BOSCÁN
Ponente

JORGE RODRIGO TOVAR
Ponente.



PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY 199 DE 2022 CÁMARA- 335 DE 2022 SENADO.

Por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas», suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Antecedentes de trámite del proyecto de ley.

El presente proyecto fue presentado por el Gobierno Nacional por intermedio de los entonces ministros de Relaciones Exteriores, Dra. MARTA LUCIA RAMÍREZ BLANCO; ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Dr. CARLOS EDUARDO CORREO SCAF, y ministra de Transporte, Dra. ANGELA MARIA OROZCO GOMEZ, el pasado 22 de marzo de 2022 haciendo uso facultades otorgadas en los artículos 154 y 156 de la Constitución Política Colombiana y desarrollados en el artículo 140 de la Ley 5 de 1992.

Por su parte la secretaria General del Senado, remitió a la Comisión Segunda de esa cámara legislativa el proyecto, fundamentados en las competencias que le da la Ley 3 de 1992, respecto de los proyectos relacionados con tratados internaciones.

Así las cosas, el texto original del proyecto surtió publicación oficial previo a su primer debate según lo dispuesto en el artículo 157 Constitucional, en la gaceta de del Senado de la República 225 de 2022.



- Debate en Comisión Segunda del Senado de la República.

La mesa directiva de la Comisión Segunda del Senado de la República designó como ponente única a la Honorable Senadora PAOLA ANDREA HOLGUIN MORENO mediante el oficio CSE-CS-CV19-0068-2022, quien rindió informe positivo de ponencia. La publicación del texto propuesto para primer debate se realizó en la Gaceta 409 de 2022.

El 17 mayo 2022 la Comisión Segunda del Senado de la República aprobó por unanimidad la integralidad de la ponencia positiva presentada por la citada Dra. HOLGUIN MORENO. Quien a su vez fue confirmada ponente para segundo debate.

- Debate en Plenaria del Senado de la República.

Como se mencionó la Dra. HOLGUIN MORENO ofició como ponente en el pleno del Senado, rindiendo nuevamente informe positivo al proyecto (Gaceta 590 de 2022) que en sesión del 06 de septiembre aprobó por unanimidad la iniciativa y sin modificaciones en el trámite. Un elemento a resaltar y que da fe de la fortaleza y consenso del proyecto no solo en el Senado, sino en el Gobierno, es que a pesar de que la iniciativa fue radicada por los ministros del Gobierno anterior, el nuevo ministro de transporte Dr. GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ mediante comunicación referenciada por la ponente en senado, ratificó el apoyo del gobierno del Sr. presidente GUSTAVO PETRO URREGO a la ratificación del acuerdo internacional de seguridad vehicular.

El texto definitivo aprobado en segundo debate certificado por el secretario general del Senado, Dr. GREGORIO ELJACH PACHECO se publicó de forma oficial en la Gaceta 1051 de 2022.

- Debate en Comisión Segunda de la Cámara de Representantes

El 29 de septiembre del año 2022, mediante oficio CSCP-3.2.02.176/2022 (IS) de la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente se designó para rendir informe de ponencia en Primer Debate de la Cámara de Representantes, a los Honorables Representantes Juana Carolina Londoño Jaramillo, Mónica Karina Bocanegra Pantoja, Alvaro Mauricio Londoño Lugo, Carmen Felisa Ramírez Boscan y Jorge Rodrigo Tovar Velez.

En primer debate de Cámara de Representantes, se rindió informe de ponencia positiva a cargo de los Honorables Representantes Juana Carolina Londoño Jaramillo, Mónica Karina Bocanegra Pantoja, Álvaro Mauricio Londoño Lugo, Carmen Felisa Ramírez Boscan y Jorge Rodrigo Tovar Velez, el cual fue aprobado por la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes sin proposiciones, el día 16 de noviembre del año 2022.

- Debate en Plenaria de la Cámara de Representantes

El 16 de noviembre del año 2022, mediante Oficio CSCP-3.2.02.544/2022 (IS) de la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente se designó para rendir informe de ponencia en Segundo Debate de la Cámara de Representantes a los Honorables Representantes Juana Carolina Londoño Jaramillo, Mónica Karina Bocanegra Pantoja, Álvaro Mauricio Londoño Lugo, Carmen Felisa Ramírez Boscan y Jorge Rodrigo Tovar Velez.

1. Contenido del articulado.

El proyecto cuenta con tres artículos con el siguiente contenido normativo:

- ✓ **Artículo 1º:** Dispone la aprobación del Tratado internacional suscrito en Ginebra el 20 de marzo de 1958, estableciendo de forma taxativa su nombre legal: *«Acuerdo Relativo a la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas Aplicables a los Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en Estos, y Sobre las Condiciones de Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas Conforme a Dichos Reglamentos de las Naciones Unidas»*
- ✓ **Artículo 2º:** Establece que el Acuerdo obligará a la República de Colombia a partir de la fecha del perfeccionamiento del vínculo internacional en virtud de la Ley 7 de 1994 que indica que la vigencia como Ley interna se hace a “partir



del perfeccionamiento mediante el canje de ratificación o depósito del instrumento de ratificación”

✓ **Artículo 3º:** Vigencia normativa.

Igualmente se reitera que el Congreso de la República, de acuerdo con la normatividad constitucional respecto de tratados internacionales carece de facultad de proponer modificaciones al proyecto de ley y el tratado en sí.

2. Fundamentación Técnica.

La protección del derecho a la vida y a la integridad humana ha sido consagrada como labor fundamental del Estado y, por lo tanto, demanda de su parte la definición y el ejercicio de acciones que permitan superar aquellas situaciones que dificultan su amparo. En los últimos años, las autoridades han tenido que enfrentarse al reto de la siniestralidad vial¹ como una problemática de importantes dimensiones dada la afectación que genera sobre los mencionados derechos.

Al respecto, se estima que en el mundo mueren aproximadamente 1,35 millones de personas cada año por causa de los siniestros de tránsito, de los cuales, el 90 % se producen en los países de bajos y medianos ingresos. En el 2019, la participación de Colombia en esta preocupante cifra fue de 6.826 fallecidos, que sumados a los 36.812 lesionados dan cuenta de la magnitud del problema.

El Gobierno nacional, en articulación con las estrategias de actuación recomendadas por las diferentes autoridades mundiales, ha emprendido una serie de acciones tendientes a la disminución de esta cifra, las cuales tienen su fundamento en el enfoque conocido como Sistema Seguro. Esta visión reconoce, entre otros aspectos, que los errores humanos son inevitables y, por lo tanto, los distintos elementos del sistema de movilidad deben estar diseñados para reducir la ocurrencia de siniestros de tránsito y mitigar el riesgo de lesiones fatales y no fatales por esta causa.

Se ha avanzado en actividades tendientes a favorecer la circulación de vehículos más seguros en el territorio, aumentar la seguridad de la infraestructura, contar con una institucionalidad eficiente, disponer de datos para el seguimiento y evaluación de las políticas, gestionar la atención integral a víctimas y fomentar cambios comportamentales que reduzcan las conductas temerarias en las vías. No obstante, los retos en materia de seguridad persisten en el país, lo cual requiere que de manera prioritaria se formulen políticas públicas para avanzar, de forma eficiente y en mayor medida, en las metas relacionadas con la reducción de víctimas en siniestros de tránsito.

En este sentido, es importante mencionar que una de las recomendaciones que se han emitido a nivel mundial, consiste en la exigencia de mayores estándares de seguridad para los vehículos automotores. La normalización de la regulación de vehículos es uno de los

¹ El presente documento utiliza la expresión «siniestro vial» ya que esta refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, en el cual, estos eventos no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna parte del sistema que compone la movilidad segura. Esta expresión hace referencia a los eventos denominados siniestros de tránsito en la Ley 769 de 2002.



desafíos fundamentales de las políticas públicas para mejorar los niveles de seguridad vial y desarrollo sostenible, por lo cual a nivel internacional se han logrado avances fundamentales en cuanto a la armonización y la estandarización de las normas nacionales de fabricación de vehículos y de sus componentes y sistemas.

Como resultado del trabajo realizado por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (WP.29), se han elaborado reglas de carácter global para la armonización internacional de regulación vehicular, como es el caso de las contenidas en el Acuerdo de 1958, *“Acuerdo sobre adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los sistemas y partes que puedan montarse o utilizarse en éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones”*, el cual proporciona el marco jurídico y administrativo para establecer normas internacionales aplicables a vehículos y sus componentes y sistemas, para que éstos cumplan con requisitos técnicos orientados a garantizar su buen desempeño, adicionalmente incluye ensayos reglamentarios, métodos alternativos de ensayo, condiciones de homologación, procedimientos para garantizar la conformidad de la producción, entre otros (Organización de las Naciones Unidas, 2017).

El Acuerdo es reconocido internacionalmente como un instrumento eficaz para garantizar un alto nivel de seguridad, protección del medio ambiente y eficacia energética de los vehículos, cuenta con 163 reglamentos y actualmente con 57 Partes Contratantes, entre ellas se encuentran países como Japón, Australia, Sudáfrica, Nueva Zelanda, la República de Corea, Malasia, Tailandia, Túnez, Egipto y los países de la Unión Europea. Es de resaltar que ningún país de América Latina y del Caribe es Parte Contratante del Acuerdo.

A nivel nacional, el Plan Nacional de Seguridad Vial, ajustado mediante Resolución 2273 de 2014, reconoce la importancia de contar con una regulación vehicular uniforme, que cumpla estándares internacionales, por ello, en el Pilar Estratégico de Vehículos establece como una acción puntual del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el *“impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y creación de laboratorios de ensayo y calibración”*, dirigidos a los vehículos de transporte público, especial y de carga, vehículos particulares importados y/o ensamblados en el país y vehículos tipo motocicleta importados y/o ensamblados en el país (Ministerio de Transporte, 2014). Adicionalmente, El nuevo PNSV ajustado mediante Decreto 1430 de 2022, establece en su área de acción de Vehículos Seguros, como uno de sus objetivos generales el *“Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país”*. Dentro de este objetivo general se establece un objetivo específico el *“Implementar requisitos de desempeño para vehículos nuevos seguros”*, en el cual se priorizará la armonización de la normatividad técnica de seguridad vehicular colombiana con los reglamentos anexos al Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas administrado por el WP.29.

Los Reglamentos Técnicos del Acuerdo de 1958, ofrecen unos estándares mínimos de protección que proveen a los ocupantes de vehículos y a terceros en las vías, una mayor protección en caso de un siniestro vial, comparado con la ausencia de estos. Por su parte, la OMS ha advertido en su informe de 2015 que la implementación de estándares de



seguridad vehicular juega un rol crítico tanto en la prevención de siniestros de tránsito como en la reducción de la probabilidad de lesiones de gravedad (Dejusticia, 2020).

Además de la mejora de las condiciones de seguridad y de emisiones vehiculares, el Acuerdo de 1958 brinda un marco de respaldo internacional para garantizar el cumplimiento de los reglamentos técnicos y facilita la eliminación de barreras técnicas al comercio, vía la homologación de tipo de vehículos completos, de sus sistemas y partes y el reconocimiento recíproco de las homologaciones otorgadas en los diferentes países que hacen parte de dicho Acuerdo (Organización de las Naciones Unidas, 2017).

Sobre este último aspecto, es necesario señalar que, la adopción de las regulaciones vehiculares internacionales es una gran oportunidad para los países con una industria automotriz doméstica o con interés en su construcción, por su contribución al PIB y a los recursos tributarios, su peso en el mercado laboral y el efecto positivo en términos de investigación y desarrollo tecnológico, dado que facilita el comercio de vehículos y sus componentes en el mercado mundial.

En virtud de las ventajas señaladas para el país, se considera necesario que Colombia asuma el reto de incorporar en su legislación interna los reglamentos vehiculares que se exigen en buena parte de los países del mundo, para lo cual se propone al Honorable Congreso de la República aprobar la adhesión al Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas y para ello se incorpora en el presente documento, un diagnóstico de la situación actual del país, -en torno a la seguridad vial, la normatividad en materia de reglamentos técnicos vehiculares y el mercado automotor-, los elementos principales del Acuerdo; así como información de contexto necesaria para realizar un análisis integral frente al tema.

Objetivo

El proyecto de Ley sometido a consideración del Honorable Congreso de la República, tiene como objetivo principal disminuir las externalidades negativas generadas por el uso de vehículos automotores en el país, específicamente en materia de siniestros de tránsito² y contaminación ambiental, a través de la adhesión de Colombia al Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas (Organización de las Naciones Unidas, 2017), lo cual permitiría que los vehículos nuevos, sistemas y partes, que se comercialicen en Colombia, tengan mayores estándares de seguridad y protección al medio ambiente, acorde con las exigencias establecidas en los mercados internacionales.

² El presente documento utiliza la expresión «siniestro vial» ya que esta refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, en el cual, estos eventos no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna parte del sistema que compone la movilidad segura. Esta expresión hace referencia a los eventos denominados siniestros de tránsito en la Ley 769 de 2002.

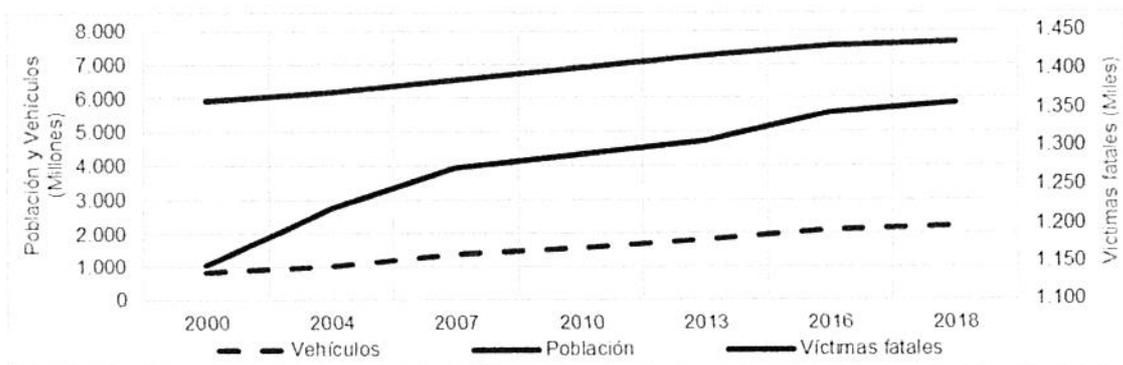
Contexto mundial de la seguridad vial

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, la siniestralidad vial³ es una epidemia y una crisis, en la cual se presentaron 1,35 millones de víctimas fatales en 2019 en el mundo, es decir, aproximadamente 3.700 fallecimientos diariamente. El 90% de estos sucesos ocurrió en países de ingresos bajos y medios; e infortunadamente fue la principal causa de muerte de personas entre 5 y 29 años.

Cifras de siniestralidad mundial

En el siglo en curso, el comportamiento de la siniestralidad ha sido creciente de manera sostenida, a razón media anual de 1,0%, tasa de crecimiento similar al 1,5% al cual crece la población mundial, mientras que la tasa media de motorización mundial crece al 5,8% (Ver Ilustración 0-1).

Ilustración 0-1: Tendencia mundial de la siniestralidad vial

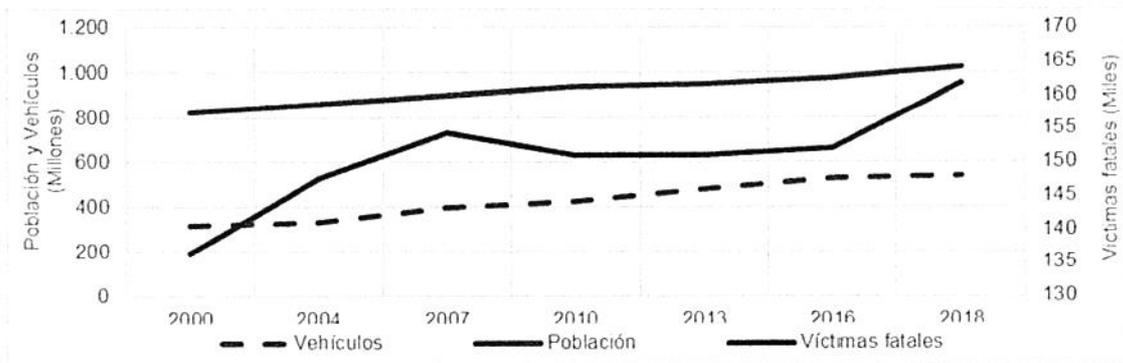


Fuente: ANSV a partir de (Organización Mundial de la Salud, 2020)

En la región de las Américas (Sur, Centro, Norte y Caribe), en el año 2018 se presentaron aproximadamente 160.000 víctimas de siniestros de tránsito. Desde el año 2.000 el crecimiento de las víctimas fatales es de 0,7%, mientras que el crecimiento medio anual de la población regional es de 1,1% y la motorización crece al 3,2% (Ver Ilustración 0-2).

³ El presente documento utiliza la expresión «siniestro vial» ya que esta refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, en el cual, estos eventos no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna parte del sistema que compone la movilidad segura. Esta expresión hace referencia a los eventos denominados siniestros de tránsito en la Ley 769 de 2002.

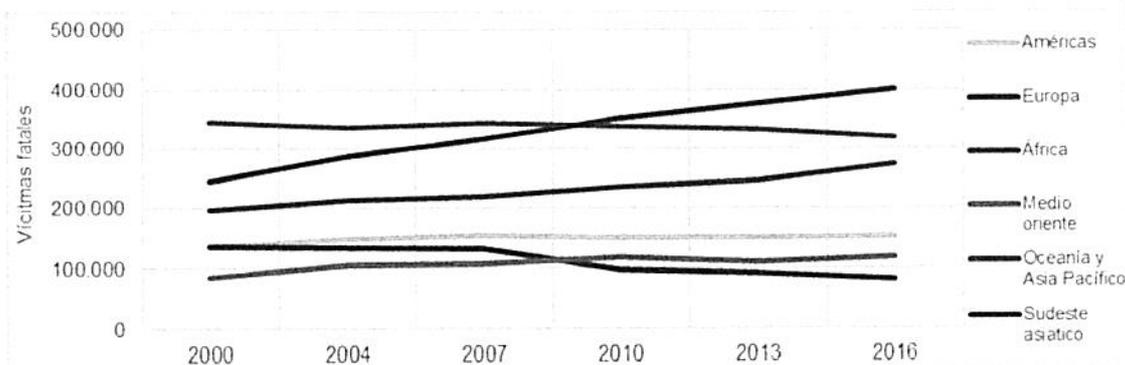
Ilustración 0-2: Tendencia en las Américas de la siniestralidad vial



Fuente: ANSV a partir de (Organización Mundial de la Salud, 2020)

Cuando se realiza este análisis en las regiones de la Organización de las Naciones Unidas, se identifica que, en cifras absolutas, únicamente Europa, Oceanía y Asia Pacífico tienen disminución de las fatalidades por siniestros de tránsito (Ver Ilustración 0-3).

Ilustración 0-3: Víctimas de siniestralidad vial por regiones del mundo

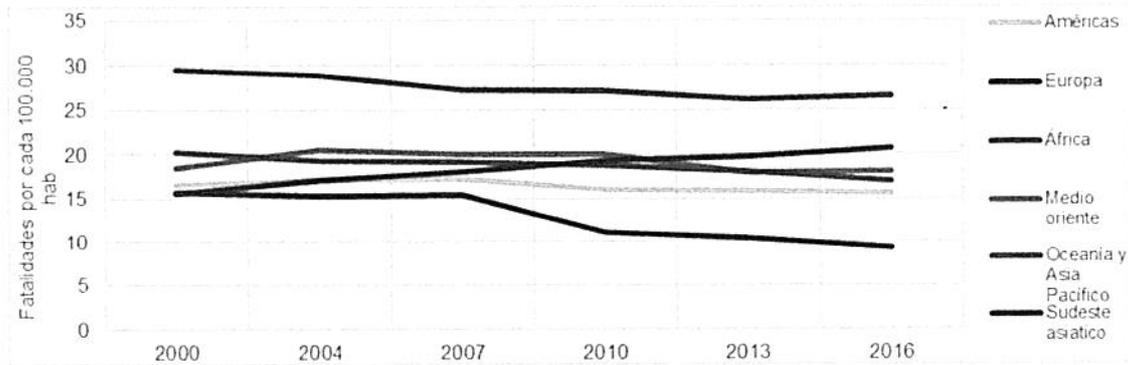


Fuente: ANSV a partir de (Organización Mundial de la Salud, 2020)

Esta conclusión muestra que las medidas que están tomando varios de los países que integran estas regiones, las convierte en referente mundial de seguridad vial en cuanto a las medidas que han tomado en las últimas décadas.

Dado que las regiones de la Organización de las Naciones Unidas tienen población y áreas diferentes, lo más apropiado es revisar las tendencias antes que las magnitudes de la Ilustración 0-3. Para poder normalizar y hacer comparables las regiones se presenta la tendencia de las cifras relativas como tasa de víctimas fatales por cada 100.000 habitantes (Ver Ilustración 0-4).

Ilustración 0-4: Tasa de fatalidades de siniestralidad vial por cada 100.000 habitantes



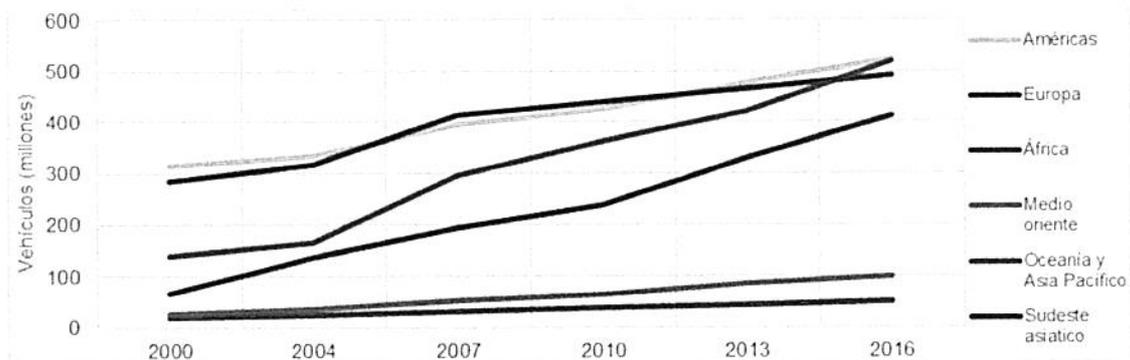
Fuente: ANSV a partir de (Organización Mundial de la Salud, 2020)

Es así como en términos absolutos y en términos relativos la tendencia muestra a Europa como la región que mejores medidas en materia de seguridad vial está tomando, disminuyendo anualmente 3,1% de las víctimas fatales, incluso cuando la población y el parque automotor crecen al 0,1% y al 3,5%, respectivamente.

Parque automotor mundial

En el 2018 el mundo contaba con aproximadamente 2,2 billones de vehículos (entre todas las categorías vehiculares), con un crecimiento medio anual en las últimas dos décadas del 5,8% (Ver Ilustración 0-5), es decir, que el parque automotor crece 3,8 veces más rápido que la población, lo cual exige grandes retos en materia de la planificación territorial y de la movilidad, incluyendo las implicaciones en sus externalidades: congestión, contaminación y siniestralidad.

Ilustración 0-5: Crecimiento mundial del parque automotor por regiones



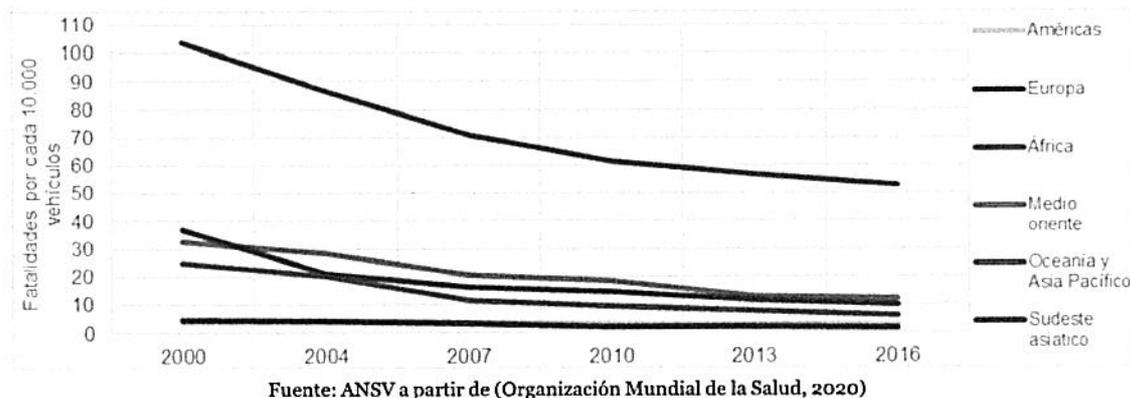
Fuente: ANSV a partir de (Organización Mundial de la Salud, 2020)

Regiones como las Américas y Europa tienen el mayor parque automotor del planeta, correspondiente al 48% del total, con crecimiento medio anual de 3,2% y 3,5%. Por otra parte, el mayor crecimiento del parque lo tiene el sudeste asiático con variaciones medias anuales de 12,1%.

Analizando la tasa de motorización (Vehículos por cada 1.000 habitantes), las Américas y Europa superan los 530, mientras que Oceanía y Asia pacífico se aproximan a los 280, el sudeste asiático supera los 210, el medio oriente se acerca a los 150 y África ronda los 50.

Con el propósito de analizar la siniestralidad de acuerdo con el tamaño del parque automotor, y hacer comparables las regiones, se presenta la tasa de fatalidades por cada 10.000 vehículos (Ver Ilustración 0-6).

