

**COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA**

**FORO MUNDIAL  
PARA LA ARMONIZACIÓN DE  
LA REGLAMENTACIÓN SOBRE  
VEHÍCULOS (WP.29)  
FUNCIONAMIENTO  
PARTICIPACIÓN**

**Tercera edición**



**NACIONES UNIDAS**

**COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA**

**FORO MUNDIAL  
PARA LA ARMONIZACIÓN DE  
LA REGLAMENTACIÓN SOBRE  
VEHÍCULOS  
(WP.29)**

**FUNCIONAMIENTO  
PARTICIPACIÓN**

**Tercera edición**



**NACIONES UNIDAS  
Nueva York y Ginebra, 2012**

ECE/TRANS/NONE/2012/1

Copyright © Naciones Unidas, 2012  
Todos los derechos reservados  
Impreso en las Naciones Unidas, Ginebra (Suiza)

## **Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE)**

La Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas administradas por el Consejo Económico y Social (ECOSOC). Fue creada en 1947 con el mandato de ayudar a reconstruir la Europa de posguerra, desarrollar la actividad económica y fortalecer las relaciones económicas entre los países europeos, y entre Europa y el resto del mundo. Durante la Guerra Fría, la CEPE se desempeñó como un foro extraordinario para el diálogo y la cooperación económicos entre el Este y el Oeste. Pese a lo complejo de este período, se lograron éxitos importantes y se alcanzó un consenso que dio lugar a numerosos acuerdos de armonización y normalización.

En la era posterior a la Guerra Fría, la CEPE incorporó no solo muchos nuevos Estados miembros sino también nuevas funciones. Desde el comienzo de los años noventa esta organización se centró en el análisis del proceso de transición, utilizando su experiencia de armonización para facilitar la integración de los países de Europa Central y Oriental en los mercados mundiales.

La CEPE es el foro en el que los países de Europa Occidental, Central y Oriental, Asia Central y América del Norte —un total de 56 países— se reúnen para forjar las herramientas de su cooperación económica. Esta cooperación se refiere a la economía, las estadísticas, el medio ambiente, el transporte, el comercio, la energía sostenible, las maderas y los asentamientos humanos. La Comisión brinda un marco regional para la elaboración y armonización de convenios, reglamentos y normas. Sus expertos proporcionan asistencia técnica a los países de Europa Sudoriental y a la Comunidad de Estados Independientes. Esta asistencia se presta en forma de servicios consultivos y seminarios y talleres de capacitación en los que los diversos países pueden intercambiar sus experiencias y prácticas óptimas.

## **El transporte en la CEPE**

El Comité de Transportes Interiores (CTI) de la CEPE facilita el movimiento internacional de personas y mercancías en los modos de transporte interiores. Tiene como objetivo mejorar la competitividad, la seguridad, la eficiencia energética y la protección del sector del transporte. Al mismo tiempo, se dedica a reducir los efectos adversos de las actividades del transporte en la salud pública y el medio ambiente y a contribuir eficazmente al desarrollo sostenible. El CTI es:

- Un centro de normas y acuerdos multilaterales sobre el transporte en Europa y fuera de este continente, por ejemplo la reglamentación a nivel mundial del transporte de mercancías peligrosas y de la construcción de vehículos de carretera;
- Un acceso a la asistencia técnica y el intercambio de las prácticas óptimas;
- Un promotor de la planificación de la inversión entre múltiples países;
- Un participante sustancial en las iniciativas de facilitación del transporte y el comercio;
- Un centro histórico de estadísticas del transporte.

Durante más de seis decenios, el CTI ha brindado una plataforma de cooperación intergubernamental para facilitar y desarrollar el transporte internacional mejorando al mismo tiempo su seguridad y repercusión ambiental. Los principales resultados de esta labor constante e importante se reflejan en más de 50 acuerdos y convenios internacionales que proporcionan el marco jurídico internacional y las normas técnicas para el desarrollo del transporte internacional por carretera, ferrocarril y vías navegables interiores y del transporte intermodal y de mercancías peligrosas, y para la construcción de vehículos. Teniendo en cuenta las necesidades del sector del transporte y sus entidades reguladoras, la CEPE brinda un enfoque equilibrado para el tratamiento de las cuestiones tanto de facilitación como de protección.

## Índice

Prólogo y resumen .....	1
Capítulo I Participación en el WP.29 .....	3
Capítulo II Organización del WP.29 y de sus órganos subsidiarios .....	7
Capítulo III Acuerdos administrados por el WP.29 .....	11
Capítulo IV Proceso de Elaboración de Normas en el WP.29 .....	21
Capítulo V Consideraciones especiales que comportan los acuerdos administrados por el WP.29 ....	24
<b>Anexos</b>	
Anexo I Mandato y reglamento del foro mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (WP.29) .....	29
Anexo II Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones .....	39
Anexo III Acuerdo relativo al establecimiento de normas técnicas mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998.....	51
Anexo IV Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones.....	69
Anexo V Lista de organizaciones no gubernamentales que actualmente participan de forma habitual en las actividades del WP.29 .