Ilustración 0-6: Fatalidades mundiales por cada 10.000 vehículos



Las regiones con mayor parque automotor presentan las menores tasas de siniestralidad por vehículo, por el contrario, África que tiene el menor parque automotor del planeta, presenta la mayor tasa. Es necesario reiterar, que la población mundial crece en promedio al 1,5%, las víctimas fatales de siniestros de tránsito lo hacen al 1,0%, y el parque automotor al 5,8%.

De acuerdo con lo anterior, se identifica como la gestión del creciente parque automotor exige que los vehículos sean cada vez más seguros pues son la variable que a mayor ritmo crece en las interacciones viales.

Segundo decenio mundial de la seguridad vial (2020-2030)

En febrero de 2020 se realizó la *Tercera Conferencia Ministerial Global de Seguridad Vial*, en Estocolmo (Suecia). Allí se dio final del decenio de acción de las Naciones Unidas 2011–2020 y punto de partida para una colaboración continua global hasta el año 2030, en donde Colombia estuvo presente como un invitado destacado (Ilustración 0-7).

Ilustración 0-7: Tercera Conferencia Ministerial Global de Seguridad Vial



Fuente: (Organización de las Naciones Unidas, 2020) y (Organización Panamericana de la Salud, 2020)

La primera de estas conferencias tuvo lugar en Rusia en 2009, y se declaró el inicio de un decenio de acción por la seguridad vial (2011-2020) a través de la declaración de Moscú. En el año 2015, se realizó en Brasil la segunda, en donde se realizó el balance de la primera mitad del decenio y dando como resultado la declaración de Brasilia⁴.

En el 2020, en Suecia se realiza la tercera conferencia y los ministros, representantes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales internacionales, regionales y subregionales, y del sector privado encargados de la seguridad vial, que tiene como eje estos principios (Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, 2020):

Hacer de la década 2020-2030 un periodo de acción ambicioso y continuo, y de cumplimiento, manteniendo el objetivo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos en siniestros de tráfico⁵.

Reconocer el derecho de cada individuo a disfrutar del más alto nivel posible de salud.

Cooperar internacionalmente para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados.

Reconocer la importancia de las iniciativas regionales para movilizar alianzas multisectoriales de seguridad vial.

Reconocer la importancia de las adhesiones y la aplicación de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas.

Entender la necesidad de enfoque integrado de seguridad vial, como sistema seguro y visión cero.

⁴ Manifestó: "Promover la adopción de políticas y medidas para aplicar la reglamentación de las Naciones Unidas sobre seguridad de los vehículos o normas nacionales equivalentes con objeto de que todos los vehículos motorizados nuevos cumplan la reglamentación mínima aplicable para la protección de los pasajeros y otros usuarios de las vías de tránsito y estén equipados de serie con cinturones de seguridad, airbags, y sistemas activos de seguridad como el sistema de frenado antibloqueo (ABS) y el control electrónico de estabilidad (ESC)."

⁵ En Colombia, este compromiso se encuentra reflejado en la meta 3.6 del documento CONPES 3918 "Estrategia para la implementación de los objetivos de Desarrollo sostenible (ODS) en Colombia".

Aumentar esfuerzos en prevención de conductas riesgosas como: (i) exceso de velocidad; (ii) alcohol y conducción; y (iii) desuso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta.

Reconocer que existen distintos y divergentes desafíos en las zonas urbanas y rurales.

Destacar la importancia de formulación de políticas con base en pruebas y en datos.

Reconocer que tecnologías de vehiculares se encuentran entre las más efectivas.

Hacer de la seguridad vial una responsabilidad compartida entre público, privado, academia y usuarios de la carretera.

De acuerdo con los objetivos, y haciendo hincapié en la responsabilidad compartida, resuelven 18 puntos:

- ✓ Reafirmar compromiso de la implementación de la Agenda 2030, reconociendo sinergias entre las áreas políticas de los ODS;
- ✓ Abordar la conexidad entre seguridad vial, salud mental y física, desarrollo, educación, equidad, igualdad de género, ciudades sostenibles, ambiente y cambio climático;
- ✓ Reducir las muertes y lesiones graves por siniestros de tráfico en al menos un 50% entre 2020 y 2030; de conformidad con el objetivo ODS 3.6, para todos los actores viales;
- ✓ Abordar con carácter prioritario la carga inaceptable que representan las lesiones causadas por el tránsito en los niños y los jóvenes, aumentando el compromiso para la salud de mujeres, niños y adolescentes;
- ✓ Asegurar el compromiso y la responsabilidad política al más alto nivel, y establecer estrategias y planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para la seguridad vial;
- ✓ Alentar la posibilidad de adherirse a los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad de vehículos y carreteras, e implementar sus disposiciones o reglamentos de seguridad;
- ✓ Incluir un enfoque de sistemas seguros como elemento de la planeación territorial, red vial y sistemas de transporte; gobernanza mediante la capacidad institucional; y atención de víctimas;
- ✓ Acelerar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover la actividad física, como caminar y andar en bicicleta;
- ✓ Fomentar el desarrollo, aplicación y uso de tecnologías desde la prevención de siniestros hasta la respuesta de emergencia y atención de traumas;
- ✓ Asegurar el acceso oportuno a atención médica de emergencia y de calidad para los heridos, incluyendo apoyo mental, social y legal para las víctimas, los sobrevivientes y las familias;
- ✓ Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad y exigir máximo 30 km/h en zonas donde actores viales vulnerables transitan, excepto cuando existan pruebas sólidas de condiciones de seguridad;
- ✓ Asegurar que los vehículos comercializados en 2030 estén equipados con los niveles adecuados de seguridad, y que se ofrezcan incentivos para vehículos con mayores estándares;
- ✓ Asegurar unas normas mínimas como requisito clave para las inversiones y la mejora de la infraestructura vial;

- ✓ Instar al sector privado a que contribuyan aplicando principios de sistema seguro a toda su cadena de valor y que presenten informes del desempeño;
- ✓ Instar al sector público en todos los niveles a adquirir servicios de transporte y flotas de vehículos seguros y sostenibles, y animar al sector privado a seguir este ejemplo;
- ✓ Fomentar mayor inversión en seguridad vial, reconociendo las altas tasas de retorno de los proyectos y programas de prevención de lesiones y ampliar las actividades para cumplir con los ODS;
- ✓ Destacar la importancia de informar progresos en consecución de objetivos y seguir reuniendo, publicando y difundiendo datos disponibles y comparables de observatorios regionales;
- ✓ Instar a la Organización Mundial de la Salud que prepare un inventario de estrategias e iniciativas comprobadas de diferentes países que hayan reducido las muertes para su publicación en 2024.

Una relevante conclusión de la declaración de Estocolmo es:

La seguridad vial una responsabilidad compartida entre público, privado, academia y usuarios de la carretera, que encuentra alto potencial de mitigación en las adhesiones y la aplicación de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad de vehículos y carreteras, e implementar sus disposiciones o reglamentos de seguridad. Dentro de estas, se reconoce como las tecnologías de seguridad de los vehículos se encuentran entre las más efectivas.

En este sentido, Colombia hizo parte de los países signatarios de la declaración y se comprometió a disminuir la siniestralidad en Colombia en el marco de las acciones del nuevo decenio por la seguridad vial 2020-2030, para lo cual se comprometió a identificar e implementar aquellas acciones que mayor impacto tienen en el contexto nacional.

La Ministra de Transporte hizo parte de los panelistas de la *Tercera Conferencia Ministerial Global de Seguridad Vial*, en Estocolmo (Suecia) para contar su experiencia en la planeación e implementación de proyectos, y también fue miembro del Panel de Alto Nivel de la Federación Internacional de Automovilismo. En estos escenarios Colombia fue reconocida como uno de los modelos para los países de ingresos medios y bajos por su agenda programática de política de movilidad segura y sostenible.

Siniestralidad vial en Colombia

Las últimas tres décadas de la seguridad vial presentan cinco momentos de cambios en las tendencias, como se presenta en la Tabla 0-1.

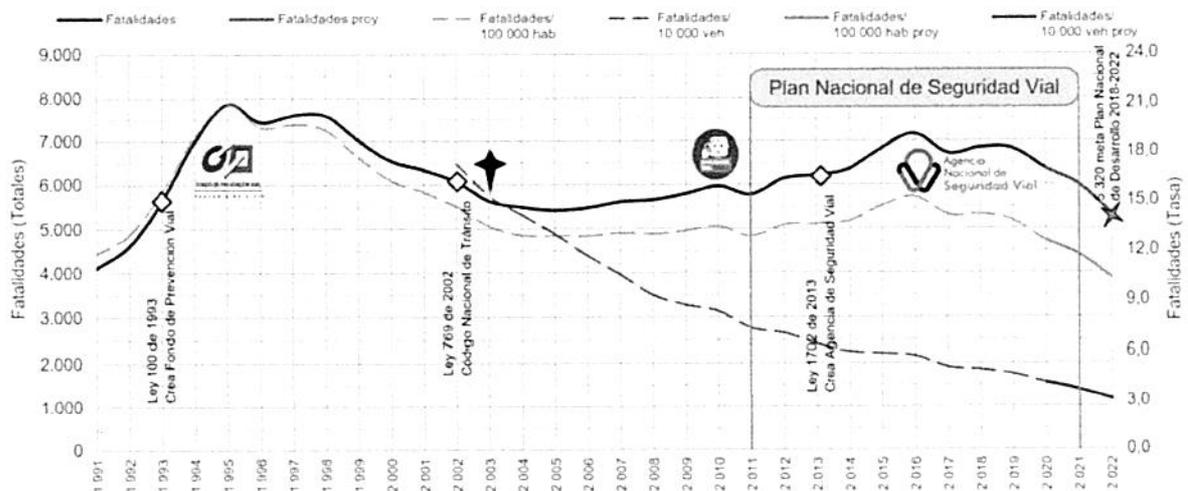
Tabla 0-1: Periodos de variación en la seguridad vial

Periodo	Variación	Tasa media anual	Observación
1991-1995	Crecimiento	17,6%	
1995-1998	Contención	-1,2%	Inicio del Fondo de Prevención Vial
1998-2005	Disminución	-4,7%	Efectos de las primeras medidas del Fondo de Prevención Vial
2005-2016	Crecimiento	2,6%	Expansión de la motorización
2016-2019	Contención	-1,6%	Inicio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Fuente: ANSV a partir de información del Instituto Nacional de Medicina Legal (2020)

El momento de mayor criticidad correspondió al inicio de la década de los 90, en la cual se creó el Fondo de Prevención Vial. Con el incremento acelerado de la motorización a partir del año 2005⁶, se incrementa la exposición y con ello el riesgo de siniestralidad, lo cual genera un incremento en las víctimas fatales. En 2016, entra en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial. (Ver Ilustración 0-8).

Ilustración 0-8: Comportamiento histórico de la siniestralidad vial en Colombia



Nota: Las proyecciones realizadas no consideran las variaciones derivadas de la emergencia sanitaria relacionadas con el Coronavirus COVID-19.

Fuente: ANSV a partir de (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2020); (Ministerio de Transporte, 2019);& (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2019)

⁶ Antes de 2005 cada año el parque automotor presenta tasas de crecimiento anual menores al 5%. A partir del 2005 el crecimiento anual hasta el año 2019 ha sido superior al 5%, con cinco años en los cuales la cifra supera el 10%, destacando el 2008 donde el crecimiento fue de 14,3%. En otras palabras, el crecimiento medio anual entre 2005 y 2019 es de 9,4%.

Así mismo, la Ilustración 0-8 muestra como si bien aumenta la población y el parque automotor, se evidencian los frutos de los esfuerzos de contención desde la entrada en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Resalta estos resultados en los análisis relativizados en función de la población y del tamaño del parque automotor, que resaltan la contención y potencial de disminución.

En el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad” fijó la meta para el país de disminuir la siniestralidad, estableciendo como límite superior 5.320 víctimas fatales para el año 2022 (Ver Ilustración 0-8) ⁷, que es consistente con la meta del documento CONPES 3918, de reducir la tasa de siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes hasta 8,35 para el año 2030 (CONPES, 2018) (Ver capítulo 0)

Para permitir la comparación entre periodos y con otros países, se presenta en el segundo eje de la Ilustración 0-8 las tasas de fatalidades por cada 100.000 habitantes y por cada 10.000 vehículos (Ver capítulo 0). En función de la población, Colombia está regresando a las tasas más bajas de las últimas tres décadas; y en función del creciente parque automotor, presenta las cifras más bajas de las últimas dos décadas⁸.

Comportamiento de la siniestralidad vial en Colombia

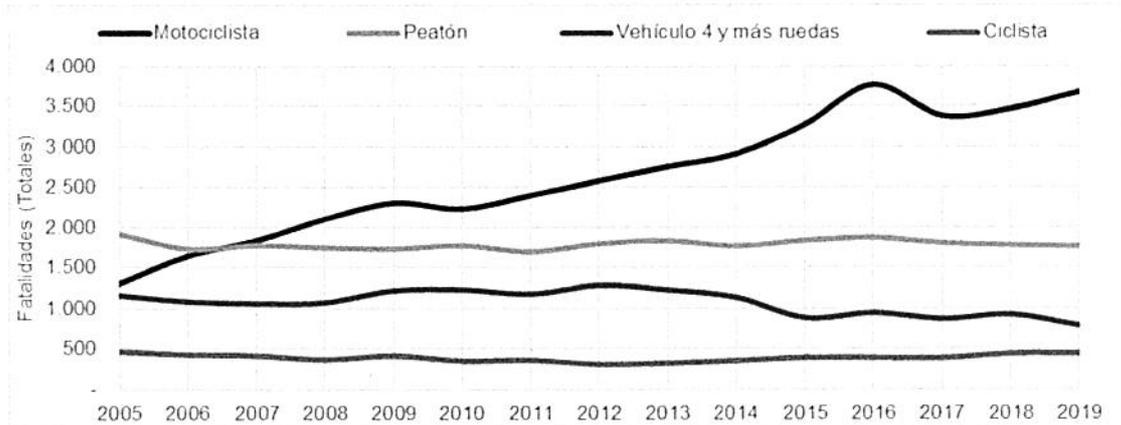
Analizando las cifras a partir de la aceleración del crecimiento del parque automotor (2005) hasta la fecha (Ilustración 0-9), se identifica cómo el motociclista es el actor vial más vulnerable y el que presenta mayor crecimiento; los comportamientos de los demás actores viales presentan leves tendencias decrecientes⁹ (incluso cuando la población y el parque vehicular es creciente); y adicionalmente, una constante disminución de la falta de información (Entre 2005 y 2019, 2019 es el primer año que tiene la cifra en dos dígitos).

⁷ Las proyecciones realizadas no consideran las variaciones derivadas de la emergencia sanitaria relacionadas con el Coronavirus COVID-19.

⁸ Considerando que a partir del año 2005 se aceleró el crecimiento del parque vehicular en Colombia, es muy probable que sea la menor de las últimas tres décadas, y más.

⁹ En modelos lineales, las pendientes son: (i) Motociclista, + 165; (ii) Peatón, - 1; (iii) Usuario de vehículo de cuatro y más ruedas, - 22; (iv) Ciclista, - 2; y (v) Sin información, - 24.

Ilustración 0-9: Comportamiento histórico de la siniestralidad vial en Colombia por actor vial



Fuente: ANSV a partir de (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses , 2020)

Para conocer la interacción entre los actores viales, se presenta en la Tabla 0-2 la matriz de colisión para el año 2019, que permite identificar los conflictos viales de mayor impacto de manera que permite la comprensión de las fatalidades de manera integral. En las filas se identifica en qué tipo de vehículo viajaba la víctima fatal, y en las columnas contra qué actor vial, objeto u otro se presentó el siniestro.

Tabla 0-2: Matriz de colisión de Colombia para el año 2019

Victima usuaria de...	¿contra qué colisiona?											Total	Participación n
	Motocicleta	Vehículo particular	No aplica	Transporte de carga	Objeto fijo	Transporte de pasajeros	Sin información	Bicicleta	Maquinaria industrial	Maquinaria agrícola	Otros		
Motocicleta	550	662	649	666	802	192	40	23	2	3	77	3.666	53,7%
Conductor	465	541	488	573	693	159	34	22	2	3	60	3.040	
Pasajero	85	121	161	93	109	33	6	1			17	626	
Peatón	682	494	-	174	-	170	185	16	9	3	14	1.747	25,6%
Vehículo particular	15	69	239	77	129	45	-	2	-	-	2	578	8,5%
Conductor	9	30	83	43	59	20		2			2	248	
Pasajero	6	39	156	34	70	25						330	
Bicicleta	96	88	52	114	20	48	8	4	-	-	1	431	6,3%
Conductor	95	88	50	109	20	45	8	4			1	420	
Pasajero	1		2	5		3						11	
Transporte de carga	4	4	121	43	21	6	-	-	-	-	-	199	2,9%

Victima usuaria de...	¿contra qué colisiona?											Total	Participación
	Motocicleta	Vehículo particular	No aplica	Transporte de carga	Objeto fijo	Transporte de pasajeros	Sin información	Bicicleta	Maquinaria industrial	Maquinaria agrícola	Otros		
Conductor	2	1	52	33	12	2						102	
Pasajero	2	3	69	10	9	4						97	
Transporte público	1	3	77	14	9	5	-	2	-	-	1	112	1,6%
Conductor	1	1	1	7		2		2				14	
Pasajero		2	76	7	9	3					1	98	
Sin información	-	-	6	1	-	-	56	-	-	-	-	63	0,9%
Pasajero			6	1								7	
Sin información							56					56	
Otros	-	2	23	2	1	1	1	-	-	-	-	30	0,4%
Conductor		1	21	2		1	1					26	
Pasajero		1	2		1							4	
Total	1.348	1.322	1.167	1.091	982	467	290	47	11	6	95	6.826	
Participación	19,7%	19,4%	17,1%	16,0%	14,4%	6,8%	4,2%	0,7%	0,2%	0,1%	1,4%		

Nota: La categoría «No aplica» corresponde a caída del vehículo, incendio, volcamiento, caída a precipicio.

Fuente: ANSV a partir de (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2020)

De acuerdo con lo anterior, más del 90% de las víctimas fatales se concentran en motociclistas (3.666; 53,7%), peatones (1.747; 25,6%), usuarios de vehículo particular (578; 8,5%), y ciclistas (431; 6,3%). Así mismo, más del 90% de estas víctimas colisionaron contra motocicleta (1.348; 19,7%), vehículo individual (1.322; 19,4%), transporte de carga (1.091; 16,0%), objeto fijo (982; 14,4%), y transporte de pasajeros (467; 6,8%). El cuadrante que comprende este análisis corresponde al 88% de las víctimas fatales (cifras subrayadas).

De esta manera, las fatalidades presentaron la siguiente distribución de participación:

- ✓ En el caso de los motociclistas, el 22% falleció colisionando contra un objeto fijo; 18% contra un vehículo individual; 18% contra un vehículo de carga; 18% sufrió caída del vehículo o a precipicio, o incendio; y el 15% contra otra motocicleta.
- ✓ En cuanto a peatones, el 39% falleció por colisión contra motocicleta; 28% contra vehículo individual; 10% contra vehículos de carga; y 10% contra vehículos de transporte de pasajeros.
- ✓ Con relación a vehículo particular, el 41% sufrió de caída del vehículo, incendio, volcamiento o caída a precipicio; 22% colisionó contra un objeto fijo; 13% contra transporte de carga; 12% contra otro vehículo particular; 8% contra vehículos de transporte de pasajeros; y 3% contra motocicleta.

- ✓ Por parte de los ciclistas, fueron víctimas de atropellamiento en el 26% de los casos por vehículos de carga; 22% por motociclistas; 20% por vehículos particulares; 12% sufrió caída del vehículo o a precipicio; 11% fue atropellado por vehículos de transporte de pasajeros; y 5% colisionó contra objeto fijo.

Este análisis reitera que para la protección de los diferentes actores viales se hace necesario tomar medidas en las diferentes tipologías vehiculares.

En cuanto a los grupos etarios, el segmento poblacional desde 20 hasta 30 años es el que presenta mayores víctimas fatales (Ver Tabla 0-3).

Tabla 0-3: Fatalidades por grupos etarios en Colombia para el año 2019

Edad	Usuario de motocicleta	Peatón	Usuario de V. Particular	Usuario de bicicleta	Usuario T. Carga	Usuario T. Pasajeros	Sin Información	Usuario de otros	Total
[00,05)	13	27	16	1		1		1	59
[05,10)	17	20	9	4	1	4			55
[10,15)	42	18	11	19	5	3		1	99
[15,20)	358	62	32	54	23	3	6	3	541
[20,25)	711	89	52	28	21	12	13	2	928
[25,30)	630	79	53	32	20	9	8	2	833
[30,35)	434	81	67	19	19	10	5	1	636
[35,40)	388	72	52	17	17	6	9	1	562
[40,45)	278	96	39	17	27	8	3	1	469
[45,50)	211	72	35	20	15	4	3	3	363
[50,55)	197	106	47	31	18	14	5	4	422
[55,60)	135	146	38	40	17	9	2	3	390
[60,65)	120	138	31	39	4	9	5	3	349
[65,70)	61	156	22	42	5	5	1	3	295
[70,75)	36	164	33	27	2	7	2	1	272
[75,80)	18	175	16	26	2	3			240
[80,85)	12	131	12	11	2	3	1		172
[85,90)	4	80	9	3	1	1		1	99
[90,95)	1	32	3	1					37
[95,100]		3	1			1			5
Total	3.666	1.747	578	431	199	112	63	30	6.826

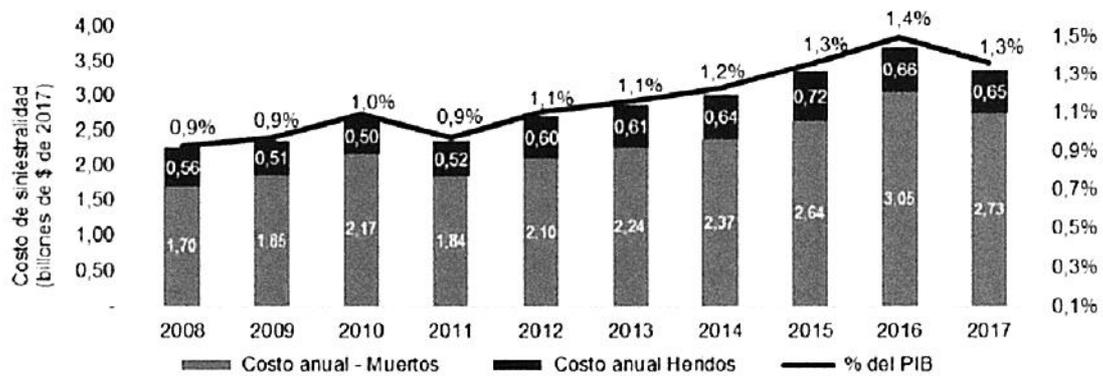
Fuente: ANSV a partir de (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses , 2020)

Para motociclistas y usuarios de transporte particular, los adultos jóvenes presentan los mayores índices de siniestralidad. En el caso de los peatones, los adultos mayores son población que representan alto riesgo.

Finalmente, el Departamento Nacional de Planeación a través de (Lat Global, 2018) identificó como los costos de siniestralidad vial en motocicletas en Colombia entre el año

2015 y el año 2017 representaron entre el 1,3 % y el 1,4 % del PIB; esto indica que, si los motociclistas en el país representan aproximadamente el 50 % de las víctimas, se podría estimar que los costos totales de la siniestralidad vial en el país para el mismo periodo representaron entre el 2,6 % y el 2,8 % del total del PIB nacional.

Ilustración 0-10. Costos de siniestralidad vial en motos como porcentaje del PIB

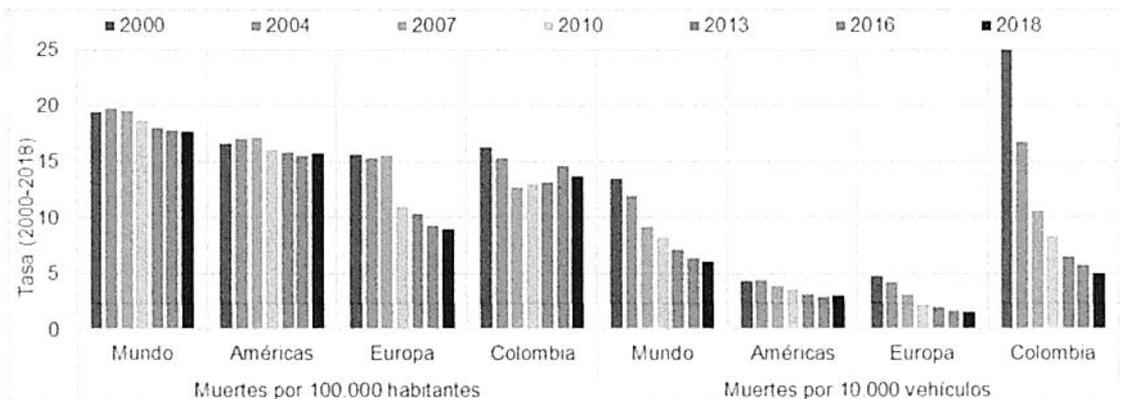


Fuente: Departamento Nacional de Planeación a través de (Lat Global, 2018).

Comparación de la siniestralidad mundial con la siniestralidad en Colombia

Esta comparación toma como referencia la situación mundial en materia de siniestralidad vial, la región que se identifica como referente mundial en materia (Europa), y la región donde se localiza Colombia (Las Américas), En la Ilustración 0-11 se presenta la comparación.

Ilustración 0-11: Comparación mundial de tasas de siniestralidad con Colombia

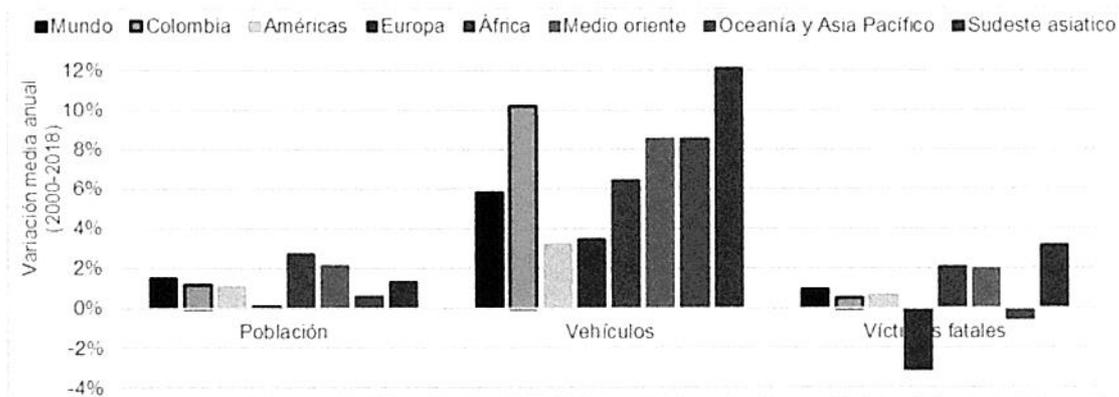


Fuente: ANSV a partir de (Organización Mundial de la Salud, 2020)

Con relación a la tasa de víctimas fatales por cada 100.000 habitantes, es posible afirmar que el gran primer esfuerzo del planeta es la contención de las cifras (salvo casos particulares como Europa, de acuerdo con la Ilustración 0-4 y la Ilustración 0-11), y el siguiente paso debe ser la disminución que las cifras.

Esa conclusión es válida para Colombia, que desde el 2005 y hasta el 2016 presentó una tendencia creciente, y desde allí hasta el año 2019 ha contenido el crecimiento de las fatalidades viales (Ver Ilustración 0-8), y por lo tanto, requiere disminuir las cifras como lo indica el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. En este sentido, se hace necesario analizar los ritmos de variación media anual de las cifras absolutas de manera que sean comparables (Ver Ilustración 0-12).

Ilustración 0-12: Comparación mundial de tasas de variación media anual de población, parque vehicular y víctimas fatales en las vías



Fuente: ANSV a partir de (Organización Mundial de la Salud, 2020)

Desde la perspectiva de la tasa de siniestralidad por cada 10.000 vehículos, el ritmo de disminución de Colombia es más acelerado que en las regiones de referencia, lo cual se deriva de la aceleración de motorización del país, en particular a partir del año 2005. Incluso con la acelerada reducción, la brecha con las regiones de referencia es considerable (fue casi el doble de las Américas y el triple de Europa para el año 2018).

Comparando los ritmos de crecimiento de la población, del parque vehicular y de las fatalidades viales de Colombia con las de las regiones de la Organización de las Naciones Unidas (Ver Ilustración 0-12), sobresalen las siguientes conclusiones:

- La población colombiana crece a un ritmo similar que el promedio mundial (1,2% y 1,5%, respectivamente), que supera ampliamente el ritmo de crecimiento de Europa (0,1%) y en el doble Oceanía y Asia pacífico (0,6%).
- El crecimiento del parque automotor colombiano (10,2%) triplica el ritmo de crecimiento de su región y de Europa (3,2% y 3,5%), y se asemeja a la región del sudeste asiático de mayor crecimiento (12,1%).
- El crecimiento de las fatalidades viales en Colombia (0,6%) crecen a la mitad del ritmo mundial (1,0%) y es seis veces más baja que el ritmo de crecimiento de



fatalidades del sudeste asiático (3,1%), pero son opuestas al ritmo de decrecimiento europeo o de Oceanía y Asia Pacífico (3,1% y -0,5%).

Política de seguridad vial en Colombia

En la última década, y en virtud de las cifras de personas fallecidas y lesionadas en siniestros de tránsito, la seguridad vial ha tomado especial relevancia en la agenda gubernamental, de tal forma que, a partir de diversos instrumentos como los expuestos a continuación, se ha reconocido la necesidad de actuar para la protección de la vida e integridad de los usuarios viales.

Objetivos de desarrollo sostenible

La seguridad vial tiene incidencia directa en la consecución de un futuro sostenible para todos (Tabla 0-4).

Tabla 0-4: Relación de la seguridad vial en los objetivos de desarrollo sostenible



Fuente: (Organización de las Naciones Unidas - ONU, 2020)

3. Salud y bienestar. Disponer de un sistema cada vez más seguro minimizaría las lesiones temporales, permanentes y las víctimas fatales derivadas de vehículos, infraestructura o conductas insuficientes o inapropiadas en las vías.

8. Trabajo decente y crecimiento económico. Los costos de siniestralidad vial en motocicletas en Colombia entre el año 2015 y el año 2017 representaron al menos entre el 1,3 % y el 1,4 % del PIB (Lat Global, 2018); esto indica que, si los motociclistas en el país representan aproximadamente el 50 % de las víctimas, se podría estimar que los costos totales de la siniestralidad vial en el país para el mismo periodo representaron entre el 2,6



% y el 2,8 % del total del PIB nacional. La Organización Mundial de La Salud (OMS), indica que los siniestros de tránsito generan consecuencias económicas negativas, entre el 1 y el 3 % del Producto Nacional Bruto (PNB). La disminución en el número de muertes y lesionados generaría el crecimiento económico del país que lo logre, además que permitiría a las familias invertir en su desarrollo personal a través de la educación o bienestar, al no tenerse costos en salud adicionales, como consecuencia de lesiones derivadas de estos hechos de tránsito.

9. Industria, innovación e infraestructura. La siniestralidad vial tiene incidencia directa en la logística. Los eventos en vía pueden implicar congestión, lo cual redundaría en mayores tiempos y mayor costo, afectando a la competitividad de las industrias.

10. Reducción de las desigualdades. El 79% de las víctimas fatales de 2019 tenían con máxima escolaridad el título de bachiller y el 6% contaba con educación superior (el resto no cuenta con información de escolaridad). Esto es una muestra indirecta de cómo las principales víctimas de la siniestralidad muy probablemente corresponden a población de mayor vulnerabilidad económica.

11. Ciudades y comunidades sostenibles. Más del 50% de los fallecimientos por siniestros viales ocurre en áreas urbanas. Adicionalmente, ante la presencia de siniestros viales (con solo daños, heridos o fallecidos) se genera congestión, y con ella se incrementa la contaminación. La reducción de la siniestralidad, además de generar efectos positivos en la salud pública, facilita el acceso al goce de las ciudades por parte de todos los actores.

12. Producción y consumo responsable. Los vehículos siniestrados generan amplia contaminación, y la destinación para segundos usos de algunas piezas y partes en otras industrias se imposibilita. La fabricación, comercialización y adquisición de vehículos debe ser responsables con el medio ambiente y la protección de la vida de todos los actores viales.

Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”

El capítulo “Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros”, correspondiente al “VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional” de las Bases del Plan Nacional de Desarrollo, plantea en sus estrategias las siguientes, relacionadas con estándares vehiculares (Gobierno de Colombia, 2019):

- a) MinTransporte, ANSV, MinCIT, MADS y demás entidades competentes, aplicarán las mejores prácticas de regulación técnica vehicular y de elementos de protección personal, armonizadas con estándares mundiales vigentes.
- b) MinTransporte y MADS, con la ANSV, ajustarán la regulación, criterios de inspección, metodología y parámetros de la revisión técnico-mecánica, incluyendo mecanismos sancionatorios que disminuyan su evasión y fraude, y garanticen la confiabilidad de resultados.

Dentro del ciclo de gestión de un vehículo, el primer punto, hace referencia a la importación, ensamble y comercialización, y el segundo, está relacionado con la revisión técnico-mecánica & emisiones contaminantes.

En la Tabla 0-5 se presentan las metas del PND en materia de seguridad vial, las cuales guardan absoluta correspondencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Tabla 0-5: Indicadores del plan nacional de desarrollo en seguridad vial

Sector	Indicador	Línea base	Meta del cuatrienio	ODS asociado (primario)	ODS asociado (secundario)
Transporte	Fallecidos por siniestros viales	6.718	5.320		
Transporte	Personas lesionadas con incapacidades permanentes por siniestros viales	15.173	12.058		  

Fuente: (Gobierno de Colombia, 2019)

Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2021

Plan nacional de seguridad vial (PNSV) 2011-2021 define cinco pilares estratégicos, correspondientes a (Ministerio de Transporte, 2011):

- a) Gestión institucional
- b) Comportamiento humano
- c) Atención y rehabilitación a víctimas
- d) Infraestructura
- e) Vehículos

Particularmente en relación con el pilar estratégico de vehículos, el plan reconoce la necesidad de desarrollar la armonización de las reglamentaciones técnicas vehiculares y de evaluación de la conformidad. En particular hace referencia a la pertinencia de armonización con estándares como el foro mundial para la armonización de reglamentación sobre vehículos de las Naciones Unidas, conocido como WP 29.

El plan anota que la armonización de estándares vehiculares correspondería a importación, ensamble y comercialización, es decir, vehículos nuevos; y también, correspondería a la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. De esta manera, las acciones del pilar de vehículos se enfocan principalmente en la **armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración.**

Documentos CONPES

Desde diferentes documentos aprobados por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, se identifica la necesidad de promover el ascenso tecnológico vehicular, con lo cual se puedan aumentar la seguridad vial nacional y mejorar los estándares de desempeño ambiental de los vehículos.

El documento CONPES 3918 “Estrategia para la implementación de los objetivos de Desarrollo sostenible (ODS) en Colombia”, plantea 156 indicadores nacionales y metas del país para el año 2030, entre las cuales se encuentra pasar de una tasa general de



mortalidad por siniestros de tránsito terrestre de 14,87 en 2015 a 8,35 en 2030 (CONPES, 2018).

En la línea de acción “Reducción de muertes y lesiones producto de la siniestralidad vial” del documento CONPES 3991 “Política nacional de movilidad urbana y regional”, se fija la labor de revisar y ajustar la regulación asociada a estándares técnicos vehiculares que se comercializan en el país, así como plantear la propuesta para adherirse al tratado de 1958 de las Naciones Unidas con el propósito de contar con todo el respaldo internacional de la organización, frente a la comercialización de vehículos seguros en el territorio nacional (CONPES, 2020).

El documento CONPES 3963 “Política para la modernización del sector transporte automotor de carga”, expone estrategias para promover la modernización de vehículos de carga, de forma sostenible y a largo plazo, a través de la actualización del programa de desintegración de vehículos de carga, la entrada de nuevas tecnologías, la desintegración de los vehículos de carga más antiguos (CONPES, 2019).

El documento CONPES 3943 “Política para el mejoramiento de la calidad del aire”, identifica un problema las emisiones¹⁰ al aire provenientes de fuentes móviles, y en especial como la alta edad del parque automotor ocasiona mayores emisiones contaminantes, debido a la ineficiencia, y la ausencia de sistemas de control de emisiones. De allí la necesidad de sustituirlos por otros de menor edad y mejores tecnologías (CONPES, 2018).

En el marco de las mejores prácticas en materia regulatoria, se expidió el documento CONPES 3816 “Mejora normativa: análisis de impacto” que muestra la hoja de ruta para la eficiencia normativa, como la correspondiente a reglamentos técnicos (CONPES, 2014).

De acuerdo con el estudio de valoración económica de la degradación ambiental en Colombia (DNP, 2018), en el año 2015 se asociaron con la baja calidad del aire más de 8.000 muertes por cáncer de pulmón y enfermedad cardiovascular. Considerando que, en algunas ciudades colombianas, las emisiones de PM_{2,5} varían entre el 78% y el 82%, es posible estimar que las víctimas fatales de la baja calidad del aire rondan los 6.400 anualmente.

De acuerdo con lo anterior, la falta de estándares vehiculares cada vez más exigentes en Colombia contribuye anualmente en 6.400 víctimas fatales por baja calidad del aire y 6.800 víctimas fatales por siniestralidad vial. Esto corresponde en términos económicos a la pérdida anual del 1,2 % del PIB por baja calidad del aire asociada a fuentes móviles, y 2,8% del PIB por siniestralidad vial.

¹⁰ Material particulado, monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), gases de efecto invernadero, las sustancias carcinogénicas y los metales pesados.

Instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial

Las Naciones Unidas cuentan con siete instrumentos jurídicos fundamentales para la seguridad vial¹¹, que son administrados por la Comisión Europea de las Naciones Unidas (UNECE) y son considerados los de mayor prioridad para salvar vidas en las vías (Federación Internacional del Automóvil - FIA, 2019):

Acuerdo de 1958 sobre estándares y requisitos técnicos de vehículos, sus equipos y partes, así como las condiciones para reconocimiento recíproco de las homologaciones (1958 Vehículos y homologaciones)

Provee el marco legal para adoptar estándares y requisitos técnicos uniformes para vehículos de ruedas y a los sistemas y partes que puedan instalarse o utilizarse en ellos, específicamente relacionados con seguridad vial y ambientales. En la actualidad están vigentes 163 reglamentos (incluyendo frenos, neumáticos, cinturones, cascos).

De igual forma establece el marco administrativo para demostrar el cumplimiento de los requisitos técnicos y admite reconocimiento recíproco de dichas demostraciones (homologación de tipo) por parte de los países que hacen parte del Acuerdo.

El acuerdo fue suscrito el 20 de marzo de 1958 en Ginebra.

Convención de 1968 sobre el tráfico por carreteras (1968 Tráfico)

Establece normas sobre los aspectos de circulación y seguridad vial, como referencia para la legislación nacional. Describe y promueve el comportamiento seguro de los usuarios de la carretera, como conductores y los peatones, en los cruces e intersecciones.

Convención de 1968 sobre señalización vial (1968 Señalización)

Proporciona más de 250 señales de tráfico y marcas viales comúnmente acordadas. Clasifica las señales en tres (advertencia de peligro, normativa e informativa), define cada una y describe su apariencia física para asegurar la visibilidad y la legibilidad. Se centra en la señalización de la infraestructura segura que contribuye a una movilidad más segura.

Acuerdo de 1997 sobre condiciones estandarizadas para las inspecciones técnicas periódicas de vehículos (1997 Inspección vehicular)

Establece el marco jurídico para las inspecciones ambientales y de seguridad vial de vehículos y el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección periódica para el uso transfronterizo de vehículos de carretera. El acuerdo promueve que los vehículos sean respetuosos del medio ambiente y seguros durante toda su vida útil.

El Acuerdo fue suscrito en Viena, el 13 de noviembre de 1997

Acuerdo de 1998 sobre reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas, sistemas y partes (1998 Vehículos)

Proporciona el marco jurídico para desarrollar una reglamentación técnica mundial (RTM) para los vehículos de ruedas, sistemas y partes que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, sobre seguridad y desempeño ambiental, incluyendo el control electrónico de estabilidad, protección de impacto lateral en poste y las pruebas de emisiones, entre otros.

Este acuerdo fue suscrito en Ginebra el 25 de junio de 1998 y difiere del Acuerdo de 1958 en que tiene menos reglamentos técnicos (los cuales ya están incluidos en el Acuerdo de 1958-1958)

¹¹ Son resaltadas dentro de los principios de la declaración de Estocolmo como haciendo referencia al reconocimiento de la importancia de las adhesiones y la aplicación de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas (Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, 2020).



mediante reglamentos equivalentes), no establece un procedimiento administrativo para demostrar la conformidad del producto al reglamento y no permite el tratamiento de reconocimiento mutuo.

Acuerdo de 1957 sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera (1957 Mercancías peligrosas)

Este acuerdo y sus anexos corresponden al más alto nivel de seguridad aceptable para todas para permitir el transporte de mercancías peligrosas por carretera, teniendo en cuenta consideraciones de costo y beneficios de seguridad. Define las mercancías peligrosas que pueden ser transportadas internacionalmente, las condiciones de movilización, requisitos para las operaciones, la capacitación de los conductores y la construcción de los vehículos.

Los vehículos y sus equipos son inspeccionados, probados y certificados periódicamente, y los conductores son altamente capacitados, para un sistema eficiente, con protocolos de comunicación en caso de emergencias, se logra una operación de transporte por carretera más segura.

Acuerdo de 1970 sobre el trabajo de tripulaciones de vehículos dedicados al transporte internacional por carretera (1970 Conducción internacional)

Regula los tiempos de conducción y los períodos de descanso de los conductores profesionales. Define las decisiones que se utilizan para controlar esos períodos y establece los requisitos técnicos para su elaboración, prueba, instalación y seguimiento. Además, establece los requisitos para verificar las horas de conducción por parte de las autoridades.

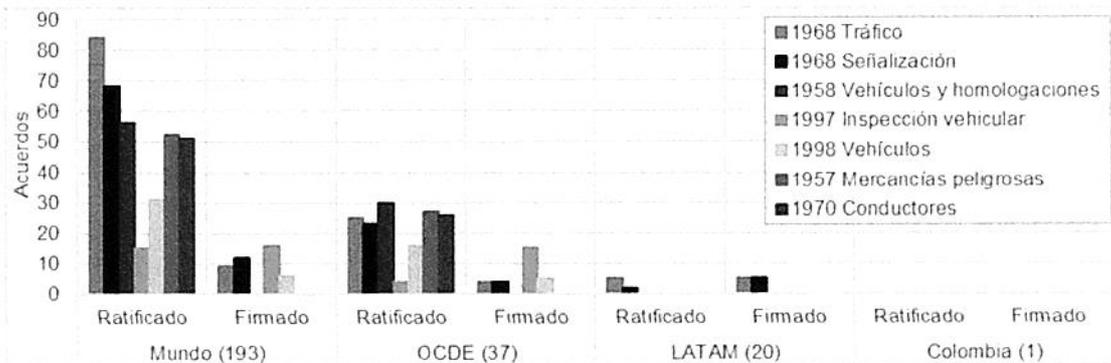
Al regular los tiempos de conducción y los períodos de descanso de los conductores de vehículos comerciales de transporte internacional, se previenen los siniestros viales causados por conducir horas excesivas y también nivela las condiciones de la industria promoviendo la competencia leal y mejora las condiciones laborales de las tripulaciones.

De estos Acuerdos, tres específicamente regulan aspectos relacionados con vehículos automotores, estos son, el Acuerdo de 1958, el de 1997 y el de 1998.

Adhesiones a los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas

De acuerdo con las particularidades y necesidades, cada país va presentando su interés en ser miembro contratante de los acuerdos de las Naciones Unidas. En la Ilustración 0-13 se presentan las adhesiones a los acuerdos o convenciones por grupos de países comparables.

Ilustración 0-13: Adhesiones a los acuerdos o convenciones por grupos comparables



Notas: (i) Cantidad de países conformantes de la agrupación en paréntesis; (ii) En el caso de acuerdos firmados, están a la espera de la ratificación por parte de la Organización de las Naciones Unidas.

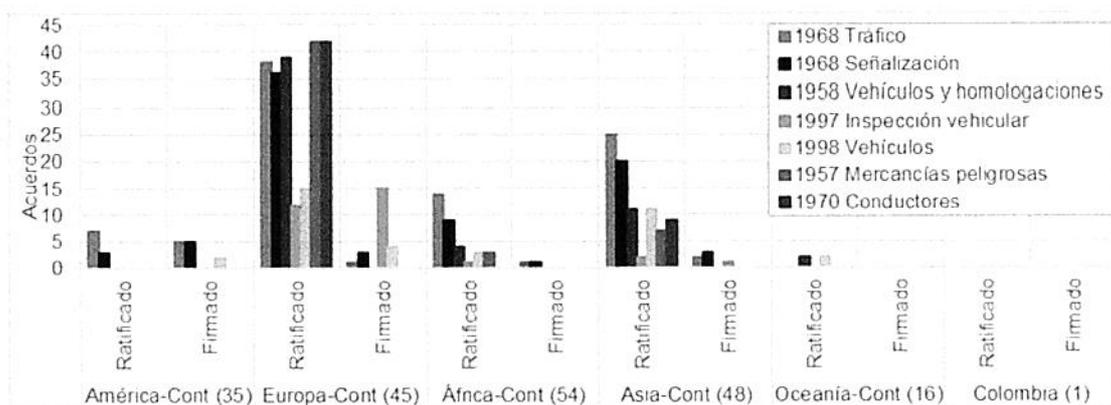
Fuente: ANSV a partir de (UNECE, 2020)

De acuerdo con esta información, el 44% de los países firmaron o fueron ratificados por Naciones Unidas a la convención de “1968 Tráfico”; el 39% a la de “1968 Señalización”; el 25% a los acuerdos de “1958 Vehículos y homologaciones”; el 15% a “1997 Inspección vehicular”; 18% a “1998 Vehículos”; 25% a “1957 Mercancías peligrosas”; y 7% a “1970 Conductores”.

En el caso de los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) sobresale como el 76% de sus miembros están adheridos al acuerdo de 1958 Vehículos y homologaciones; el 70% a “1957 Mercancías peligrosas”; y superando el 70% en el caso de “1968 Tráfico” y “1968 Señalización”.

Por su parte, Latinoamérica muestra un avance mínimo en la atención de la recomendación de la declaración de Estocolmo, donde solo el 45% de los países están ratificados o firmaron el acuerdo de “1968 Tráfico” y el 35% de “1968 Señalización”, mientras que los demás se encuentran en 0% (Ver Ilustración 0-14).

Ilustración 0-14: Adhesiones a los acuerdos o convenciones por continentes



Notas: (i) Cont, hace referencia a continental con el propósito de diferenciar de la regionalización de la ONU; (ii) Cantidad de países conformantes de la agrupación en paréntesis; (iii) En el caso de acuerdos firmados, están a la espera de la ratificación por parte de la Organización de las Naciones Unidas.

Fuente: ANSV a partir de (UNECE, 2020)

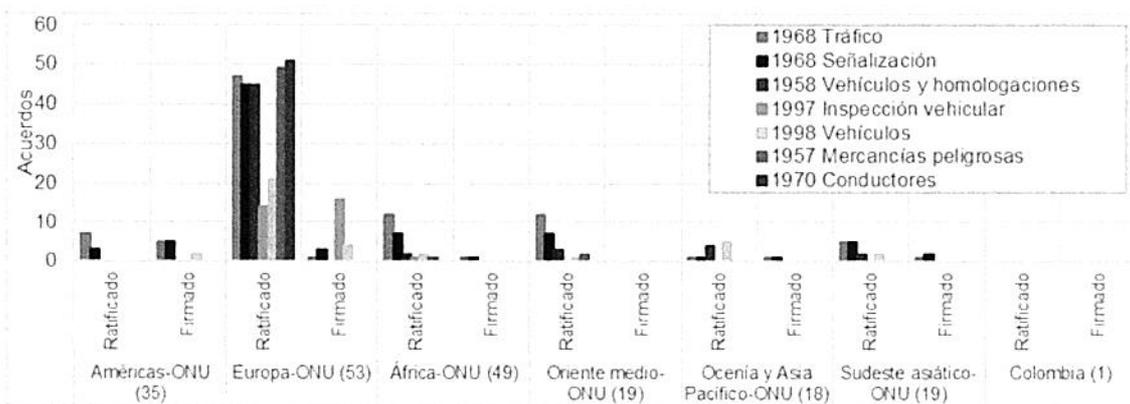
Más del 80% de los países europeos están ratificados como adheridos o firmaron las convenciones de tráfico y señalización (1968), los acuerdos de vehículos y homologaciones (1958), y de mercancías peligrosas (1957). Más de la mitad han firmado o han sido ratificados en el acuerdo de inspección vehicular (1997). Estas acciones explican la consistencia de la disminución de fatalidades en siniestros de tránsito.

Para el caso de Asia, aproximadamente la mitad de los países están ratificados como adheridos o firmaron las convenciones de tráfico y señalización (1968); del orden del 20% cuentan con ratificación o firma de los acuerdos de vehículos (1958 y 1998); y los demás acuerdos muestran firma o ratificación en menos del 15%.

El resto de los continentes muestran un avance mínimo frente a la declaración de Estocolmo.

Finalmente, con el propósito de comparar los análisis de acuerdo con la regionalización de la Organización de las Naciones Unidas, se presenta esta agrupación en la Ilustración 0-15. Las conclusiones son muy similares al análisis continental.

Ilustración 0-15: Adhesiones a los acuerdos o convenciones por regiones ONU



Notas: (i) ONU, hace referencia a regionalización de la Organización de las Naciones Unidas con el propósito de diferenciar de la regionalización continental; (ii) Cantidad de países conformantes de la agrupación en paréntesis; (iii) En el caso de acuerdos firmados, están a la espera de la ratificación por parte de la Organización de las Naciones Unidas.

Fuente: ANSV a partir de (UNECE, 2020)

Sistema de reglamentación vehicular de las Naciones Unidas

Los tres Acuerdos de la Organización de las Naciones Unidas en materia vehicular, son administrados por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), una de las cinco comisiones regionales de la Organización de las Naciones Unidas, administradas por el Consejo Económico y Social.

De acuerdo con lo establecido en (UNECE, World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) – How It Works, How to Join It, Febrero 2019), al interior de la CEPE existe el Comité de Transportes Interiores (CTI), dentro del cual opera el Foro Mundial WP.29.

El WP.29 se creó en 1952 con la denominación de “Grupo de Trabajo sobre la Construcción de Vehículos” y su objeto fue reglamentar las condiciones técnicas de los vehículos en los países de la CEPE y facilitar el comercio internacional, eliminando las barreras técnicas al comercio. En el año 1996, su ámbito de aplicación se extiende sobre los Acuerdos de la Organización de Naciones Unidas (ONU) sobre los vehículos a todos los países miembros del sistema de la ONU, y es así como en el año 2000, el WP.29 termina denominándose “Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos” manteniendo sus siglas de WP.29 y asumiendo la función de elaborar los Reglamentos de las Naciones Unidas (Reglamentos ONU), Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) de las Naciones Unidas, así como de la armonizar, enmendar y actualizar los Reglamentos ONU existentes. Así mismo, el WP.29 en el marco de la inspección técnica vehicular (revisión técnico-mecánica para Colombia) desarrolla reglas de la ONU con el fin de armonizar el control vehicular a los vehículos que ya se encuentran matriculados.

En el marco del Foro Mundial WP.29, se establecen los requerimientos de desempeño en los campos de seguridad activa (frenado y sistemas avanzados de frenado, iluminación y dispositivos de señalización vehicular y de advertencia sonoros, llantas, espejos, campo de visión, equipo de dirección, entre otros), de seguridad pasiva (protección de ocupantes en caso de colisión frontal, lateral, trasera, sistemas de protección lateral para actores vulnerables, sistemas de protección para peatones, cinturones de seguridad y sus anclajes, apoyacabezas, sistemas de retención infantil, entre otros), protección al medio ambiente (emisiones de gases y partículas contaminantes, consumo de combustible y dispositivos anticontaminantes, contaminación acústica, reutilización y reciclado de partes vehiculares, entre otros) y seguridad en general (cascos de motociclistas, vidrios, dispositivos de enganche, características generales de construcción de buses, entre otros).

El Foro representa un espacio amplio de participación para todas las partes contratantes de los Acuerdos de 1958, 1997 y 1998, sobre reglamentación técnica vehicular y cumple principalmente con las siguientes funciones:

- ✓ Iniciar y continuar el proceso encaminado a la armonización o la elaboración de reglamentos técnicos o la enmienda de reglamentos técnicos que puedan ser aceptados en todo el mundo y que tengan por objeto mejorar la seguridad de los vehículos, proteger el medio ambiente, promover la eficiencia energética y proteger contra el robo, estableciendo condiciones uniformes para la práctica de inspecciones técnicas periódicas y reforzando las relaciones económicas en el mundo.
- ✓ Desarrollar y realizar medidas de adaptación de los instrumentos jurídicos al progreso técnico, lograr la coordinación entre herramientas legales, desarrollar las directrices para el establecimiento de requisitos técnicos y procedimientos para la evaluación del cumplimiento.

- ✓ Fomentar el reconocimiento recíproco de las homologaciones, certificaciones e inspecciones técnicas periódicas entre las Partes Contratantes de los Acuerdos.
- ✓ Servir de órgano técnico especializado para los Acuerdos pertinentes supervisados por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE y desarrollar recomendaciones sobre la elaboración o la enmienda de reglamentos técnicos que puedan ser aceptados a nivel mundial en el mundo entero y las condiciones de la inspección técnica periódica
- ✓ Promover la participación de todos los países favoreciendo la cooperación y la colaboración con los países que no participen todavía en las actividades del WP.29 en cuestiones técnicas que serán discutidas en el Foro.
- ✓ Incitar a todos sus participantes a aplicar o a incluir en su legislación los reglamentos técnicos armonizados y las condiciones para la inspección periódica.
- ✓ Elaborar el programa de trabajo en relación con cada uno de los Acuerdos.
- ✓ Facilitar el cumplimiento por las Partes Contratantes de las obligaciones establecidos en los respectivos Acuerdos.
- ✓ Garantizar la apertura y la transparencia en los períodos de sesiones del WP.29 que se llevan a cabo.
- ✓ Asegurar la coherencia entre los Reglamentos y Reglas elaborados en el marco jurídico de esos los Acuerdos de 1958, 1997 y 1998 referidos en el capítulo 6 de la presente exposición de motivos.

El WP.29 cuenta a su vez con órganos de trabajo subsidiarios a través de los cuales se preparan recomendaciones técnicas, propuestas de nuevos Reglamentos ONU y de enmiendas de reglamentos ONU existentes. El trabajo de los órganos referidos se realiza por expertos especializados en cada tema y está distribuido en "Grupos de Trabajo".

Existen seis (6) grupos de trabajo dentro del WP.29 y uno adicional denominado "informal", los cuales revisan los diferentes temas de interés, entre los cuales se resaltan los siguientes como se puede observar en la Tabla o-6.

Tabla o-6: Grupos de Trabajo del WP.29

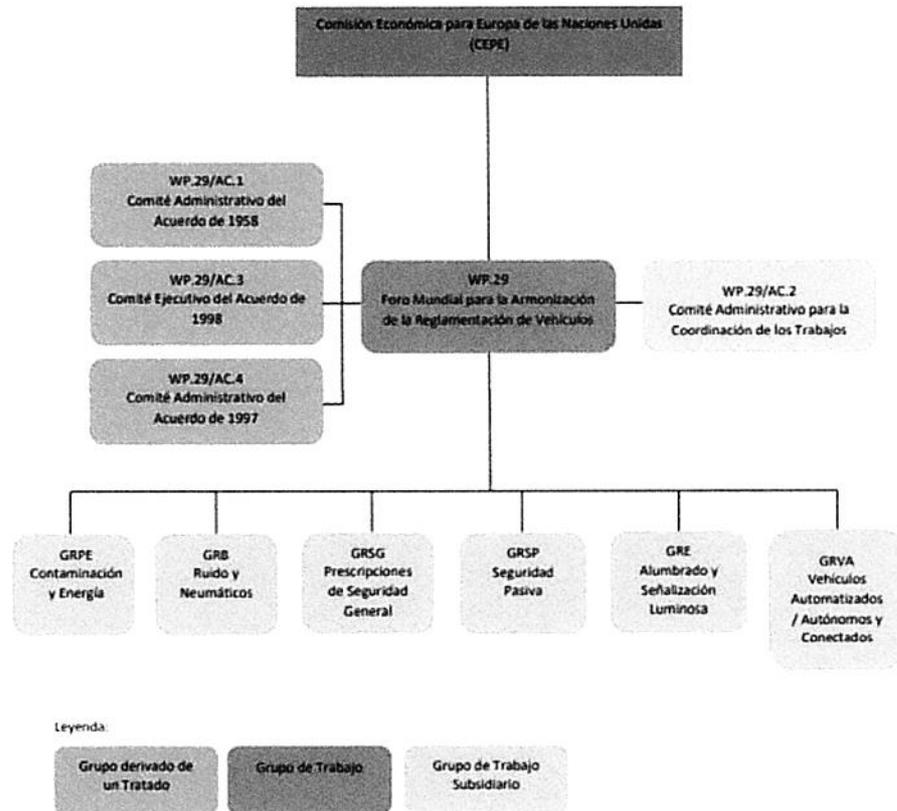
Grupo de Trabajo	Descripción
1. GRE: Grupo de trabajo sobre alumbrado y señalización luminosa);	La seguridad activa de los vehículos y de sus componentes (evitar siniestros). Los Reglamentos ONU tratan de mejorar el comportamiento, el uso y el equipamiento de los vehículos para reducir la probabilidad de un siniestro. Como ejemplo, incluye los reglamentos relacionados con los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa, frenos, dirección, llantas, estabilidad, entre otros.
2. GRVA: Grupo de trabajo sobre vehículos automatizados/ autónomos y conectados;	Vehículos autónomos y conectividad. Se están desarrollando lineamientos técnicos para evaluar las especificaciones de conectividad de vehículos y de los vehículos autónomos.
3. GRSP: Grupo de trabajo sobre seguridad pasiva;	La seguridad pasiva de los vehículos y de sus componentes (resistencia al choque). Los Reglamentos ONU tienen por objeto minimizar la posibilidad que los ocupantes de un vehículo y otros usuarios de la carretera resulten heridos en caso de siniestro y reducir además la gravedad de las heridas que se produzcan. Como ejemplo incluyen los reglamentos relacionados con la capacidad de la estructura del vehículo para absorber la energía del impacto, los sistemas de retención y protección de los ocupantes adultos y los

Grupo de Trabajo	Descripción
	niños, la estructura de los asientos, los cristales, la retención y los seguros de las puertas, la protección de los peatones y la calidad del casco para motociclistas, entre otros.
4. GRPE: Grupo de trabajo sobre contaminación y energía;	Consideraciones ambientales: Los Reglamentos ONU tienen por objeto evaluar el desempeño ambiental (emisiones de contaminantes gaseosos, partículas, CO ₂ , nivel de ruido) de vehículos de combustión interna, hidrogeno, híbridos-eléctricos y eléctricos.
5. GRB: Grupo de trabajo sobre ruido y llantas;	
6. GRSB: Grupo de trabajo sobre disposiciones generales de seguridad;	Consideraciones generales de seguridad: Los Reglamentos ONU se centran en las características del vehículo y de sus componentes que no están directamente relacionadas con los puntos anteriores, como por ejemplo los limpiaparabrisas, controles e instrumentos y vidrios, protección contra el robo, y las características de los vehículos de transporte público.
7. Grupo(s) de trabajo informal(es)	Consideraciones técnicas especiales: En algunos casos, si existe un problema concreto que es necesario resolver de manera urgente, se puede encomendar el análisis a un grupo de trabajo informal e invitarlo a preparar un proyecto de Reglamento ONU.

Fuente: ANSV a partir de (UNECE, Text of the 1958 Agreement, 2017)

La Ilustración 0-16 muestra la organización del WP.29 con sus grupos de trabajo actuales.

Ilustración 0-16: Organización del WP.29



Fuente: (Banco Interamericano de Desarrollo, 2019)

Como se observa el Foro WP.29, brinda un espacio técnico sólido para la construcción de reglamentación técnica vehicular.

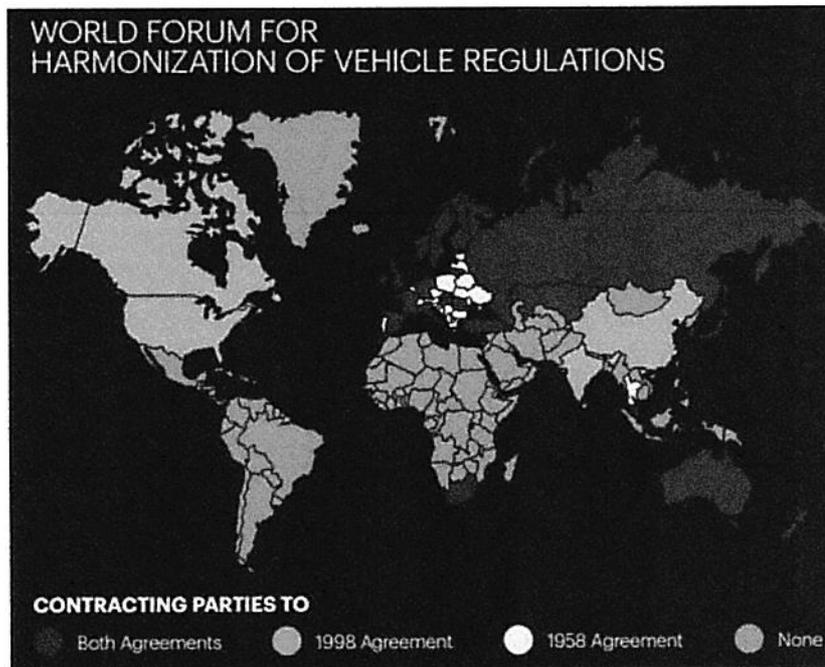
Ahora bien, de estos tres Acuerdos administrados por el Foro, la propuesta de Colombia es lograr en primera instancia, la adhesión al Acuerdo de 1958, por las siguientes razones principales.

- El Acuerdo de 1997 se centraliza en las condiciones a seguir para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos, pero dicha inspección requiere que los vehículos cumplan con los reglamentos técnicos de la ONU, para poder realizar la respectiva confrontación y cumplir adecuadamente los procedimientos que allí se establecen. Por lo tanto, se trata de un instrumento que no podría aplicarse hasta tanto se logre la aplicación de los reglamentos técnicos de la ONU.

- El Acuerdo de 1998 es un Acuerdo global, al igual que el Acuerdo de 1958 y establece un proceso a través del cual los países de todas las regiones del mundo pueden desarrollar conjuntamente Reglamentos Técnicos Globales de las Naciones Unidas para vehículos y sus componentes; sin embargo, no permite efectuar el reconocimiento mutuo de certificaciones, dificultando la armonización en los procesos de declaración de la conformidad, y el control efectivo al cumplimiento de los reglamentos en el contexto internacional. Esta falta de unificación en la aplicación de los reglamentos se observa en el caso de Estados Unidos y Canadá, que son signatarios del Acuerdo de 1998 y no del Acuerdo de 1958, por lo cual cuentan con sus propias normas federales de seguridad para vehículos y un esquema de certificación en donde el fabricante o importador de un vehículo o componente certifica que estos cumplen con todos los requerimientos, lo cual dificulta su aplicación en otros países.
- El Acuerdo de 1958 es el único de los Acuerdos que ofrece, no solo el espacio para contar con una reglamentación técnica común, sino que también proporciona un marco administrativo robusto y estandarizado para efectuar su debida verificación y control, lo cual permite superar la problemática identificada en materia de comercialización de vehículos nuevos en el país.

La Ilustración 0-17 muestra los países (Partes Contratantes) que hacen parte de los Acuerdos de 1958 y de 1998.

Ilustración 0-17. Partes Contratantes de Acuerdos de 1958 y de 1998



Fuente: (Global NCAP, 2015)

Como se puede observar, ningún país de América Latina y del Caribe es parte contratante de los Acuerdos mencionados, lo cual convertiría a Colombia en un país pionero en materia de seguridad vehicular.



Acuerdo de 1958

1.1.1. Descripción

El Acuerdo de la Organización de las Naciones Unidas de 1958, entró en vigor el 20 de junio de 1959, y posteriormente fue modificado el 10 de noviembre de 1967 y revisado el 16 de octubre de 1995. El 14 de septiembre de 2017 entró en vigor la Revisión 3 del Acuerdo y es la versión actualmente vigente. El texto del Acuerdo se encuentra en su versión más reciente en la página web del Foro Mundial WP.29, (UNECE, Text of the 1958 Agreement, 2017).

El Acuerdo de 1958 tiene como objeto:

“La adopción de prescripciones uniformes para vehículos de ruedas, sistemas y partes que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos basados en ensayos de desempeño y las condiciones administrativas para la concesión y el reconocimiento mutuo de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones”.

A través de este Acuerdo, los países o partes contratantes cuentan con un marco normativo común que les permite el establecimiento, evaluación y reconocimiento de requisitos técnicos y protocolos de homologación de los nuevos vehículos a motor, sistemas y partes en lo relacionado con seguridad, desempeño ambiental (contaminación atmosférica y ruido), eficiencia energética y protección contra el robo de acuerdo con los reglamentos ONU anexos. Este marco normativo facilita la libre circulación y la venta transfronteriza de estos productos en los países miembros.

Las prescripciones contenidas en los reglamentos ONU (anexos al acuerdo) para el ensayo de vehículos, sistemas y partes, están orientadas a su desempeño y no a su diseño. Así mismo, contienen procedimientos administrativos para otorgar homologaciones de tipo, la conformidad de la producción y el reconocimiento mutuo de las homologaciones otorgadas por las Partes Contratantes.

La Homologación de Tipo, establecida en el Acuerdo de 1958, se define como el Procedimiento administrativo en virtud del cual las autoridades competentes de una Parte Contratante declaran, tras llevar a cabo las verificaciones necesarias, que un vehículo, sistema o parte presentado por el fabricante se ajusta a las prescripciones del Reglamento correspondiente.

Obtenida esta homologación, el fabricante certificará que todos los vehículos, sistemas o partes que se comercialicen serán idénticos al prototipo homologado. De la misma manera, el Acuerdo establece el reconocimiento mutuo de las homologaciones de tipo otorgadas, de tal manera que las homologaciones de tipo otorgadas por una Parte Contratante deben ser aceptadas por las demás partes y ésta a su vez, deberá aceptar las homologaciones de tipo otorgadas por cualquier otra Parte Contratante que aplique el mismo Reglamento ONU.

Entre los Países contratantes del Acuerdo de 1958, se encuentran como primeros signatarios Francia, Suecia, Bélgica, Hungría, Países Bajos, España, Reino Unido, Italia, y Alemania, Países Bajos y Hungría. Al inicio del Acuerdo, solo se permitió el ingreso de Países miembros de la CEPE, pero posteriormente fue aprobada la participación de países no miembros.

En el estatus más reciente del Acuerdo del 1958 (UNECE, Status of the 1958 Agreement , Febrero 2020), se encuentran actualmente 57 partes Contratantes entre los de Unión Europea, y otras como Japón, Australia, África del Sur, Nueva Zelanda, la República de Corea, Malasia, Tailandia, Túnez, Egipto y Nigeria.



Las partes contratantes más recientes son Nigeria y Pakistán, adheridas en diciembre de 2018 y abril de 2020 respectivamente. Como se mencionó anteriormente, a la fecha ningún país de América Latina y del Caribe es parte contratante de este Acuerdo.

El reconocimiento recíproco de las aprobaciones de tipo (homologación de tipo) entre las Partes Contratantes que aplican los Reglamentos de la ONU ha facilitado el comercio de vehículos, sistemas y componentes, inicialmente en Europa y actualmente a nivel mundial.

En ese sentido, el Acuerdo de 1958 se constituye en referente mundial de seguridad y calidad en materia vehicular, de ahí que varios países, entre ellos los de la Unión Europea, han decidido organizar su legislación interna mediante referencias directas a los Reglamentos ONU de las Naciones Unidas anexos al Acuerdo de 1958.

1.1.2. Principales consideraciones del Acuerdo de 1958

El Acuerdo de 1958 fue diseñado originalmente para facilitar la libre circulación y venta de vehículos con ruedas a través de las fronteras estatales dentro de la región europea. Para lograr este objetivo, el Acuerdo incluyó disposiciones para reducir la repetición y costos de pruebas reglamentarias y de certificaciones en las Partes Contratantes.

Las enmiendas al Acuerdo han servido para ampliar su alcance de actividades y atraer la participación de países externos a la región europea inicialmente concebida.

Con la nueva actualización, Revisión 3, (UNECE, Text of the 1958 Agreement, 2017), el Acuerdo tiene como objetivo fomentar una mayor participación de países de economías emergentes en las actividades del Foro Mundial WP.29 y aumentar el número de miembros.

Entre las principales consideraciones al Acuerdo se encuentran las siguientes.

- a) Pueden ser Partes Contratantes del Acuerdo de 1958 los países 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.
- b) Una nueva parte contratante al adherirse al Acuerdo de 1958 no está obligada a aplicar todos los reglamentos ONU vigentes y puede elegir cuales aplicar e incluso tiene la opción de no aplicar ninguno.
- c) El Acuerdo de 1958, además de mejorar las condiciones de seguridad, desempeño ambiental, eficiencia energética y protección contra el robo de vehículos, de sus sistemas y partes, busca la eliminación de barreras técnicas al comercio vía la homologación de tipo y el reconocimiento recíproco de las homologaciones otorgadas.
- d) Los Reglamentos ONU anexos al Acuerdo de 1958 incluyen las especificaciones técnicas; los métodos de ensayo para demostrar que se cumplen las especificaciones de desempeño; las condiciones para la concesión de la homologación de tipo y para su reconocimiento recíproco, incluyendo la marcación y las condiciones para garantizar la conformidad de la producción (COP); y la fecha en que el Reglamento ONU entrará en vigor.
- e) El Acuerdo de 1958 incluye unas cláusulas de disposiciones administrativas y de procedimiento aplicables a todos los Reglamentos ONU anexos al Acuerdo y a todas la Partes Contratantes que apliquen uno o más Reglamentos ONU. Estas cláusulas están divididas de la siguiente forma como se muestra en la Tabla 0-7.

Tabla 0-7: Cláusulas de disposiciones administrativas y de procedimiento

Cláusula	Disposición
1	Procedimiento de conformidad de la producción (COP)

Cláusula	Disposición
	Objetivo: Garantizar que cada vehículo, sistema o parte producido esté en conformidad con la homologación de tipo aprobada de conformidad con los requerimientos de los Reglamentos ONU.
2	1. Evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos;
	2. Estándares con los que tienen que cumplir los servicios técnicos.
3	3. Procedimiento para la evaluación de los servicios técnicos;
	Objetivo: Los servicios técnicos o laboratorios que lleven a cabo las pruebas referidas en los reglamentos ONU deben cumplir con requerimientos para su designación, desarrollo de actividades y evaluación de desarrollo de procedimientos.
4	Procedimiento para la homologación de tipo de la ONU
	Objetivo: Procedimiento requerido por un fabricante o representante de un sistema o parte vehicular para solicitar la homologación de tipo o una modificación de esta a la autoridad de homologación de una parte contratante.
5	Numeración de la homologación de tipo de la ONU
	Objetivo: Procedimientos para la numeración de la homologación de tipo de un sistema o parte vehicular de una parte contratante.
6	Intercambio de información de las homologaciones de tipo de la ONU
	Objetivo: Documentación relacionada con la exigida en cada Reglamento ONU. Incluye la documentación de comunicación a la parte contratante de la aprobación, rechazo, extensión, cese de producción para la homologación de tipo de un sistema o parte vehicular.
7	Procedimientos para resolver cuestiones de interpretación en la aplicación de los Reglamentos ONU y en conceder las homologaciones de tipo de la ONU de conformidad con los Reglamentos ONU
	Objetivo: Procedimiento para la interpretación de asuntos previos de una homologación de tipo por otorgarse y posteriores a su otorgación.
8	Procedimiento para la exención de la homologación de tipo de la ONU para nuevas tecnologías
	Objetivo: Procedimiento para las partes contratantes aplicando a un Reglamento ONU, bajo aplicación del fabricante, pueden otorgar una exención de una homologación de tipo con respecto a un vehículo, sistema o parte que incorpore una tecnología no compatible con un o más requerimientos de un reglamento ONU.
8	Condiciones generales para los métodos de ensayo virtuales
	Objetivo: Estructura básica de la descripción y metodología para llevar a cabo un ensayo virtual

Fuente: ANSV a partir de (UNECE, Text of the 1958 Agreement, 2017)

- f) La documentación sobre la homologación de tipo puede ser compartida electrónicamente, vía DETA. DETA por sus siglas en inglés, “Database for the Exchange of Type Approvals among Authorities”, lo cual permite un intercambio eficiente de información de la construcción y desempeño de vehículos.
- g) Las condiciones para que cualquier Parte Contratante pueda otorgar la homologación de tipo internacional para un vehículo completo (IWVTA, por sus siglas en inglés) por medio del Reglamento ONU No. 0, el cual indica que las homologaciones de tipo otorgadas de conformidad con Reglamentos ONU aplicables a vehículos, sistemas y partes de un vehículo

se integran en una homologación de tipo de acuerdo con las disposiciones del sistema administrativo IWVTA.

- h) Una Parte Contratante que haya adoptado un Reglamento ONU anexo al Acuerdo de 1958 podrá conceder la homologación de tipo al sistema y las partes de los vehículos de motor a los que se aplique ese Reglamento y deberá aceptar la homologación de tipo de cualquier otra Parte Contratante que haya adoptado el mismo Reglamento ONU.
- i) El Acuerdo de 1958 permite que una Parte Contratante, mediante previa notificación, comience a aplicar un Reglamento ONU después de que haya sido anexo al Acuerdo, o que deje de aplicar un Reglamento ONU que aplicaba hasta entonces. En este último caso, la Parte Contratante deberá notificar su decisión con un año de anticipación al Secretario General de las Naciones Unidas.
- j) Las Partes Contratantes que concedan una homologación de tipo deberán disponer de la competencia técnica necesaria y requerida para garantizar la conformidad de la producción. La Parte Contratante que aplique un Reglamento ONU por medio de la homologación de tipo podrá rehusar esta homologación si no se reúnen dichas condiciones.
- k) Una parte Contratante que aplica un Reglamento ONU podrá rechazar vehículos, sistemas y partes que no hayan sido aprobados o certificados de conformidad con el Reglamento ONU en cuestión.
- l) Si una Parte Contratante comprueba que un vehículo, sistemas o partes con marcas de homologación no se ajusta a los prototipos homologados, deberán notificar a las autoridades competentes que concedió la homologación, para que adopte las medidas necesarias en un tiempo especificado para hacer que los productos se ajusten a los prototipos homologados.
- m) En caso de existir un riesgo para la seguridad vial, el medio ambiente, eficiencia energética o el desempeño de tecnología antirrobo, la Parte Contratante que concedió la homologación y posteriormente recibió la información acerca de la no conformidad con el prototipo homologado informará de ello a las demás Partes Contratantes, quienes a su vez podrán prohibir la venta y utilización en su territorio de ese vehículo, sistema o parte sobre ruedas, equipos o partes hasta que la no conformidad sea rectificada y en caso contrario, la homologación podría ser retirada de manera parcial o total.

1.1.3. Reglamentos ONU anexos al Acuerdo de 1958

El Acuerdo de 1958 tiene actualmente 163 reglamentos anexos, los cuales se van actualizando conforme al progreso tecnológico y técnico, así como a la evolución política de las partes contratantes.

Cuando se requiera un nuevo Reglamento, una modificación o enmienda a un Reglamento ONU, cada una de las propuestas presentadas se someterán a votación y cada Parte Contratante del Acuerdo tiene derecho a un voto. Para la aprobación de un nuevo Reglamento ONU o la modificación de uno de ellos se requiere el voto favorable de una mayoría de cuatro quintos de las Partes Contratantes presentes y con derecho a voto.

Un Reglamento ONU, una vez adoptado es comunicado por el Comité Administrativo al Secretario General de las Naciones Unidas quien a su vez lo notifica a las Partes Contratantes.

El Reglamento se considerará aprobado a menos que, en un plazo de seis meses desde su notificación por el Secretario General, más de un quinto de las Partes Contratantes existentes en el momento de la notificación hayan informado al Secretario General su desacuerdo con el Reglamento.

Los Reglamentos ONU anexos al Acuerdo de 1958 cubren todas las categorías de vehículos, es decir, vehículos a motor de menos de cuatro ruedas, vehículos a motor de al menos cuatro ruedas

utilizados para el transporte de pasajeros y para el transporte de carga, remolques y semirremolques, vehículos agrícolas, forestales y todoterreno o de carretera. Cada categoría incluye unas subcategorías.

Las principales categorías a las cuales aplican los reglamentos ONU en la Tabla o-8. La clasificación completa puede ser consultada en (UNECE, Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3), 2017).

Tabla o-8: Clasificaciones Vehiculares Naciones Unidas

Categoría	Descripción
L	Categoría de vehículos a motor de menos de 4 ruedas
L1	Vehículo de dos ruedas, cuya cilindrada del motor, en caso de un motor térmico, no exceda 50 cm ³ , y cualquiera que sea el medio de propulsión, con una velocidad máxima de diseño inferior a 50 km/h.
L2	Vehículo de tres ruedas, de cualquier disposición de rueda, cuya cilindrada del motor en caso de un motor térmico no exceda los 50 cm ³ , y cualquiera que sea el medio de propulsión con una velocidad máxima de diseño inferior a 50 km/h.
L3	Vehículo de dos ruedas, cuya cilindrada del motor en el caso de un motor térmico exceda 50cm ³ o cualquiera que sea el medio de propulsión, con una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h.
L4	Vehículo de tres ruedas dispuestas asimétricamente en relación con el plano medio longitudinal, cuya cilindrada del motor exceda 50 cm ³ o cualquiera que sea el medio de propulsión, con una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h (motocicletas tipo "sidecars").
L5	Vehículo de tres ruedas dispuestas simétricamente en relación con el plano medio longitudinal, cuya cilindrada del motor exceda 50 cm ³ o cualquiera que sea el medio de propulsión, con una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h
L6	Vehículo de cuatro ruedas cuya masa en vacío no supere los 350 kg, sin incluir la masa de las baterías en el caso de vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima de diseño no sea mayor de 45 km/h y cuya cilindrada del motor no exceda 50 cm ³ para motores de encendido por chispa, o cuya potencia de salida neta máxima sea inferior a 4 kw en el caso de otros motores de combustión interna. Para motores eléctricos, son todos aquellos cuya potencia nominal continua máxima no supere los 4 kW.
L7	Vehículo de cuatro ruedas, distinto del clasificado en la categoría L6, cuya masa en vacío no supere los 400 kg (550 kg para vehículos destinados a transportar mercancía), sin incluir la masa de baterías en el caso de los vehículos eléctricos, y cuya potencia nominal continua no exceda los 15 kW.
M	Vehículos que tienen por lo menos 4 ruedas y son usados para transportar pasajeros
M1	Vehículos usados para transportar pasajeros que comprenden no más de 8 asientos además del conductor.
M2	Vehículos usados para transportar pasajeros que comprenden más de 8 asientos además del conductor y tiene un peso máximo que no excede las 5 toneladas.
M3	Vehículos usados para transportar pasajeros que comprenden más de 8 asientos además del conductor y tiene un peso máximo que excede las 5 toneladas.
N	Vehículos que tienen por lo menos 4 ruedas y son usados para el transporte de mercancías

Categoría	Descripción
N1	Vehículos para transporte de mercancías que no exceden las 3.5 toneladas.
N2	Vehículos para transporte de mercancías que excedan las 3.5 toneladas pero que no excedan las 12 toneladas.
N3	Vehículos para transporte de mercancías que excedan las 12 toneladas.
O	Remolques incluye semirremolques
O1	Remolques con una masa que no excede las 0.75 toneladas.
O2	Remolques con una masa que excede las 0.75 toneladas, pero que no excede las 3.5 toneladas.
O3	Remolques con una masa que excede las 3.5 toneladas, pero que no excede las 10 toneladas.
O4	Remolques con una masa que excede las 10 toneladas.
T	Vehículo agrícola o forestal
R	Remolque agrícola o forestal
S	Maquinaria remolcada intercambiable
G	Vehículos todo terreno

Fuente: ANSV a partir de (UNECE, Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3), 2017)

Contenido de los Reglamentos ONU

Cada uno de los Reglamentos ONU incluye los siguientes aspectos mínimos:

Vehículos de ruedas, sistemas y partes al cual se aplica el reglamento.

Requerimientos técnicos orientados al desempeño cuando sea apropiado y no restringidos al diseño. Deben considerar tecnologías disponibles, costos y beneficios cuando sea necesario, así como otras alternativas de requerimientos técnicos.

Los métodos de ensayo con los cual se demuestre el cumplimiento de los requisitos de desempeño.

Condiciones para la concesión de homologación de tipo y el reconocimiento mutuo por parte de los Estados Contratantes del Acuerdo, incluyendo marcas de homologación¹² y las condiciones para garantizar la conformidad de la producción¹³.

Fecha de entrada en vigor del Reglamento ONU, incluyendo las fechas cuando una Parte Contratante puede emitir y aceptar la respectiva homologación de tipo.

Sanciones por la falta de conformidad de la producción

Documentación de soporte por parte del fabricante.

El Reglamento ONU puede incluir referencias de los laboratorios acreditados por las autoridades competentes donde deben realizarse los ensayos de los prototipos de los vehículos, sistemas y partes presentados para su homologación.

1.1.4. Recomendación de priorización de la Organización Mundial de la Salud dentro del Acuerdo de 1958

Dentro de los 152 reglamentos existentes en el acuerdo de 1958 de las Naciones Unidas existen 8 reglamentos que la Organización Mundial de la Salud recomienda priorizar (Organización Mundial de la Salud, 2018):

¹² Marca de aprobación que debe colocar el fabricante, si se solicita de acuerdo con las disposiciones de cada Reglamento ONU

¹³ Las autoridades de las Partes Contratantes encargadas de la homologación que concedan una homologación conforme a un Reglamento ONU deben verificar la existencia de medidas adecuadas y planes de control documentados acordados con el fabricante para cada homologación, destinados a realizar en intervalos específicos ensayos o comprobaciones necesarias para verificar la continuidad de la conformidad con el prototipo homologado incluyendo cuando sea necesario los ensayos especificados en el Reglamento ONU.

- a) **Protección de ocupantes en caso de colisión (R94 y R95):** Resistencia de impactos ante un choque de impacto frontal (Obligatorio en 48 países) o impacto lateral (Obligatorio en 47 países) a altas velocidades.
- b) **Control Electrónico de Estabilidad: Reglamento (R140):** Evitar el deslizamiento y la pérdida de control en casos de sobreviraje o subviraje, y es reconocido mundialmente como uno de los sistemas que más disminuye siniestros de tránsito (Obligatorio en 45 países).
- c) **Protección de peatones (R127):** Parachoques más suaves, flexibles e “indulgentes” pueden reducir la gravedad de un impacto a un peatón, ciclista o motociclista (Obligatorio en 43 países).
- d) **Sistema de retención (R14 y R16):** Conformado por cinturones de seguridad y anclajes de cinturones de seguridad. El anclaje garantiza que el cinturón de seguridad pueda resistir el impacto sufrido durante un choque, para minimizar el riesgo de que el cinturón de seguridad se suelte y posteriormente que los pasajeros puedan retirarse de sus asientos de manera segura en caso de un choque. Incluye puntos de anclaje de retención infantil (ISOFIX) para asegurar el sistema de retención que está unido directamente al marco del vehículo (Obligatorios conjuntamente en 50 países). (Obligatorios conjuntamente en 50 países).
- e) **Sistema de retención infantil (R129):** Dispositivo adicional como una silla suplementaria o una pantalla de impacto, que puedan anclarse a un vehículo de motor. Diseñado para reducir el riesgo de heridas del usuario en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, limitando la movilidad del cuerpo. (Obligatorio en 50 países).
- f) **Frenos ABS (Anti-lock braking system) para motocicletas (R78):** Facilitan la maniobra de frenado evitando el bloqueo de las llantas, permitiendo disminuir la distancia y tiempo de frenado de emergencia (Obligatorio en 35 países).

1.1.5. Disposiciones administrativas y de procedimiento del Acuerdo de 1958

De manera general se pueden resaltar los siguientes puntos, extraídos de (UNECE, Text of the 1958 Agreement, 2017), en los cuales se evidencian los principales aspectos administrativos del Acuerdo de 1958 y la posibilidad para el país de implementar un nuevo escenario de regulaciones de desempeño y de procedimientos para el sector automotriz:

- a) Homologaciones de Tipo
- b) Reconocimiento mutuo
- c) Conformidad de la producción
- d) Servicios Técnicos

El detalle de las disposiciones administrativas y de procedimiento del Acuerdo de 1958 puede ser consultado en el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia..**

La tasa media de fatalidades por cada 100.000 habitantes de los países que han sido ratificados en el acuerdo de 1958 de estándares y requisitos técnicos de vehículos, sus equipos y partes, y homologaciones corresponde a 8,9, mientras que el promedio en los países que no han ratificado este acuerdo es de 19,8.



3. Constitucionalidad.

De acuerdo al ordenamiento constitucional, en particular al artículo 150, numeral 16, el Congreso de la República es competente de aprobar o improbar los Tratados que el Gobierno celebra con otros Estados o con otros sujetos de Derecho Internacional. Asimismo, según lo previsto en el artículo 2 de la Ley 3 de 1992, el estudio y trámite correspondiente a los proyectos de Ley por medio de la cual se aprueban los tratados internacionales le corresponde, en primer debate, a las Comisiones Segundas Constitucionales del Congreso; y según lo establece el artículo 204 de la Ley 5 de 1992, el proceso que deberán seguir los proyectos de Ley por medio de la cual se aprueban estos instrumentos internacionales es aquel del procedimiento legislativo ordinario. En tal virtud, debe entonces esta Comisión conocer de la presente Ponencia en la cual se expone el instrumento en cuestión y se explica la importancia y relevancia para el país de la aprobación de este instrumento.

Frente al proceso de negociación, suscripción y aprobación es de anotar que hasta el momento se ha dado cabal cumplimiento a las disposiciones Constitucionales, particularmente al artículo 189.2 de la Constitución Política de Colombia, que se refieren a la competencia del Gobierno nacional para a la negociación y ratificación de tratados.

Ahora bien, en cuanto a la constitucionalidad material del Tratado que nos concita en esta oportunidad, la Suscrita ponente se permite informar a los Honorables Congresistas que el mismo se satisface el estándar Superior aplicable a la negociación de instrumentos internacionales basado en los principios de *equidad, reciprocidad y conveniencia nacional*, en tanto que su contenido dispositivo, como ha quedado explicado, está acorde con los fines del Estado, de protección de la vida, la dignidad y la prosperidad social de los colombianos.

4. Análisis sobre Posible Conflicto de Interés

El artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, estableció que el autor de un proyecto de ley y el ponente presentarán en la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto. En cumplimiento de tal disposición, de manera atenta nos permitimos presentar las siguientes consideraciones:

La presente iniciativa contiene disposiciones de carácter general, impersonal y abstracto, y no se aprecia configurado un beneficio actual, particular o directo para los congresistas que participen en su discusión y votación.

Al respecto se tiene que, para estimar configurada la violación al conflicto de intereses, “El interés exigido debe tener tal entidad que lleve al congresista a incurrir en un ejercicio parcializado y no transparente de sus funciones, es decir, a una actuación no signada por la correcta prestación de la función pública y la prevalencia del interés social, sino por sus propios beneficios. En tal sentido, se ha exigido que el interés debe ser directo, esto es, que surja automáticamente del cumplimiento de la función parlamentaria; asimismo, debe ser particular o, en otras palabras, radicar en cabeza del congresista o de las personas que tienen vínculos con este; actual, es decir, precedente y



concurrente con el cumplimiento de las funciones por parte del parlamentario; moral o económico, lo cual pone de manifiesto que no está circunscrito al ámbito estrictamente monetario, y, por último, debe ser real, no hipotético o eventual.”¹⁴

Conforme a lo anterior, se considera que en los términos en que está planteado el presente Proyecto de Ley, salvo circunstancias específicas y particulares, no se configuran causales de conflicto de interés para los congresistas que participen en la discusión y votación del articulado.

5. Proposición Final.

Con base en las consideraciones presentadas, solicitamos a la Honorable Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, poner en consideración el informe de ponencia positiva que se presenta para segundo debate del Proyecto de Ley 199 de 2022 Cámara – 335 de 2022 Senado, “*Por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas»*”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.

Cordialmente,

JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO
Coordinadora

Monica Karim Bocanegra Pantoja

MÓNICA BOCANEGRA PANTOJA
Ponente

CARMEN FELISA RAMÍREZ BOSCÁN
Ponente

ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO
Ponente.

JORGE RODRIGO TOVAR
Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 199 DE 2022 CÁMARA – 335 DE 2022 SENADO

Por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas», suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA:

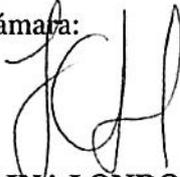
DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el «Acuerdo Relativo a la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas Aplicables a los Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en Estos, y Sobre las Condiciones de Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas Conforme a Dichos Reglamentos de las Naciones Unidas», suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.

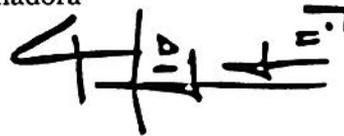
ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el «Acuerdo Relativo a la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas Aplicables a los Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en Estos, y Sobre las Condiciones de Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas Conforme a Dichos Reglamentos de las Naciones Unidas», suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958, que por el artículo primero de esta Ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

ARTÍCULO TERCERO: La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

De los Honorables Representantes a la Cámara:



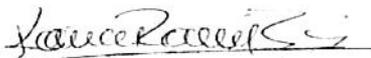
JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO
Coordinadora



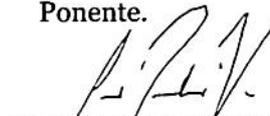
ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO
Ponente.

Monica Karim Bocanegra Pantoja

MÓNICA BOCANEGRA PANTOJA
Ponente



CARMEN FELISA RAMÍREZ BOSCÁN
Ponente



JORGE RODRIGO TOVAR
Ponente.

ACUERDO

relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas ⁽¹⁾

Revisión 3

PREÁMBULO

LAS PARTES CONTRATANTES,

HABIENDO DECIDIDO modificar el Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de equipos y piezas de vehículos de motor, firmado en Ginebra el 20 de marzo de 1958 y modificado el 16 de octubre de 1995, y

DESEOSAS de reducir los obstáculos técnicos al comercio internacional por medio de la definición de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas cuyo cumplimiento será suficiente para que ciertos vehículos de ruedas, equipos y piezas puedan utilizarse en sus países o regiones,

RECONOCIENDO la importancia de la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la protección antirrobo de los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos para el desarrollo de reglamentos factibles desde el punto de vista técnico y económico y adaptados al progreso técnico,

DESEOSAS de aplicar estos reglamentos de las Naciones Unidas siempre que sea posible en sus países o regiones,

DESEOSAS de facilitar la aceptación en sus países de los vehículos, equipos y piezas homologados conforme a tales reglamentos de las Naciones Unidas por las autoridades de homologación de otra Parte contratante,

DESEOSAS de establecer un régimen internacional de homologación de tipo de vehículos completos (WVTA, por sus siglas en inglés) en el marco del Acuerdo con el fin de aumentar las ventajas de los reglamentos individuales de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo y, de este modo, crear oportunidades para simplificar la aplicación por parte de las Partes contratantes y la amplia adopción del reconocimiento mutuo de las homologaciones de tipo de vehículos completos, y

DESEOSAS de aumentar el número de Partes contratantes del Acuerdo mediante la mejora de su funcionamiento y fiabilidad, y por lo tanto garantizar que sigue siendo el marco internacional clave para la armonización de los reglamentos técnicos en el sector de la automoción,

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

Artículo 1

1. Las Partes contratantes establecerán, a través de un Comité de Administración integrado por todas las Partes contratantes con arreglo al reglamento interno recogido en el apéndice del presente Acuerdo y basándose en las disposiciones de los apartados y artículos siguientes, reglamentos de las Naciones Unidas relativos a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos. Las Partes contratantes que hayan decidido aplicar reglamentos mediante el sistema de homologación de tipo han de ajustarse a las condiciones de concesión de homologaciones de tipo y reconocimiento recíproco.

A efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

vehículos de ruedas, equipos y piezas: todos los vehículos de ruedas, equipos y piezas cuyas características estén relacionadas con la seguridad del vehículo, la protección del medio ambiente, el ahorro de energía y de la protección con tecnología antirrobo.

⁽¹⁾ Artículos títulos del Acuerdo:

Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958 relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor (versión original);

Acuerdo de Ginebra de 5 de octubre de 1995 sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones (Revisión 2).

•homologación de tipo con arreglo a un reglamento de las Naciones Unidas: el procedimiento administrativo por el cual, tras realizar las comprobaciones exigidas, las autoridades de homologación de una Parte contratante declaran que un vehículo, equipo o pieza presentado por el fabricante se ajusta a las especificaciones del reglamento de las Naciones Unidas de que se trate. A continuación, el fabricante deberá certificar que todos los vehículos, equipos o piezas que comercialice son idénticos al producto homologado;

•homologación de tipo de vehículos completos: las homologaciones de tipo concedidas con arreglo a los reglamentos de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas de un vehículo se integran en una homologación de todo el vehículo de acuerdo con las disposiciones del sistema administrativo de RWVTA;

•versión de un reglamento de las Naciones Unidas: un reglamento de las Naciones Unidas, después de su adopción y aprobación, podrá modificarse según los procedimientos que se describen en el presente Acuerdo, en particular, en el artículo 12. El reglamento de las Naciones Unidas sin modificar y el reglamento de las Naciones Unidas después de la integración de cualquier modificación posterior se considerarán versiones independientes de dicho reglamento de las Naciones Unidas;

•que aplique un reglamento de las Naciones Unidas: esta expresión indica que un reglamento entra en vigor para una Parte contratante. Al hacerlo, las Partes contratantes tienen la posibilidad de mantener su propia legislación nacional o regional. Si así lo desean, pueden sustituir su legislación nacional o regional por los requisitos del reglamento de las Naciones Unidas que aplican, pero no están obligadas a hacerlo por el Acuerdo. No obstante, las Partes contratantes deberán aceptar, como alternativa a la parte pertinente de su legislación nacional o regional, las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas concedidas con arreglo a la versión más reciente de los reglamentos de las Naciones Unidas que se aplican en su país o región. Los derechos y obligaciones de las Partes contratantes que apliquen un reglamento de las Naciones Unidas se detallan en los distintos artículos del presente Acuerdo.

Podría haber varios procedimientos administrativos distintos de la homologación de tipo que podrían seguirse para aplicar reglamentos de las Naciones Unidas. No obstante, el único procedimiento alternativo ampliamente conocido y aplicado en algunos Estados miembros de la Comisión Económica para Europa (CEPE) es la autocertificación del fabricante que, sin ningún control administrativo previo, garantiza que todos los productos que comercializa son conformes al reglamento de las Naciones Unidas de que se trate; las autoridades administrativas competentes podrán verificar por muestreo aleatorio en el mercado que los productos autocertificados cumplen los requisitos de dicho reglamento.

2. El Comité de Administración estará integrado por todas las Partes contratantes, conforme al reglamento interno recogido en el apéndice.

Cuando se haya redactado un reglamento de las Naciones Unidas con arreglo al procedimiento mencionado en el apéndice, el Comité de Administración remitirá el texto al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, en lo sucesivo denominado «Secretario General». El Secretario General notificará dicho reglamento lo antes posible a las Partes contratantes.

El reglamento de las Naciones Unidas se considerará adoptado a menos que, en el plazo de seis meses a partir de la fecha de notificación del Secretario General, más de una quinta parte de las Partes contratantes en dicha fecha haya comunicado a este su desacuerdo con el reglamento.

El reglamento de las Naciones Unidas especificará lo siguiente:

- a) los vehículos de ruedas, equipos y piezas a que se aplica;
- b) los requisitos técnicos, que se centrarán en las prestaciones cuando proceda y no impondrán restricciones al diseño, que tienen en cuenta de manera objetiva las tecnologías disponibles, los costes y los beneficios, según corresponda, y que pueden incluir alternativas;
- c) los métodos de ensayo que demuestren que las prestaciones se ajustan a las prescripciones;
- d) las condiciones de concesión de la homologación de tipo y su reconocimiento recíproco, incluidas, las disposiciones administrativas, las marcas de homologación y las condiciones que garantizan la conformidad de la producción;
- e) la fecha de entrada en vigor del reglamento de las Naciones Unidas, incluida la fecha en la que las Partes contratantes que lo aplican pueden expedir homologaciones conforme a dicho reglamento y la fecha a partir de la cual aceptarán homologaciones (si son fechas distintas);
- f) un documento de información que deberá proporcionar el fabricante.

En caso necesario, el reglamento de las Naciones Unidas puede incluir referencias a los laboratorios acreditados por las autoridades de homologación en los que se llevarán a cabo los ensayos de aceptación de los tipos de vehículos de ruedas, equipos o piezas presentados para su homologación.

Además de los reglamentos de las Naciones Unidas mencionados más arriba, el presente Acuerdo prevé la creación de un reglamento de las Naciones Unidas que establezca un sistema de homologación de tipo de vehículos completos. Dicho reglamento establecerá el ámbito de aplicación, los procedimientos administrativos y los requisitos técnicos que pueden incluir diferentes niveles de rigor en una versión de dicho reglamento.

Sin perjuicio de otras disposiciones del artículo 1 y el artículo 12, una Parte contratante que aplique el reglamento de las Naciones Unidas relativo a IWVTA solo estará obligada a aceptar las homologaciones concedidas conforme al nivel más alto de rigor de la versión más reciente de dicho reglamento.

El presente Acuerdo también incluye anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento aplicables a todos los reglamentos de las Naciones Unidas anejos al presente Acuerdo y a todas las Partes contratantes que apliquen uno o más reglamentos de las Naciones Unidas.

3. El Secretario General notificará lo antes posible a todas las Partes contratantes la adopción de un reglamento de las Naciones Unidas e indicará aquellas que hayan presentado objeciones o que hayan notificado su conformidad pero que tienen la intención de no comenzar a aplicarlo en la fecha de entrada en vigor y aquellas en las que no entrará en vigor.

4. El reglamento de las Naciones Unidas adoptado entrará en vigor en la fecha especificada en el mismo como reglamento de las Naciones Unidas anejo al presente Acuerdo para todas las Partes contratantes que no hayan notificado su desacuerdo o su intención de no aplicarlo en esa fecha.

5. Al depositar su instrumento de adhesión, cualquier nueva Parte contratante podrá declarar que no aplicará ciertos reglamentos de las Naciones Unidas anejos al presente Acuerdo o que no aplicará ninguno de ellos. Si en ese momento el procedimiento establecido en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo está en marcha para un proyecto de reglamento o un reglamento adoptado de las Naciones Unidas, el Secretario General comunicará dicho proyecto de reglamento o reglamento adoptado de las Naciones Unidas a la nueva Parte contratante y el reglamento entrará en vigor para la nueva Parte contratante a menos que esta notifique su desacuerdo con él dentro de un plazo de seis meses después de la fecha del depósito de su instrumento de adhesión. El Secretario General comunicará a todas las Partes contratantes la fecha de dicha entrada en vigor. El Secretario General también les comunicará todas las declaraciones relativas a la no aplicación de ciertos reglamentos de las Naciones Unidas que cualquier Parte contratante pueda realizar de conformidad con los términos del presente apartado.

6. Cualquier Parte contratante que aplique un reglamento de las Naciones Unidas podrá notificar en cualquier momento al Secretario General, con un preaviso de un año, su intención de dejar de aplicar dicho reglamento. El Secretario General comunicará esta notificación a las demás Partes contratantes.

Las homologaciones concedidas anteriormente con arreglo a dicho reglamento de las Naciones Unidas por esa Parte contratante seguirán siendo válidas a menos que se retiren de conformidad con las disposiciones del artículo 4.

Si una Parte contratante deja de expedir homologaciones conforme a un reglamento de las Naciones Unidas, deberá:

- a) mantener un control adecuado de la conformidad de la producción de los productos a los que venía concediendo homologaciones de tipo;
- b) adoptar las medidas necesarias a que se refiere el artículo 4, si comprueba que una Parte contratante que sigue aplicando el reglamento de las Naciones Unidas no lo cumple debidamente;
- c) seguir comunicando a las demás Partes contratantes la retirada de homologaciones tal como se establece en el artículo 5;
- d) seguir concediendo prórrogas de las homologaciones vigentes.

7. Cualquier Parte contratante que no aplique un reglamento de las Naciones Unidas podrá notificar en cualquier momento al Secretario General su intención de aplicarlo en lo sucesivo y dicho reglamento entrará en vigor para dicha Parte el sexagésimo día siguiente a la notificación. El Secretario General comunicará a todas las Partes contratantes la entrada en vigor de cualquier reglamento de las Naciones Unidas para una nueva Parte contratante afectada que se produzca en aplicación del presente apartado.

8. En el presente Acuerdo se denominará en lo sucesivo «Partes contratantes que apliquen un reglamento de las Naciones Unidas» a las Partes contratantes para quienes dicho reglamento esté vigente.

Artículo 2

1. Las Partes contratantes que empleen principalmente el sistema de homologación de tipo para aplicar un reglamento de las Naciones Unidas deberán conceder las homologaciones de tipo y las marcas de homologación descritas en todos los reglamentos de las Naciones Unidas a los tipos de vehículos de ruedas, equipos y piezas contemplados en dicho reglamento, siempre y cuando dispongan de las competencias técnicas necesarias y consideren satisfactorias las disposiciones que garanticen la conformidad de la producción con el tipo homologado. Cada una de las Partes contratantes que conceda una homologación de tipo adoptará las medidas necesarias en consonancia con lo establecido en el anexo 1 del presente Acuerdo para verificar que se han tomado las medidas pertinentes para garantizar que los vehículos de ruedas, los equipos y las piezas se fabrican de conformidad con el tipo homologado.
2. Cada Parte contratante que expida homologaciones de tipo con arreglo a un reglamento de las Naciones Unidas deberá especificar una autoridad de homologación para dicho reglamento. La autoridad de homologación tendrá la responsabilidad de todos los aspectos de la homologación de tipo con arreglo a dicho reglamento. Dicha autoridad de homologación podrá designar servicios técnicos para llevar a cabo en su nombre los ensayos e inspecciones necesarios para las verificaciones requeridas con arreglo al apartado 1 del presente artículo. Las Partes contratantes se asegurarán de que los servicios técnicos sean evaluados, designados y notificados de conformidad con los requisitos establecidos en el anexo 2 del presente Acuerdo.
3. Las homologaciones de tipo, marcas de homologación e identificadores para los tipos de vehículos de ruedas, los equipos y las piezas se especificarán en el reglamento de las Naciones Unidas y se concederán de conformidad con los procedimientos establecidos en los anexos 3 a 5 del presente Acuerdo.
4. Cada una de las Partes contratantes que aplique un reglamento de las Naciones Unidas se negará a conceder las homologaciones de tipo y las marcas de homologación comprendidas en el reglamento de las Naciones Unidas si no se cumplen las condiciones mencionadas.

Artículo 3

1. Se considerarán conformes a la legislación nacional de todas las Partes contratantes que apliquen un reglamento de las Naciones Unidas los vehículos de ruedas, equipos y piezas que dispongan de homologaciones de tipo expedidas por una Parte contratante conforme al artículo 2 del presente Acuerdo.
2. Las Partes contratantes que apliquen reglamentos de las Naciones Unidas, por reconocimiento mutuo y a reserva de las disposiciones de los artículos 1, 8 y 12, así como de las disposiciones especiales incluidas en dichos reglamentos, aceptarán la colocación en sus mercados de las homologaciones de tipo concedidas con arreglo a dichos reglamentos, sin requerir más ensayos, documentación, certificación o marcado de estas homologaciones de tipo.

Artículo 4

1. Si una Parte contratante que aplique un reglamento de las Naciones Unidas comprueba que determinados vehículos de ruedas, equipos o piezas que lleven marcas de homologación expedidas por una de las Partes contratantes con arreglo a dicho reglamento no son conformes al tipo homologado o los requisitos del citado reglamento, lo notificarán a las autoridades de homologación de la Parte contratante que haya expedido la homologación.

La Parte contratante que haya expedido la homologación adoptará las medidas necesarias para garantizar la rectificación de la no conformidad.

2. Cuando la no conformidad se deba al incumplimiento de los requisitos técnicos especificados en un reglamento de las Naciones Unidas, tal como se establecen en el artículo 1, apartado 2, letra b), la Parte contratante que haya expedido la homologación informará inmediatamente a las demás Partes contratantes acerca de la situación y notificará regularmente a las Partes contratantes las medidas que está tomando, que pueden incluir, en caso necesario, la retirada de la homologación.

Después de haber examinado el posible impacto en la seguridad de los vehículos, la protección del medio ambiente, el ahorro de energía y la protección con tecnología antirobo, las Partes contratantes podrán prohibir la venta y el uso de dichos vehículos de ruedas, equipos y piezas en su territorio hasta que se haya rectificado esta no conformidad. En tal caso, las Partes contratantes informarán de las medidas adoptadas a la secretaria del Comité de Administración. Para la resolución de litigios entre las Partes contratantes, se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 10, apartado 4.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, si un producto no conforme, contemplado en el apartado 2 del presente artículo, no vuelve a ser conforme en el plazo de tres meses, la Parte contratante responsable de la homologación retirará la homologación de manera temporal o permanente. Excepcionalmente, este plazo podrá prorrogarse por un plazo no superior a tres meses, a menos que una o más Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas de que se trate se opongan a ello. Cuando el plazo se haya ampliado, la Parte contratante que haya expedido la homologación notificará, dentro del plazo inicial de tres meses, a todas las Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas en cuestión su intención de ampliar el plazo en el que se deberá rectificar la no conformidad y proporcionar una justificación de dicha prórroga.

4. Cuando la no conformidad se deba al incumplimiento de las disposiciones administrativas, marcas de homologación, condiciones de conformidad de la producción o documento de información especificados en un reglamento de las Naciones Unidas, tal como se especifica en el artículo 1, apartado 2, letras d) y f), la Parte contratante que haya expedido la homologación retirará de manera temporal o permanente la homologación si la no conformidad no se ha rectificado en un plazo de seis meses.

5. Los apartados 1 a 4 del presente artículo se aplicarán asimismo a la situación en la que la Parte contratante responsable de la concesión de la homologación compruebe que determinados vehículos de ruedas, equipos o piezas que llevan marcas de homologación no se ajustan a los tipos homologados o a los requisitos de un reglamento de las Naciones Unidas.

Artículo 5

1. Las autoridades de homologación de cada una de las Partes contratantes que apliquen reglamentos de las Naciones Unidas enviarán, a petición de las demás Partes contratantes, una lista de los vehículos de ruedas, equipos y piezas para los que se hayan negado a conceder homologaciones o las hayan retirado.

2. Además, en el momento de recibir una solicitud de otra Parte contratante que aplique un reglamento de las Naciones Unidas, deberá enviar, de inmediato y de conformidad con las disposiciones del anexo 5 del presente Acuerdo, a esa Parte contratante una copia de toda la información pertinente en la que basa su decisión de conceder, denegar o retirar la homologación de un vehículo de ruedas, equipo o pieza con arreglo a dicho reglamento.

3. La copia en papel puede sustituirse por un archivo electrónico de conformidad con el anexo 5 del presente Acuerdo.

Artículo 6

1. Podrán ser Partes contratantes del presente Acuerdo los Estados miembros de la Comisión Económica para Europa, los países admitidos en la Comisión a título consultivo de conformidad con el apartado 8 del Mandato de la Comisión y las organizaciones de integración económica regional creadas por los países miembros de la Comisión Económica para Europa a las que sus Estados miembros hayan transferido competencias en los ámbitos comprendidos en el presente Acuerdo, incluida la facultad de tomar decisiones de carácter vinculante en los Estados miembros.

En el cálculo del número de votos a efectos del artículo 1, apartado 2, y del artículo 12, apartado 2, las organizaciones de integración económica regional dispondrán de un número de votos igual al número de sus Estados miembros que pertenezcan a la Comisión Económica para Europa.

2. Podrán ser Partes contratantes del presente Acuerdo los Estados miembros de las Naciones Unidas que participen en ciertas actividades de la Comisión Económica para Europa de conformidad con el apartado 11 del Mandato de la Comisión y las organizaciones de integración económica regional a las que sus Estados miembros hayan transferido competencias en los ámbitos comprendidos en el presente Acuerdo, incluida la facultad de tomar decisiones de carácter vinculante en los Estados miembros.

En el cálculo del número de votos a efectos del artículo 1, apartado 2, y del artículo 12, apartado 2, las organizaciones de integración económica regional dispondrán de un número de votos igual al número de sus Estados miembros que pertenezcan a las Naciones Unidas.

3. La adhesión al presente Acuerdo de Partes contratantes que no lo fueran del Acuerdo de 1958 se efectuará mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario General, después de que el presente Acuerdo haya entrado en

Artículo 7

1. El presente Acuerdo se considerará vigente nueve meses después del día en que el Secretario General lo remita a todas las Partes contratantes del Acuerdo de 1958.
2. El presente Acuerdo no entrará en vigor si, en el plazo de seis meses desde la fecha en que el Secretario General lo remita a las Partes contratantes del Acuerdo de 1958, estas presentasen cualquier objeción.
3. Para todas las Partes contratantes nuevas que se adhieran al presente Acuerdo, este entrará en vigor el sexagésimo día siguiente al 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 doce meses después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación correspondiente.
3. Las homologaciones de tipo concedidas por la Parte contratante seguirán siendo válidas por un plazo de doce meses después de que la denuncia se haya hecho efectiva de conformidad con el artículo 8, apartado 2.

Artículo 9

1. Cualquier Parte contratante tal como se define en el artículo 6 del presente Acuerdo podrá, en el momento de la adhesión o en cualquier momento posterior, declarar por medio de una notificación dirigida al Secretario General que el presente Acuerdo se aplicará a la totalidad o parte de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El Acuerdo se aplicará al territorio o territorios mencionados en la notificación a partir del sexagésimo día siguiente a la fecha en que el Secretario General reciba dicha notificación.
2. Cualquier Parte contratante tal como se define en el artículo 6 del presente Acuerdo que haya hecho una declaración de conformidad con el apartado 1 del presente artículo por la que amplie el presente Acuerdo a copiosos de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable podrá denunciar el Acuerdo por separado por lo que respecta a dicho territorio, de conformidad con las disposiciones del artículo 8.

Artículo 10

1. Cualquier discrepancia entre dos o más Partes contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo se solucionará, en la medida de lo posible, mediante negociación entre las Partes en litigio.
2. Cualquier discrepancia que no se haya solucionado mediante negociación se someterá a arbitraje si una de las Partes contratantes en litigio así lo solicita, y se remitirá a uno o varios árbitros elegidos de común acuerdo por dichas Partes. Si en el plazo de tres meses a partir de la fecha de la solicitud de arbitraje, las Partes en litigio son incapaces de ponerse de acuerdo sobre la selección de un árbitro o árbitros, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Secretario General que designe a un árbitro único al que se someterá el litigio para su sentencia.
3. La sentencia del árbitro o árbitros designados de conformidad con el apartado 2 del presente artículo será vinculante para las Partes contratantes en litigio.
4. Todo litigio que surja entre dos o más Partes contratantes relativo a la interpretación o aplicación de los reglamentos de las Naciones Unidas anejos al presente Acuerdo será resuelto por la vía de la negociación de acuerdo con el procedimiento establecido en el anexo 6 del presente Acuerdo.

Artículo 11

1. Cualquier Parte contratante podrá declarar, en el momento de adherirse al presente Acuerdo, que no se considera vinculada por los apartados 1 a 3 del artículo 10 del Acuerdo. Las demás Partes contratantes no estarán vinculadas por los apartados 1 a 3 del artículo 10 a aquellas Partes contratantes que hayan formulado dicha reserva.



2. Toda Parte contratante que hubiere formulado una reserva conforme a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo podrá en cualquier momento retirarla mediante notificación dirigida al Secretario General.

3. No se permitirá ninguna otra reserva al presente Acuerdo, su apéndice, anexos y reglamentos de las Naciones Unidas anejos; no obstante, cualquier Parte contratante podrá declarar, de conformidad con los términos del artículo 1, apartado 5, que no tiene 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 modificarse de conformidad con el procedimiento siguiente:

1. El Comité de Administración aprobará las modificaciones de los reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1, apartado 2, y al procedimiento recogido en el apéndice.

Después de que se haya aprobado una modificación del reglamento de las Naciones Unidas, el Comité de Administración la comunicará al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa, éste notificará dicha modificación lo antes posible a las Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas y al Secretario General.

2. Una modificación de un reglamento de las Naciones Unidas se considerará adoptada a menos que, en un plazo de seis meses a partir de su notificación por el Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, más de una quinta parte de las Partes contratantes que apliquen dicho reglamento en el momento de la notificación hayan informado al Secretario General de su desacuerdo con la modificación. Cuando se adopte una modificación de un reglamento de las Naciones Unidas, el Secretario General declarará lo antes posible la modificación como adoptada y vinculante para las Partes contratantes que apliquen dicho reglamento.

3. Las modificaciones de un reglamento de las Naciones Unidas pueden incluir disposiciones transitorias relativas a la entrada en vigor del reglamento modificado, la fecha hasta la cual las Partes contratantes deberán aceptar homologaciones 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 de tipo expedidas con arreglo a la versión anterior del reglamento.

4. No obstante, aunque haya disposiciones transitorias en cualquier versión de los reglamentos de las Naciones Unidas que dispongan lo contrario, las Partes contratantes del presente Acuerdo que apliquen dichos reglamentos podrán expedir homologaciones de tipo con arreglo a las versiones anteriores de dichos reglamentos, a reserva del cumplimiento de las disposiciones del artículo 2. Sin embargo, a reserva del apartado 3 del presente artículo, las Partes contratantes que apliquen un reglamento de las Naciones Unidas no tendrán la obligación de aceptar las homologaciones de tipo expedidas con arreglo a esas versiones anteriores.

5. Todas las Partes contratantes que apliquen un reglamento de las Naciones Unidas, excepto las que hayan notificado al Secretario General su intención de dejar de aplicar dicho reglamento, deberán aceptar las homologaciones concedidas con arreglo a la versión más reciente de dicho reglamento. Toda Parte contratante que haya notificado al Secretario General su intención de dejar de aplicar un reglamento de las Naciones Unidas podrá aceptar las homologaciones concedidas con arreglo a las versiones de dicho reglamento aplicables a dicha Parte contratante a instancias de su notificación al Secretario General, durante el plazo de un año mencionado en el artículo 1, apartado 6.

6. Toda Parte contratante que aplique un reglamento de las Naciones Unidas podrá conceder una homologación con exención en virtud de dicho reglamento a un único tipo de vehículo con ruedas, equipo o pieza que se base en una tecnología nueva, si esta no está comprendida en el actual reglamento de las Naciones Unidas y es incompatible con uno o más de los requisitos de dicho reglamento. En tal caso, se aplicarán los procedimientos establecidos en el anexo 7 del presente Acuerdo.

7. En el caso de que una nueva Parte contratante se adhiera al presente Acuerdo entre el momento de la notificación, por parte del Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, de la modificación de un reglamento de las Naciones Unidas y de su entrada en vigor, el reglamento en cuestión entrará en vigor para dicha Parte contratante, a menos que dicha Parte informe al Secretario General de su desacuerdo con la modificación dentro de un plazo de seis meses a partir de su notificación de adhesión por el Secretario General.

Artículo 13

El texto del Acuerdo en sí y de su apéndice podrá modificarse de acuerdo con el siguiente procedimiento:

1. Cualquier Parte contratante podrá proponer una o varias modificaciones del presente Acuerdo y su apéndice. El texto de los proyectos de modificación del Acuerdo y su apéndice se remitirá al Secretario General, que lo comunicará a todas las Partes contratantes y a los demás países a que se refiere el artículo 6, apartado 1.
2. Todos los proyectos de modificación remitidos conforme al apartado 1 del presente artículo se considerarán aprobados si ninguna Parte contratante formula objeciones en el plazo de nueve meses a partir de la fecha en que el Secretario General remita el proyecto de modificación.
3. El Secretario General comunicará lo antes posible a todas las Partes contratantes que se ha formulado una objeción al proyecto de modificación. Si se formula alguna objeción, la modificación no se considerará aprobada y no surtirá efecto alguno. Caso de no haber objeciones, la modificación entrará en vigor para todas las Partes contratantes tres meses después de que concluya el plazo de nueve meses mencionado en el apartado 2 del presente artículo.

Artículo 13 bis

1. Los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento del presente Acuerdo podrán modificarse de conformidad con el procedimiento siguiente:
 - 1.1. El Comité de Administración a que se refiere el artículo 1, apartado 1, aprobará las modificaciones de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento de conformidad con el procedimiento indicado en el artículo 7 del apéndice del presente Acuerdo.
 - 1.2. El Comité de Administración comunicará al Secretario General toda modificación de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento. Este notificará dicha modificación lo antes posible a las Partes contratantes que apliquen uno o más reglamentos de las Naciones Unidas.
2. Una modificación de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento se considerará adoptada si, en un plazo de seis meses a partir de su notificación por el Secretario General, ninguna Parte contratante que aplique uno o más reglamentos de las Naciones Unidas haya informado al Secretario General de su desacuerdo con la modificación.
3. El Secretario General notificará lo antes posible a todas las Partes contratantes del Acuerdo que apliquen uno o más reglamentos de las Naciones Unidas si se ha formulado una objeción a la modificación propuesta. Si se formula alguna objeción, la modificación no se considerará aprobada y no surtirá efecto alguno. Caso de no haber objeciones, la modificación entrará en vigor para todas las Partes contratantes tres meses después de que concluya el plazo de seis meses mencionado en el apartado 2 del presente artículo.
4. Un nuevo anexo se considerará una modificación de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento y, por lo tanto, se aprobará de acuerdo con el procedimiento estipulado 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 conforme al artículo 6;
 - b) las fechas en que el presente Acuerdo entrará en vigor conforme al artículo 7;
 - c) las denuncias conforme al artículo 8;
 - d) las notificaciones recibidas conforme al artículo 9;
 - e) las declaraciones y notificaciones recibidas conforme al artículo 11, apartados 1 y 2;
 - f) la entrada en vigor de cualquier nuevo reglamento de las Naciones Unidas y toda modificación de un reglamento existente de las Naciones Unidas conforme al artículo 1, apartados 2, 3, 5 y 7, y al artículo 12, apartado 2;



- g) la entrada en vigor de toda modificación del Acuerdo, su apéndice o los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento conforme al artículo 13, apartado 3, o al artículo 13 *bis*, apartado 3, respectivamente;
 - h) el cese de la aplicación del Reglamento de las Naciones Unidas por las Partes contratantes conforme al artículo 1, apartado 6.
2. De conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo y 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, la aprobación de una modificación de un reglamento de las Naciones Unidas, conforme al artículo 12, apartado 2;
 - b) a las Partes contratantes, la decisión del Comité de Administración de una solicitud de homologación con exención y, posteriormente, su adopción conforme al anexo 7, apartado 5.

Artículo 15

1. Si en la fecha de entrada en vigor de las disposiciones anteriores se han iniciado los procedimientos establecidos en el artículo 1, apartados 3 y 4, de la versión anterior del Acuerdo con el fin de adoptar un nuevo reglamento de las Naciones Unidas, este entrará en vigor con arreglo a las disposiciones del apartado 4 de dicho artículo.
2. Si en la fecha de entrada en vigor de las disposiciones anteriores se han iniciado los procedimientos establecidos en el artículo 12, apartado 1, de la versión anterior del Acuerdo con el fin de adoptar una modificación de un reglamento de las Naciones Unidas, esta entrará en vigor con arreglo a las disposiciones de dicho artículo.
3. Si todas las Partes contratantes en el Acuerdo están de acuerdo, cualquier reglamento de las Naciones Unidas adoptado en virtud de los términos de la versión anterior del Acuerdo se puede tratar como si se tratara de un reglamento de las Naciones Unidas adoptado conforme a las disposiciones anteriores.

Artículo 16

El presente Acuerdo se realizó en Ginebra en un solo ejemplar en los idiomas inglés, francés y ruso, siendo cada uno de estos textos igualmente auténticos.

ANEXOS

Composición y reglamento interno del Comité de Administración

Artículo 1

El Comité de Administración estará integrado por todas las Partes del Acuerdo modificado.

Artículo 2

El Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa se hará cargo de las funciones de secretario del Comité.

Artículo 3

El Comité elegirá todos los años en su primera sesión 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 cada vez que se deba aprobar un nuevo reglamento de las Naciones Unidas, una modificación de un reglamento de las Naciones Unidas, una notificación de conformidad con el procedimiento para la homologación con exención para nuevas tecnologías (establecido en el anexo 7) o una modificación de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento.

Artículo 5

Los proyectos de reglamentos nuevos de las Naciones Unidas se someterán a votación. Cada país Parte del Acuerdo dispondrá de un voto. Para aprobar decisiones se necesitará, al menos, el voto de la mitad de las Partes contratantes. En el cálculo del quórum, las organizaciones de integración económica regional que intervengan en calidad de Partes contratantes del Acuerdo dispondrán de un número de votos igual al de los Estados miembros que representen. El representante de una organización de integración económica regional podrá emitir los votos de los países soberanos que la constituyan. Para aprobar un proyecto de reglamento nuevo de las Naciones Unidas será necesaria una mayoría de cuatro quintas partes de los votos de los miembros presentes y votantes.

Artículo 6

Los proyectos de modificación de reglamentos de las Naciones Unidas se someterán a votación. Cada país Parte contratante del Acuerdo que aplique el reglamento de las Naciones Unidas dispondrá de un voto. Para aprobar decisiones se necesitará, al menos, el voto de la mitad de las Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas. En el cálculo del quórum, las organizaciones de integración económica regional que intervengan en calidad de Partes contratantes del Acuerdo dispondrán de un número de votos igual al de los Estados miembros que representen. El representante de una organización de integración económica regional podrá emitir los votos de los países soberanos que la constituyan que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas. Para aprobar un proyecto de modificación de reglamento de las Naciones Unidas será necesaria una mayoría de cuatro quintas partes de los votos de los miembros presentes y votantes.

Artículo 7

Las modificaciones propuestas de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento del presente Acuerdo se someterán a votación. Cada una de las Partes contratantes del Acuerdo que aplique uno o más reglamentos de las Naciones Unidas tendrá un voto. Para aprobar decisiones se necesitará, al menos, el voto de la mitad de las Partes contratantes del Acuerdo que apliquen uno o más reglamentos de las Naciones Unidas. En el cálculo del quórum, las organizaciones de integración económica regional que intervengan en calidad de Partes contratantes del Acuerdo dispondrán de un número de votos igual al de los Estados miembros que representen. El representante de una organización de integración económica regional podrá emitir los votos de los países soberanos que la constituyan que apliquen uno o más reglamentos de las Naciones Unidas. Los proyectos de modificación de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento se aprobarán por unanimidad de los presentes y votantes.



Artículo 8

La solicitud de una Parte contratante de autorización para conceder una homologación con exención propuesta respecto a nuevas tecnologías se someterá a votación. Cada Parte contratante que aplique el reglamento de las Naciones Unidas tendrá un voto. Para aprobar decisiones se necesitará, al menos, el voto de la mitad de las Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas. En el cálculo del quórum, las organizaciones de integración económica regional que intervengan en calidad de Partes contratantes del Acuerdo dispondrán de un número de votos igual al de los Estados miembros que representen. El representante de una organización de integración económica regional podrá emitir los votos de los países soberanos que la constituyan que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas. La autorización para conceder una homologación con exención para dicha Parte contratante se aprobará por una mayoría de cuatro quintas partes de los miembros presentes y votantes.

Anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento

Los siguientes anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento se anexan al Acuerdo de 1958 (*) y especifican las disposiciones administrativas y de procedimiento aplicables a todos los reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958:

- Anexo 1 Procedimientos de conformidad de la producción
- Anexo 2 Evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos
- Anexo 3 Procedimientos para las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas
- Anexo 4 Numeración de las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas
- Anexo 5 Distribución de la documentación de homologación
- Anexo 6 Procedimientos para resolver problemas de interpretación en relación con la aplicación de reglamentos de las Naciones Unidas y concesión de homologaciones con arreglo a dichos reglamentos
- Anexo 7 Procedimiento de homologaciones con exención relativas a nuevas tecnologías
- Anexo 8 Condiciones generales relativas a los métodos de ensayo virtual

Anexo 1

Procedimientos de conformidad de la producción

Objetivos

El procedimiento de conformidad de la producción está destinado a garantizar que cada vehículo con ruedas, equipo o pieza fabricado sea conforme con el tipo homologado.

Los procedimientos incluyen, de manera inseparable, la evaluación de los sistemas de gestión de la calidad, citada más adelante como «evaluación inicial», y la verificación del objeto de la homologación y de los controles relacionados con el producto, citados como «disposiciones de conformidad del producto».

1. *Evaluación inicial*
 - 1.1. Antes de expedir una homologación de tipo de las Naciones Unidas, la autoridad de homologación de una Parte contratante deberá comprobar la existencia de disposiciones y procedimientos satisfactorios que garanticen un control eficaz, de manera que los vehículos de ruedas, equipos o piezas en fase de producción sean conformes con el tipo homologado.
 - 1.2. La norma internacional ISO 19011:2002, Directrices para la auditoría de los sistemas de gestión de la calidad y/o ambiental, puede servir de guía para la realización de las evaluaciones.
 - 1.3. Deberá verificarse a satisfacción de la autoridad que conceda la homologación de tipo de las Naciones Unidas que se cumple el requisito del apartado 1.1.

(*) Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas.

La autoridad de homologación que conceda la homologación de tipo de las Naciones Unidas aceptará la evaluación inicial y las disposiciones de conformidad del producto contempladas en la sección 2 del presente anexo, tomando en consideración, según sea necesario, una de las disposiciones descritas en los apartados 1.3.1 a 1.3.3 o una combinación de todas o de parte de ellas, según proceda.

- 1.3.1. La autoridad de homologación que conceda la homologación de tipo de las Naciones Unidas o un servicio técnico designado para actuar en su nombre realizarán la evaluación inicial y/o la verificación de las disposiciones de conformidad del producto.
 - 1.3.1.1. A la hora de decidir el alcance de la evaluación inicial que deberá realizarse, la autoridad de homologación podrá tomar en consideración la información disponible referente a:
 - a) la certificación del fabricante descrita en el apartado 1.3.3 que no haya sido aceptada o reconocida con arreglo a dicho apartado;
 - b) en el caso de la homologación de tipo de las Naciones Unidas de equipos o piezas, las evaluaciones del sistema de calidad realizadas por fabricante o los fabricantes del vehículo en los locales del fabricante o los fabricantes de los equipos o las piezas, con arreglo a una o más especificaciones del sector que satisfagan los requisitos de la norma internacional ISO 9001:2008.
 - 1.3.2. La propia evaluación inicial o la verificación de las disposiciones de conformidad del producto podrán ser realizadas también por la autoridad de homologación de otra Parte contratante o por el servicio técnico designado a tal fin por la autoridad de homologación, siempre que esa Parte contratante aplique por lo menos los mismos reglamentos de las Naciones Unidas en que se ha basado la homologación de tipo de las Naciones Unidas.
 - 1.3.2.1. En tal caso, la autoridad de homologación de la otra Parte contratante deberá redactar una declaración de conformidad indicando las áreas e instalaciones de fabricación que ha cubierto que son pertinentes para el producto o productos que van a ser objeto de la homologación de tipo y para los reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a los cuales ha de concederse la homologación de tipo a tales productos.
 - 1.3.2.2. Cuando la autoridad de homologación de una Parte contratante que conceda la homologación de tipo de las Naciones Unidas le solicite una declaración de cumplimiento, la autoridad de homologación de tipo de la otra Parte contratante le enviará de inmediato tal declaración o le comunicará que no está en posición de proporcionársela.
 - 1.3.2.3. La declaración de cumplimiento deberá incluir, como mínimo, lo siguiente:
 - a) grupo o empresa (por ejemplo: Automóviles XYZ);
 - b) entidad particular (por ejemplo: División regional);
 - c) fábricas/sedes (por ejemplo: Fábrica de motores n.º 1 (en el país A); Fábrica de montaje de vehículos n.º 2 (en el país B));
 - d) gama de vehículos/componentes (por ejemplo: todos los modelos de la categoría M₁);
 - e) áreas evaluadas (por ejemplo: montaje de motores, estampado y montaje de carrocerías y montaje de vehículos);
 - f) documentos examinados (por ejemplo: manual y procedimientos de calidad de la empresa y del emplazamiento);
 - g) fecha de la evaluación (por ejemplo: auditoría realizada del d.m.aaaa al d.m.aaaa);
 - h) visita de seguimiento prevista (por ejemplo: m.aaaa).
 - 1.3.3. La autoridad de homologación podrá aceptar también la certificación del fabricante conforme a la norma internacional ISO 9001:2008 (el ámbito de aplicación de esta certificación se referirá a los productos que se homologarán) u otra equivalente como documento conforme con los requisitos de evaluación inicial del apartado 1.1. El fabricante deberá facilitar datos concretos de la certificación y comprometerse a comunicar a la autoridad de homologación cualquier modificación de su validez o alcance.
 - 1.4. A los efectos de la homologación internacional de tipo de vehículos completos, no es necesario repetir las evaluaciones iniciales realizadas para conceder homologaciones de tipo de las Naciones Unidas para equipos y partes del vehículo. No obstante, deberán completarse con una evaluación que abarque las áreas no incluidas en las evaluaciones anteriores, en particular, en relación con el montaje del vehículo completo.

2. *Disposiciones de conformidad del producto*
 - 2.1. Todos los vehículos, equipos o piezas homologados con arreglo a un reglamento de las Naciones Unidas anejo al Acuerdo de 1958 deberán fabricarse de manera que se ajusten al tipo homologado y cumplan los requisitos del presente anexo y del reglamento en cuestión.
 - 2.2. La autoridad de homologación de una Parte contratante que expida una homologación de tipo con arreglo a un reglamento de las Naciones Unidas anejo al Acuerdo de 1958 deberá cerciorarse de que existen disposiciones adecuadas y programas de inspección documentados, que habrán de acordarse con el fabricante para cada homologación, de manera que se lleven a cabo a intervalos de tiempo determinados los ensayos o controles conexos necesarios para comprobar que la producción se ajusta al tipo homologado, incluidos, en su caso, los ensayos especificados en el reglamento de las Naciones Unidas correspondiente.
 - 2.3. Concretamente, el propietario de una homologación de tipo de las Naciones Unidas deberá:
 - 2.3.1. garantizar la existencia y la aplicación de procedimientos eficaces de control de la conformidad de los productos (vehículos de ruedas, equipos o piezas) con el tipo homologado;
 - 2.3.2. tener acceso al equipo de ensayo u otro equipo necesario para comprobar la conformidad con cada tipo homologado;
 - 2.3.3. asegurarse de que los resultados de los ensayos o comprobaciones se registran y de que los documentos anejos quedan disponibles durante un plazo que se determinará de acuerdo con la autoridad de homologación y que no será superior a diez años;
 - 2.3.4. analizar los resultados de cada tipo de ensayo o comprobación para verificar y garantizar la invariabilidad de las características del producto, teniendo en cuenta las tolerancias inherentes a la producción industrial;
 - 2.3.5. hacer lo necesario para que, para cada tipo de producto, se efectúen al menos los controles prescritos en el presente anexo y los ensayos prescritos en los distintos reglamentos de las Naciones Unidas aplicables;
 - 2.3.6. asegurarse de que todos los grupos de muestras o piezas de ensayo que resulten no ser conformes según el tipo de ensayo en cuestión se sometan a nuevos muestreos y ensayos. Se tomarán todas las medidas necesarias para restablecer la conformidad de la correspondiente producción.
3. *Disposiciones de verificación continua*
 - 3.1. La autoridad que haya expedido la homologación de tipo de las Naciones Unidas podrá verificar en cualquier momento los métodos de control de la conformidad aplicados en cada instalación de fabricación.
 - 3.1.1. El método normal será hacer un seguimiento de la eficacia permanente de los procedimientos establecidos en los apartados 1 y 2 («Evaluación inicial» y «Disposiciones de conformidad del producto») del presente anexo.
 - 3.1.1.1. Las actividades de vigilancia realizadas por los servicios técnicos (acreditados o reconocidos con arreglo al apartado 1.3.3) deberán aceptarse como conformes con los requisitos del apartado 3.1.1 en lo que se refiere a los procedimientos establecidos en la evaluación inicial.
 - 3.1.1.2. La frecuencia normal de las verificaciones realizadas por la autoridad de homologación (que no sean las indicadas en el apartado 3.1.1.1) deberá garantizar que los controles pertinentes efectuados con arreglo a los apartados 1 y 2 del presente anexo se revisen a intervalos basados en una metodología de evaluación de riesgos conforme a la norma internacional ISO 31000:2009 (Gestión de riesgos — Principios y directrices), y en todos los casos, con una frecuencia mínima de una vez cada tres años. Esta metodología debe tener en cuenta cualquier no conformidad planteada por las Partes contratantes con arreglo al artículo 4 del Acuerdo de 1958.
 - 3.2. En cada examen se pondrán a disposición del inspector las actas de los ensayos o las comprobaciones y los registros de producción; en particular, las actas de los ensayos o las comprobaciones que estén documentados como se exige en el apartado 2.2.

- 3.3. El inspector podrá seleccionar muestras al azar, que se someterán a ensayo en el laboratorio del fabricante o en las instalaciones del servicio técnico. En este caso solo se llevarán a cabo ensayos físicos. El número mínimo de muestras podrá determinarse en función de los resultados de la propia verificación del fabricante.
- 3.4. Cuando el nivel de control no resulte satisfactorio, o cuando parezca necesario verificar la validez de los ensayos realizados conforme al apartado 3.2, el inspector deberá seleccionar muestras que se enviarán al servicio técnico para que efectúe ensayos físicos.
- 3.5. Cuando los resultados de una inspección o un examen de seguimiento no sean satisfactorios, la autoridad de homologación se asegurará de que se toman todas las medidas necesarias para restablecer la conformidad de la producción a la mayor brevedad.

Anexo 2

Primera parte

Evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos

1. *Designación de los servicios técnicos*
 - 1.1. Cuando una autoridad de homologación designe un servicio técnico, este deberá cumplir lo dispuesto en el presente anexo.
 - 1.2. Los servicios técnicos realizarán o supervisarán los ensayos necesarios para la homologación o las inspecciones especificados en los reglamentos de las Naciones Unidas, excepto cuando se permitan específicamente procedimientos alternativos. No realizarán los ensayos o inspecciones para los que no se les haya designado debidamente.

El funcionamiento de los servicios técnicos y la calidad de los ensayos y las inspecciones que llevan a cabo garantizarán la debida verificación del cumplimiento por parte de los productos para los que se solicite la homologación de tipo de las Naciones Unidas de los requisitos de los reglamentos de las Naciones Unidas aplicables para los que se hayan designado los servicios técnicos.

- 1.3. En función de su ámbito de competencia, los servicios técnicos se designarán para una o varias de las cuatro categorías de actividades siguientes:
 - a) categoría A: servicios técnicos que realizan los ensayos previstos en los reglamentos de las Naciones Unidas en sus propias instalaciones;
 - b) categoría B: servicios técnicos que supervisan los ensayos previstos en los reglamentos de las Naciones Unidas que se realicen en las instalaciones del fabricante o en las instalaciones de un tercero;
 - c) categoría C: servicios técnicos que evalúan y supervisan periódicamente los procedimientos del fabricante para controlar la conformidad de la producción;
 - d) categoría D: servicios técnicos que supervisan o realizan los ensayos o inspecciones como parte de la vigilancia de la conformidad de la producción.
- 1.4. Los servicios técnicos deberán demostrar que cuentan con las competencias adecuadas, los conocimientos técnicos específicos y la experiencia demostrada en las materias específicas reguladas por los reglamentos de las Naciones Unidas para los que han sido designados.

Además, los servicios técnicos deberán cumplir las normas que figuran en la segunda parte del presente anexo que sean pertinentes para las categorías de actividades para las que están designados, aunque no es necesario que estén homologados o acreditados de conformidad con ellas.

Los servicios técnicos deberán asegurarse de estar libres de cualquier control e influencia de las partes interesadas que pueda afectar negativamente a la imparcialidad y la calidad de los 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 inspecciones a que se refieren los reglamentos de las Naciones Unidas para los que estén designados.

- 1.5. Las autoridades de homologación podrán actuar como servicio técnico para una o más de las actividades contempladas en el apartado 1.3. En caso de que una autoridad de homologación que actúe como servicio técnico haya sido nombrada por la legislación nacional de una Parte contratante y esté financiada por esta última, se deberán cumplir las disposiciones del presente anexo o normas equivalentes a las disposiciones de los apartados 1, 2 y 3.4 del presente anexo. Lo mismo se aplica a los servicios técnicos que hayan sido designados por la legislación nacional de una Parte contratante y que estén sujetos a control financiero y administrativo por parte del Gobierno de esa Parte contratante. Las normas equivalentes deberán garantizar el mismo nivel de prestaciones e independencia.
- 1.6. Independientemente de lo establecido en el apartado 3.3, el fabricante o el representante que actúe en su nombre podrán ser designados como servicio técnico para las actividades de la categoría A únicamente para los reglamentos de las Naciones Unidas que prevean tal designación. En este caso, e independientemente de lo establecido en el apartado 1.4, ese servicio técnico deberá estar acreditado de conformidad con las normas mencionadas en el apartado 1 de la segunda parte del presente anexo.
- 1.7. Las entidades a que se hace referencia en los apartados 1.5 y 1.6 cumplirán lo dispuesto en el apartado 1.
2. *Evaluación de las competencias de los servicios técnicos*
- 2.1. Las competencias previstas en el apartado 1 quedarán demostradas en un informe de evaluación elaborado por la autoridad competente (*). Este podrá incluir un certificado de acreditación expedido por un organismo de acreditación.
- 2.2. La evaluación a que se refiere el apartado 2.1 se realizará de conformidad con las disposiciones de la tercera parte del presente anexo.
- El informe de evaluación se revisará transcurrido un máximo de tres años.
- 2.3. El informe de evaluación se comunicará a la secretaría de la CEPE y a las Partes contratantes previa petición.
- 2.4. La autoridad de homologación en funciones de servicio técnico demostrará el cumplimiento documentalmente.
- La documentación incluirá una evaluación de la actividad que se está evaluando realizada por auditores independientes. Los auditores podrán proceder de la misma organización siempre que sean independientes del personal dedicado a la actividad evaluada.
- 2.5. El fabricante o el representante que actúe en su nombre, designado como servicio técnico, deberá cumplir las disposiciones pertinentes del apartado 2.
3. *Procedimientos de notificación*
- 3.1. Las Partes contratantes deberán notificar a la secretaría de la CEPE el nombre, la dirección (incluida la dirección electrónica) y la categoría de las actividades de cada servicio técnico designado. Asimismo, deberán notificar a la secretaría de la CEPE las modificaciones posteriores.
- En el acto de notificación se hará constar para qué reglamentos de las Naciones Unidas han sido designados los servicios técnicos.
- 3.2. Los servicios técnicos podrán realizar las actividades descritas en el apartado 1 a efectos de homologación de tipo de las Naciones Unidas únicamente si han sido notificados previamente a la secretaría de la CEPE.
- 3.3. El mismo servicio técnico podrá ser designado y notificado por varias Partes contratantes independientemente de la categoría de actividades que realice.

(*) *Autoridad competente es la autoridad de homologación o la autoridad designada, o bien, un organismo de acreditación correspondiente que actúe en nombre de las mismas.



- 1.4. La secretaría de la CEPE publicará la lista y los datos de contacto de las autoridades de homologación y de los servicios técnicos en su sitio web.

Segunda parte

Normas que deben cumplir los servicios técnicos a que se refieren los apartados 1 a 1.4 de la primera parte del presente anexo

1. *Actividades de los ensayos para la homologación de tipo de las Naciones Unidas que deben llevarse a cabo de conformidad con los reglamentos de las Naciones Unidas*
 - 1.1. Categoría A (ensayos realizados en las propias instalaciones):

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

Todo servicio técnico designado para las actividades de la categoría A podrá realizar y supervisar en las instalaciones del fabricante o de su representante los ensayos establecidos en los reglamentos de las Naciones Unidas para los cuales haya sido designado.
 - 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 cualquier ensayo en las instalaciones de un fabricante o de su representante, el servicio técnico comprobará que las instalaciones de ensayo y los instrumentos de medición cumplen los requisitos pertinentes indicados en el apartado 1.1.
2. *Actividades relacionadas con la conformidad de la producción*
 - 2.1. Categoría C (procedimiento para la evaluación inicial y las auditorías de supervisión del sistema de gestión de la calidad del fabricante):

ISO/IEC 17021:2011, sobre los requisitos para los organismos que realizan la auditoría y la certificación de sistemas de gestión.
 - 2.2. Categoría D (inspección o ensayos de muestras de la producción o supervisión de los mismos):

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

Tercera parte

Procedimiento para evaluar los servicios técnicos

1. Objeto
 - 1.1. En esta parte del anexo 2 se fijan las condiciones en que la autoridad competente a la que se refiere el apartado 2 de la primera parte del presente anexo deberá llevar a cabo el procedimiento de evaluación de los servicios técnicos.
 - 1.2. Estos requisitos se aplicarán *mutatis mutandis* a todos los servicios técnicos, independientemente de su estatuto jurídico (organización independiente, fabricante o autoridad de homologación que actúe como servicio técnico).
2. *Principios de evaluación*

La evaluación deberá caracterizarse por la observancia de varios principios:

 - a) la independencia, que constituye la base de la imparcialidad y objetividad de las conclusiones;
 - b) un planteamiento basado en hechos que garantice unas conclusiones fiables y reproducibles.

Los auditores deberán ser de probada confianza e integridad, y deberán respetar la confidencialidad y la discreción. Deberán informar de manera veraz y precisa de los resultados y conclusiones a que lleguen.

3. *Competencias de los auditores*

- 3.1. Las evaluaciones solo podrán realizarlas los auditores que tengan los conocimientos técnicos y administrativos adecuados.
- 3.2. Los auditores deberán haber recibido una formación específica para las actividades de evaluación. Además, deberán tener los conocimientos específicos del área técnica en la que el servicio técnico vaya a ejercer sus actividades.
- 3.3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los anteriores apartados 3.1 y 3.2, la evaluación contemplada en el apartado 2.5 de la primera parte del presente anexo deberá ser realizada por auditores independientes de las actividades para las que se realiza la evaluación.

4. *Solicitud de designación*

- 4.1. Un representante debidamente autorizado del servicio técnico solicitante deberá presentar a la autoridad competente la solicitud oficial. La solicitud deberá incluir como mínimo lo siguiente:
 - a) características generales del servicio técnico, en especial personalidad jurídica, nombre, direcciones, estatuto jurídico y recursos humanos y técnicos;
 - b) una descripción detallada, incluido el currículum vitae, del personal encargado de los ensayos y del personal de gestión, tomando como base su formación académica y su experiencia profesional;
 - c) además de lo anterior, los servicios técnicos que utilicen métodos de ensayo virtual deberán demostrar su capacidad para trabajar en un entorno asistido por ordenador;
 - d) información general sobre el servicio técnico, por ejemplo sus actividades, su relación con una entidad corporativa más amplia, si la hay, y las direcciones de todos sus emplazamientos físicos que se vayan a incluir en la designación;
 - e) un acuerdo sobre el cumplimiento de los requisitos para la designación y las demás obligaciones del servicio técnico aplicables según los reglamentos de las Naciones Unidas correspondientes para los que ha sido designado;
 - f) una descripción de los servicios de evaluación de la conformidad que asume 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, en su caso, los límites de capacidad;
 - g) una copia del manual de garantía de calidad o normas de funcionamiento similares del servicio técnico.
- 4.2. La autoridad competente deberá examinar la información facilitada por el servicio técnico y comprobar que es la adecuada.
- 4.3. El servicio técnico notificará a la autoridad de homologación de cualquier modificación de la información proporcionada de conformidad con el apartado 4.1.

5. *Examen de los recursos*

La autoridad competente deberá examinar su capacidad para realizar la evaluación del servicio técnico en lo que se refiere a su propia política, su competencia y su dotación de auditores y expertos adecuados.

6. *Subcontratación de la evaluación*

- 6.1. La autoridad competente podrá subcontratar partes de la evaluación a otra autoridad designada o solicitar el respaldo de expertos técnicos de otras autoridades competentes. Los subcontratistas y expertos deberán ser aceptados por el servicio técnico solicitante.
- 6.2. La autoridad competente, para completar su evaluación global del servicio técnico, deberá tener en cuenta los certificados de acreditación que abarquen el ámbito adecuado.

7. *Preparación para la evaluación*

- 7.1. La autoridad competente nombrará oficialmente un equipo de evaluación. Deberá asegurarse de que las personas a las que se asigne cada misión posean los conocimientos adecuados. En particular, el equipo en su conjunto:
- a) deberá contar con los conocimientos apropiados en el ámbito específico para el que se solicita la designación; y
 - b) deberá contar con suficientes conocimientos para evaluar de forma fiable la competencia del servicio técnico para actuar en el ámbito para el que esté designado.
- 7.2. La autoridad competente definirá con claridad la misión asignada al equipo de evaluación. La tarea del equipo de evaluación es examinar los documentos recibidos del servicio técnico solicitante y realizar la evaluación *in situ*.
- 7.3. La autoridad competente deberá convenir, junto con el servicio técnico y el equipo de evaluación asignado, la fecha y el programa de evaluación. No obstante, corresponde a la autoridad competente encontrar una fecha que sea conforme con el plan de vigilancia y evaluaciones posteriores.
- 7.4. La autoridad competente se cerciorará de que el equipo de evaluación recibe los documentos con los criterios adecuados, los registros de evaluación anteriores y los documentos y registros pertinentes del servicio técnico.

8. *Evaluación in situ*

El equipo de evaluación deberá realizar la evaluación del servicio técnico en aquellos de sus locales donde lleve a cabo al menos una de las actividades principales y, si procede, se personará para realizar la evaluación en otros locales seleccionados en los que opere el servicio técnico.

9. *Análisis de los datos obtenidos e informe de evaluación*

- 9.1. El equipo de evaluación deberá analizar todos los datos y pruebas pertinentes recogidos durante el examen de documentos y registros y en la evaluación *in situ*. Este análisis deberá ser suficiente para que el equipo pueda determinar el grado de competencia y conformidad del servicio técnico con los requisitos para la designación.
- 9.2. Los procedimientos de información de la autoridad competente deberán garantizar que se cumplen los requisitos expuestos a continuación.
- 9.2.1. Deberá celebrarse una reunión del equipo de evaluación y el servicio técnico antes de que el equipo abandone el emplazamiento. En esta reunión, el equipo de evaluación deberá facilitar un informe oral o escrito de las conclusiones de su análisis. El servicio técnico tendrá la posibilidad de formular preguntas sobre dichas conclusiones, incluidas las posibles no conformidades detectadas, y su justificación.
- 9.2.2. Deberá dirigirse con prontitud a la atención del servicio técnico un informe escrito sobre los resultados de la evaluación. Este informe de evaluación deberá incluir observaciones sobre la competencia y la conformidad y señalar los casos de no conformidad, si los hay, que deban resolverse para satisfacer todos los requisitos de cara a la designación.
- 9.2.3. Deberá invitarse al servicio técnico a responder al informe de evaluación y a describir las medidas concretas adoptadas o programadas dentro de un plazo definido para resolver los casos de no conformidad señalados.
- 9.3. La autoridad competente se asegurará de que las respuestas de los servicios técnicos sean suficientes y eficaces para resolver los casos de no conformidad. Si las respuestas del servicio técnico se consideran insuficientes, deberá solicitarse más información. Además, podrán pedirse pruebas de que las medidas adoptadas se aplican efectivamente, o bien realizarse una evaluación de seguimiento para verificar la aplicación efectiva de las medidas correctoras.
- 9.4. El informe de evaluación deberá incluir como mínimo:
- a) la identificación inequívoca del servicio técnico;
 - b) las fechas de la evaluación *in situ*;
 - c) el nombre de los auditores o expertos que participaron en la evaluación;

- d) la identificación inequívoca de todos los locales evaluados;
 - e) el ámbito de designación propuesto objeto de evaluación;
 - f) una declaración sobre el carácter adecuado de la organización interna y los procedimientos adoptados por el servicio técnico que respaldan su competencia, establecido a la luz del cumplimiento de los requisitos para la designación;
 - g) información sobre la resolución de todos los casos de no conformidad;
 - h) una recomendación de si debe designarse o confirmarse al solicitante como servicio técnico y, en caso afirmativo, el ámbito de la designación.
10. *Concesión o confirmación de la designación*
- 10.1. La autoridad de homologación deberá decidir, sin demora indebida, basándose en los informes y en toda la información pertinente, si concede, confirma o prorroga la designación.
- 10.2. La autoridad de homologación deberá facilitar un certificado al servicio técnico. El certificado deberá incluir lo siguiente:
- a) la identidad y el logotipo de la autoridad de homologación;
 - b) la identificación inequívoca del servicio técnico designado;
 - c) la fecha efectiva de concesión de la designación y la fecha de expiración;
 - d) una breve indicación o una referencia sobre el ámbito de la designación (reglamentos de las Naciones Unidas aplicables o partes de los mismos);
 - e) una declaración de conformidad y una referencia al presente anexo.
11. *Evaluación posterior y vigilancia*
- 11.1. La evaluación posterior es similar a la evaluación inicial, salvo que en ella se tendrá en cuenta la experiencia adquirida en evaluaciones anteriores. Las evaluaciones *in situ* de vigilancia serán menos extensas que las evaluaciones posteriores.
- 11.2. La autoridad competente deberá diseñar su plan de evaluaciones posteriores y de vigilancia de cada servicio técnico designado de tal manera que periódicamente se evalúen muestras representativas del ámbito de designación.
- El tiempo transcurrido entre las evaluaciones *in situ*, sean evaluaciones posteriores o de vigilancia, dependerá de la estabilidad demostrada del servicio técnico.
- 11.3. Cuando se detecten casos de no conformidad durante las evaluaciones posteriores o de vigilancia, la autoridad competente deberá fijar plazos estrictos para la aplicación de medidas correctoras.
- 11.4. Cuando las medidas correctoras o de mejora no se hayan tomado en el plazo acordado o se consideren insuficientes, la autoridad competente deberá adoptar las medidas adecuadas, por ejemplo nuevas evaluaciones o la suspensión o retirada de la designación correspondiente a una o más de las actividades para las que se había designado el servicio técnico.
- 11.5. Cuando la autoridad competente decida suspender o retirar la designación de un servicio técnico, deberá notificarlo por correo certificado y deberá notificarlo a la secretaría de la CEPE en consecuencia. En cualquier caso, la autoridad competente deberá adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la continuidad de las actividades ya emprendidas por el servicio técnico.
12. *Registros de los servicios técnicos designados*
- 12.1. La autoridad competente deberá llevar registros de los servicios técnicos a fin de dejar constancia de que se han cumplido efectivamente los requisitos para la designación, incluida la competencia.

- 12.2. La autoridad competente deberá guardar en condiciones de seguridad los registros de los servicios técnicos, a fin de garantizar su carácter confidencial.
- 12.3. Los registros de los servicios técnicos incluirán como mínimo:
 - a) la correspondencia pertinente;
 - b) los registros e informes de evaluación;
 - c) copias de los certificados de designación.

Anexo 3

Procedimientos para las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas

1. *Solicitud y realización de una homologación de tipo de las Naciones Unidas*
 - 1.1. El fabricante o su representante autorizado (en lo sucesivo, el solicitante) deberá presentar la solicitud de homologación de tipo de las Naciones Unidas a la autoridad de homologación de una Parte contratante.
 - 1.2. Solo se podrá presentar una solicitud para un determinado tipo de vehículo, equipo o parte, y esta solicitud solo se podrá presentar a una Parte contratante que aplique los reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a los cuales se desea obtener la homologación de tipo de las Naciones Unidas. Se presentará una solicitud separada para cada tipo que se quiera homologar.
 - 1.3. La solicitud deberá ir acompañada de la información especificada en los reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a los cuales se solicita la homologación. Esta información deberá incluir una descripción detallada de las características del tipo que se quiera homologar, incluidos los planos, diagramas e imágenes necesarios.
 - 1.4. Mediante una solicitud debidamente motivada, la autoridad de homologación podrá pedir al solicitante que proporcione toda información adicional necesaria para poder decidir qué ensayos de homologación son necesarios o para facilitar la ejecución de los mismos.
 - 1.5. El solicitante deberá poner a disposición de la autoridad de homologación tantos vehículos de ruedas, equipos o piezas como exijan los ensayos requeridos por los reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a los cuales se solicita la homologación.
 - 1.6. El cumplimiento de los requisitos establecidos en los reglamentos de las Naciones Unidas deberá demostrarse por medio de los ensayos adecuados llevados a cabo en los vehículos de ruedas, equipos y piezas representativos del tipo que se quiera homologar.

La autoridad de homologación aplicará el principio de «el peor de los casos», mediante la selección de la variante o versión del tipo especificado que para los fines de ensayo representará el tipo que ha de ser homologado en las peores condiciones. En la documentación de homologación se registrarán las decisiones tomadas, junto con su justificación.

Sin embargo, el solicitante podrá seleccionar, de acuerdo con las autoridades de homologación, un vehículo, equipo o pieza que, si bien no sea representativo del tipo que ha de ser homologado, combine una serie de características más desfavorables en relación con el nivel de prestaciones requerido por los reglamentos de las Naciones Unidas («el peor de los casos»). Podrán utilizarse métodos de ensayo virtual para facilitar la toma de decisiones sobre la selección del peor de los casos.
 - 1.7. Los servicios técnicos realizarán o supervisarán los ensayos de homologación. Los procedimientos de ensayo que se aplicarán y los equipos y herramientas específicos que se utilizarán serán los especificados en los reglamentos de las Naciones Unidas.
 - 1.8. Como una alternativa a los procedimientos de ensayo a que se hace referencia en los anteriores apartados 1.6 y 1.7, podrán utilizarse ensayos virtuales a petición del solicitante, en la medida en que ello esté previsto en los reglamentos de las Naciones Unidas pertinentes y sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones generales que figuran en el anexo 8 del Acuerdo de 1958.
 - 1.9. Las Partes contratantes expedirán homologaciones de tipo solo cuando se asegure el cumplimiento de la conformidad de los requisitos de producción del anexo 4 del Acuerdo de 1958.
 - 1.10. Cuando las pruebas de homologación hayan demostrado que el tipo cumple los requisitos técnicos del reglamento de las Naciones Unidas, se concederá la homologación de ese tipo, se asignará un número de homologación con arreglo al anexo 4 del Acuerdo de 1958 y se asignará una marca de homologación a cada tipo con arreglo a las disposiciones específicas del reglamento de las Naciones Unidas de que se trate.

- 1.11. La autoridad competente deberá asegurarse de que se incluyan los siguientes elementos en la documentación de homologación:
 - a) un registro de la selección del peor de los casos y la justificación de dicha selección, lo cual puede incluir información proporcionada por el fabricante;
 - b) un registro de todas las interpretaciones técnicas significativas realizadas, de los distintos métodos de ensayo aplicados o de las nuevas tecnologías introducidas;
 - c) un informe de ensayo del servicio técnico que incluya los valores registrados logrados en las mediciones y los ensayos requeridos por el reglamento de las Naciones Unidas;
 - d) documentos de información del fabricante en los que consten debidamente las características del tipo que debe homologarse;
 - e) una declaración de conformidad con los requisitos de la producción del anexo 1 del Acuerdo de 1958, en la que se detallen las disposiciones a las que se refiere el apartado 1.3 del anexo 1 del Acuerdo de 1958 que se han tenido en cuenta como base para la evaluación inicial, así como la fecha de la evaluación inicial y las actividades de vigilancia llevadas a cabo;
 - f) el certificado de homologación de tipo.
2. *Modificaciones de las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas.*
- 2.1. El fabricante titular de una homologación de tipo de las Naciones Unidas para su vehículo, equipo o pieza deberá notificar sin demora a la Parte contratante que haya expedido la homologación de tipo de las Naciones Unidas cualquier modificación de las características del tipo registradas en la información a que se refiere el apartado 1.3.
- 2.2. La Parte contratante decidirá cuál de los dos procedimientos para modificar la homologación de tipo de las Naciones Unidas fijados en los apartados 2.5 y 2.6 se debe seguir. En caso necesario, la Parte contratante podrá decidir, en consulta con el fabricante, que puede ser necesario conceder una nueva homologación de tipo de las Naciones Unidas.
- 2.3. La solicitud de modificación de una homologación de tipo de las Naciones Unidas solo podrá presentarse a la Parte contratante que haya expedido la homologación de tipo original de las Naciones Unidas.
- 2.4. Si la Parte contratante considera necesario realizar inspecciones o ensayos a fin de modificar la homologación de tipo de las Naciones Unidas, informará debidamente al fabricante.
- 2.5. Cuando las características del tipo registradas en los documentos de información y los informes de ensayo hayan cambiado y la Parte contratante considere que los cambios no tendrán un efecto adverso apreciable en la eficacia medioambiental o de seguridad funcional y que, en cualquier caso, el tipo sigue cumpliendo los requisitos de los reglamentos de las Naciones Unidas de que se trate, la modificación de la homologación de tipo de las Naciones Unidas se designará como «revisión».

En estos casos, la Parte contratante deberá expedir las páginas revisadas de la ficha de homologación, según proceda, señalando claramente en cada página revisada qué tipo de cambio se ha producido y en qué fecha tuvo lugar la nueva expedición. Se considerará cumplido este requisito mediante una copia consolidada y actualizada de los documentos informativos y los informes de ensayo, que lleve adjunta una descripción detallada de la modificación.
- 2.6. La modificación de una homologación de tipo de las Naciones Unidas se designará como «extensión» si, además de la modificación de los datos registrados en los documentos de información:
 - a) deben realizarse nuevas inspecciones o nuevos ensayos; o bien
 - b) ha cambiado cualquier información del documento de comunicación (a excepción de sus documentos adjuntos); o bien
 - c) se solicita la homologación de una serie de modificaciones posteriores después de su entrada en vigor, que podrá concederse siempre que se cumplan los requisitos de una serie de modificaciones posteriores.
- 2.7. La confirmación o denegación de la modificación de la homologación de tipo de las Naciones Unidas, con las modificaciones especificadas, se comunicará a las Partes contratantes del Acuerdo de 1958 que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas mediante un formulario de comunicación. Por otra parte, el índice de los documentos de información y los informes de ensayo, que se adjunta al documento de comunicación, se modificará en consecuencia para mostrar la fecha de la revisión o extensión más reciente.



- 2.8. La autoridad de homologación que conceda la extensión de la homologación deberá actualizar el número de homologación con un número de extensión incrementado en función del número de extensiones sucesivas ya concedidas de conformidad con el anexo 4 del Acuerdo de 1958 y deberá expedir un formulario de comunicación revisado identificado por este número de extensión.

Anexo 4

Numeración de las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas

1. A partir de la entrada en vigor del Acuerdo de 1958, las Partes contratantes deberán expedir un número de homologación de tipo con arreglo al apartado 1.10 del anexo 3 para cada nueva homologación de tipo y cada extensión de esa homologación.
2. A partir de la entrada en vigor del Acuerdo de 1958 y a pesar de que las disposiciones sobre marcas de homologación de cualquier versión de los reglamentos de las Naciones Unidas hayan dispuesto lo contrario, el fabricante deberá fijar una marca de homologación, si así se solicita, según las disposiciones de los reglamentos pertinentes de las Naciones Unidas. No obstante, esa marca deberá utilizar los dos primeros dígitos de la sección 2 y los dígitos de la sección 3 del número de homologación mencionados en el presente anexo como número de homologación para cada vehículo con ruedas, equipo o pieza para el que se haya concedido una nueva homologación o para el que se hayan ampliado las homologaciones. Sin embargo, esta disposición no será aplicable cuando un reglamento de las Naciones Unidas exija la utilización de un código de homologación o un código de identificación en la marca de homologación en lugar de un número de homologación. Los ceros delante de la sección 3 pueden omitirse.
3. Se asignará un número de homologación a cada tipo homologado. El número de homologación constará de 4 secciones. Cada sección irá separada por el carácter '*'.

Sección 1: Letra «E» mayúscula seguida del número que identifica a la Parte contratante que ha concedido la homologación de tipo.

Sección 2: El número del reglamento pertinente de las Naciones Unidas, seguido de la letra «R», sucesivamente seguido de:

- a) dos dígitos (con ceros delante si es necesario) que indican la serie de modificaciones que incorporan las disposiciones técnicas del reglamento de las Naciones Unidas aplicado a la homologación (00 para el reglamento en su forma original);
- b) una barra inclinada y dos dígitos (con ceros delante si es necesario) que indican el número del suplemento de la serie de modificaciones aplicada a la homologación (00 para la serie de modificaciones en su forma original);
- c) una barra inclinada y uno o dos caracteres que indican la fase de aplicación, si procede.

Sección 3: Una secuencia numérica de cuatro dígitos (con ceros delante si es necesario). El número 0001 iniciará la secuencia.

Sección 4: Una secuencia numérica de dos dígitos (con ceros delante si es necesario) que indica la extensión. El número 00 iniciará la secuencia.

Todos los dígitos serán dígitos arábigos.

4. Una misma Parte contratante no podrá asignar este número a otra homologación.

Ejemplos:

Ejemplo de la segunda extensión de la cuarta homologación de tipo expedida por los Países Bajos con arreglo al reglamento de las Naciones Unidas n.º 58 en su versión original:

E4*58R00/00*0004*02

Ejemplo de la primera extensión de la 2 439.ª homologación de tipo expedida por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para la homologación de un vehículo con arreglo al reglamento de las Naciones Unidas n.º 83, tercera serie de modificaciones, versión para un vehículo de categoría M, N, de clase I con respecto a la emisión de contaminantes de acuerdo con los requisitos de combustible del motor:

E11*83R03/00*2439*01



Anexo 5

Distribución de la documentación de homologación

En caso de que se solicite o se exija a una autoridad de homologación que proporcione una copia de una homologación y de sus documentos adjuntos, deberá enviar los documentos como copias en papel, o por correo electrónico en formato electrónico, o mediante la utilización de la base de datos segura de internet establecida por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

Los documentos almacenados en la base de datos segura de internet se compondrán, como mínimo, de los documentos especificados en cada reglamento de las Naciones Unidas. Estos deberán incluir documentación que comunique a las Partes contratantes aviso de la homologación, la extensión, la denegación o la retirada de la homologación o la suspensión definitiva de la producción de un tipo de vehículos de ruedas, equipos o piezas de conformidad con el reglamento de las Naciones Unidas.

Si las homologaciones de tipo aplicables a los vehículos de ruedas, equipos o piezas se almacenan en la base de datos segura de internet, las marcas de homologación requeridas por los reglamentos de las Naciones Unidas pueden sustituirse por un identificador único (UI) precedido por el símbolo  a menos que se especifique lo contrario en los reglamentos de las Naciones Unidas. La base de datos generará ese identificador único de manera automática.

Todas las Partes contratantes que apliquen un reglamento de las Naciones Unidas tendrán acceso a la información de dicho reglamento almacenada en la base de datos por medio del identificador único, que facilitará el acceso a la información pertinente relativa a las homologaciones específicas.

Los reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958 pueden requerir la distribución de las homologaciones de tipo por medio de copias electrónicas que utilicen la base de datos segura de internet cuando sea necesario para el funcionamiento eficiente del proceso de homologación, a reserva de los derechos de acceso definidos por las Partes contratantes.

Anexo 6

Procedimientos para resolver problemas de interpretación en relación con la aplicación de reglamentos de las Naciones Unidas y concesión de homologaciones con arreglo a dichos reglamentos

Problemas de interpretación antes de la concesión de la homologación de tipo de las Naciones Unidas

Cuando una solicitud de homologación de tipo de las Naciones Unidas exija que la autoridad de homologación realice una interpretación significativa sobre la aplicación del reglamento de las Naciones Unidas, o si así lo pide el solicitante de la homologación, la autoridad de homologación deberá informar activamente y obtener la orientación de otras autoridades de homologación antes de tomar una decisión.

La autoridad de homologación de que se trate deberá notificar el problema y la solución que propone para la interpretación, incluida cualquier información de apoyo por parte del fabricante, a las otras autoridades de homologación que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas. Como regla general, esto se debe hacer a través de medios electrónicos. Se permitirá un plazo de catorce días para las respuestas de las demás autoridades de homologación.

- a) La autoridad de homologación tendrá en cuenta las observaciones recibidas y podrá conceder homologaciones de conformidad con la nueva interpretación.
- b) Si no es posible tomar una decisión en función de las observaciones recibidas, la autoridad de homologación deberá solicitar nuevas aclaraciones mediante el procedimiento descrito en el apartado 3 a continuación.

Problemas de interpretación después de la concesión de la homologación de tipo de las Naciones Unidas

En situaciones en las que existan distintas interpretaciones entre las Partes contratantes con posterioridad a la expedición de una homologación, deberán seguirse los siguientes procedimientos.

En primera instancia, las Partes contratantes de que se trate deberán tratar de resolver la cuestión de mutuo acuerdo. Esto requerirá un enlace y que cada una de las Partes contratantes revise los procedimientos utilizados para ensayar y homologar los vehículos con ruedas, el equipo y las piezas objeto del conflicto de interpretación. Se aplicaran los procedimientos siguientes:

- a) en el caso de un error reconocido por una autoridad de homologación, esta deberá tomar medidas de conformidad con las disposiciones del Acuerdo de 1958 y en particular de su artículo 4;

- b) cuando se haya alcanzado un acuerdo que exija una interpretación nueva o distinta de una práctica actual (por cualquiera de las Partes contratantes), esto se comunicará a las demás Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas en cuestión con carácter de urgencia y las demás Partes tendrán catorce días para comentar la decisión, tras lo cual las autoridades de homologación, teniendo en cuenta las observaciones recibidas, podrán emitir homologaciones de tipo de las Naciones Unidas de conformidad con la nueva interpretación;
- c) en caso de no poder llegar a un acuerdo, las Partes contratantes de que se trate deberán solicitar un nuevo examen por el proceso de arbitraje que se describe en el apartado 3 a continuación;
- d) en cualquier caso, el asunto se someterá a la atención del grupo de trabajo competente auxiliar del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Si se considera necesario, el grupo de trabajo auxiliar presentará al WP.29 propuestas de modificaciones de los reglamentos dirigidas a resolver la diferencia de interpretaciones.

3. *Proceso de arbitraje a través del WP.29 y sus grupos de trabajo auxiliares*

Los presidentes de los grupos de trabajo auxiliares deberán identificar los problemas derivados de las interpretaciones divergentes entre las Partes contratantes en relación con la aplicación de los reglamentos de las Naciones Unidas y la concesión de las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas con arreglo a dichos reglamentos, con el fin de poner en práctica medidas a la mayor brevedad posible para resolver las diferentes interpretaciones.

Los presidentes de los grupos de trabajo desarrollarán procedimientos adecuados para hacer frente a esos problemas de interpretación, con el fin de poder demostrar al WP.29 que:

- a) se tienen plenamente en cuenta las diferentes opiniones de las autoridades de homologación de las Partes contratantes de que se trate, así como las opiniones de las demás Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas;
- b) las decisiones se basan en asesoramiento técnico adecuado, teniendo plenamente en cuenta la materia;
- c) siempre que ha sido posible, se ha llegado a una decisión unánime;
- d) los procedimientos son transparentes y auditables.

Si fuera necesario para resolver el problema, el presidente podrá presentar un nuevo punto del orden del día sobre el problema en la siguiente sesión disponible del grupo de trabajo auxiliar, sin obtener previamente la aprobación por parte del WP.29. En estas circunstancias, el presidente presentará un informe sobre los progresos al WP.29 a la mayor brevedad posible.

Al final del proceso de arbitraje, el presidente presentará un informe al WP.29.

3.1. Cuando el problema pueda resolverse dentro del marco reglamentario actual:

La interpretación del reglamento de las Naciones Unidas acordada en el grupo de trabajo se aplicará y las autoridades de homologación expedirán las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas en consecuencia.

3.2. Cuando el problema no pueda resolverse dentro del marco reglamentario actual:

Se deberá informar de ello al WP.29, que solicitará al grupo de trabajo auxiliar pertinente que examine el problema como punto prioritario en su siguiente sesión. El orden del día de la sesión se modificará en consecuencia.

El grupo de trabajo auxiliar examinará todas las propuestas sobre el problema de interpretación y presentará propuestas formales al WP.29 a fin de modificar el reglamento de las Naciones Unidas de que se trate siguiendo los procedimientos normales. El WP.29 examinará el problema como punto prioritario en su siguiente sesión.

Anexo 7

Procedimiento de homologaciones con exención relativas a nuevas tecnologías

- 1. Las Partes contratantes que apliquen un reglamento podrán, a solicitud del fabricante, conceder una homologación con exención con arreglo a un reglamento de las Naciones Unidas con respecto a un vehículo, equipo o pieza que incorpore tecnologías que sean incompatibles con uno o más de los requisitos de dicho reglamento, a reserva de la concesión de la autorización por el Comité de Administración del Acuerdo de 1958 con arreglo al procedimiento descrito en los apartados 2 a 12 del presente anexo.

2. En espera de la decisión sobre la concesión de la autorización de la homologación con exención, la Parte contratante que aplique el reglamento de las Naciones Unidas podrá conceder una homologación provisional solo para su territorio. Otras Partes contratantes que apliquen dicho reglamento podrán decidir aceptar esta homologación provisional en su territorio.
3. La Parte contratante que haya concedido la homologación provisional mencionada en el apartado 2 del presente anexo notificará al Comité de Administración su decisión y presentará un expediente con lo siguiente:
 - a) motivos por los cuales las tecnologías o conceptos en cuestión hacen que el vehículo, equipo o pieza sean incompatibles con los requisitos del reglamento de las Naciones Unidas;
 - b) una descripción de los aspectos de seguridad, de protección del medio ambiente y de otro tipo y las medidas adoptadas;
 - c) una descripción de los ensayos y los resultados que demuestre que queda garantizado, como mínimo, un nivel de seguridad y protección medioambiental equivalente al garantizado por los requisitos cuya exención se solicita;
 - d) una solicitud de autorización para conceder una homologación con exención del reglamento de las Naciones Unidas para el tipo de vehículo, equipo o pieza.
4. El Comité de Administración examinará la notificación completa a que se refiere el apartado 3 del presente anexo en su propia sesión tras la recepción de la notificación, siempre que la notificación se haya recibido al menos tres meses antes de dicha sesión. Tras examinar la notificación, el Comité de Administración podrá decidir autorizar o denegar la concesión de la homologación con exención o remitir el asunto al grupo de trabajo auxiliar competente.
5. La decisión del Comité de Administración se aprobará de conformidad con el procedimiento indicado en el artículo 8 del apéndice.
6. La homologación con exención solicitada de conformidad con un reglamento de las Naciones Unidas, mencionada en el apartado 3 del presente anexo, se considerará autorizada a menos que, en el plazo de un mes 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 de Administración, más de una quinta parte de las Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas en el momento de la notificación haya informado al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas su *desacuerdo con la homologación con exención*.
7. Cuando la autorización para conceder la homologación con exención se haya adoptado, el Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas lo comunicará lo antes posible a las Partes contratantes que apliquen el reglamento pertinente de las Naciones Unidas.

A partir de la fecha de esa notificación, la Parte contratante a que se refiere el apartado 3 del presente anexo puede entregar la homologación con exención de conformidad con el reglamento de las Naciones Unidas. Las Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas aceptarán la homologación con exención, a excepción de aquellas que hayan notificado su desacuerdo o su intención de no aceptarla de inmediato al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. Las Partes contratantes que hayan notificado su desacuerdo o su intención de no aceptar la homologación con exención de inmediato, con la autorización del Comité de Administración pueden, en una fecha posterior, aceptar la homologación con exención mediante notificación de su decisión al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.
8. El Comité de Administración especificará las restricciones contenidas en la decisión de autorización. Los plazos no podrán ser inferiores a treinta y seis meses. Las Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas deberán aceptar la homologación con exención por lo menos hasta la expiración del plazo, en su caso, o cuando el reglamento de las Naciones Unidas en cuestión se modifique posteriormente según los apartados 9 y 10 del presente anexo con el fin de tener en cuenta la tecnología comprendida en la homologación con exención, hasta la fecha a partir de la cual las Partes contratantes podrán denegar homologaciones según la versión anterior del reglamento de las Naciones Unidas, lo que ocurra antes.

La Parte contratante autorizada a conceder la homologación con exención deberá garantizar que el fabricante cumple todas las restricciones asociadas con la homologación y que en el formulario de comunicación se indique claramente que se basa en una exención autorizada por el Comité de Administración.
9. Simultáneamente, el Comité de Administración informará al grupo de trabajo auxiliar responsable del reglamento de las Naciones Unidas acerca de la autorización para la concesión de la homologación con exención.

La Parte contratante autorizada para conceder la homologación con exención deberá presentar al grupo de trabajo auxiliar responsable del reglamento de las Naciones Unidas una propuesta para modificar el reglamento para el que se solicitó la homologación con exención, con el fin de adaptarlo al progreso tecnológico. Esta presentación se hará a más tardar en la próxima sesión del grupo de trabajo auxiliar después de la notificación de la decisión del Comité de Administración de acuerdo con el apartado 6 del presente anexo.

10. Tan pronto como se haya modificado y haya entrado en vigor el reglamento de las Naciones Unidas con el fin de tener en cuenta la tecnología para la que se ha concedido la homologación con exención, el fabricante estará autorizado a solicitar la homologación de tipo de conformidad con el reglamento de las Naciones Unidas modificado, en sustitución de la homologación con exención concedida previamente según dicho reglamento. Tan pronto como resulte razonable, la autoridad de homologación que conceda esa homologación de tipo deberá retirar la homologación con exención o informar a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación con exención de que se va a retirar esa homologación con exención.
11. Si el procedimiento para modificar el reglamento de las Naciones Unidas no se completa antes del vencimiento del plazo definido en el apartado 8 del presente anexo, se podrá prorrogar la validez de la homologación con exención a petición de la Parte contratante que la haya concedido, a reserva de una decisión adoptada con arreglo al procedimiento descrito en los apartados 2 y 3 del presente anexo. Sin embargo, si la Parte contratante que ha sido autorizada a conceder la homologación con exención no ha presentado una propuesta para modificar el reglamento de las Naciones Unidas antes de la fecha tope especificada en el apartado 9 del presente anexo, dicha Parte contratante deberá retirar inmediatamente esta homologación con exención, teniendo en cuenta no obstante el plazo tal como se define en el apartado 8 del presente anexo. La Parte contratante que ha retirado la homologación con exención informará al Comité de Administración en consonancia en su próxima sesión.
12. Si el Comité de Administración decide denegar una autorización para conceder una homologación con exención, la Parte contratante que haya expedido la homologación provisional a que se refiere el apartado 2 del presente anexo podrá retirar esa homologación provisional. En ese caso, dicha Parte contratante deberá dar aviso inmediato al titular de la homologación provisional de que esta, concedida de conformidad con el apartado 2 del presente anexo, se retirará seis meses después de la fecha de la decisión, teniendo en cuenta que la homologación provisional será válida por lo menos durante doce meses a partir de la fecha de su concesión.

Anexo 8

Condiciones generales relativas a los métodos de ensayo virtual

1. Modelo de ensayo virtual

El siguiente esquema deberá utilizarse como estructura básica para describir y realizar los ensayos virtuales:

- a) finalidad;
- b) modelo estructural;
- c) condiciones límite;
- d) hipótesis de carga;
- e) cálculo;
- f) evaluación;
- g) documentación.

2. Fundamentos de la simulación y el alzado por ordenador

2.1. Modelo matemático

El modelo matemático deberá ser facilitado por el fabricante. Deberá reflejar la complejidad de la estructura de los vehículos de rueda, los equipos y las piezas que vayan a ensayarse en relación con los requisitos de los reglamentos de las Naciones Unidas de que se trate y sus condiciones límite.

Lo mismo se aplicará, *mutatis mutandis*, a los ensayos de componentes independientes del vehículo.

2.2. Proceso de validación del modelo matemático

El modelo deberá validarse comparándolo con las condiciones reales de ensayo.

Para ello deberá realizarse un ensayo físico apropiado a fin de comparar sus resultados con los obtenidos con el modelo matemático. Deberá demostrarse la comparabilidad de los resultados de los ensayos. El fabricante o el servicio técnico deberán levantar acta de validación y presentársela a la autoridad de homologación.

Todo cambio introducido en el modelo matemático o en el software que pueda invalidar el acta de validación deberá comunicarse a la autoridad de homologación, que podrá exigir que se inicie un nuevo proceso de validación.

2.3. Documentación

El fabricante deberá proporcionar los datos y herramientas auxiliares utilizados para la simulación y el cálculo, debidamente documentados para el servicio técnico.

3. Herramientas y apoyo

A petición de la autoridad de homologación o del servicio técnico, el fabricante deberá proporcionar las herramientas necesarias, incluido el software adecuado, o dar acceso a las mismas.

Además, el fabricante deberá ofrecer a la autoridad de homologación o al servicio técnico el apoyo que sea oportuno.

El acceso y el apoyo proporcionados al servicio técnico no eximen a este de sus obligaciones respecto a las aptitudes de su personal, el pago de derechos de licencia y el respeto de la confidencialidad.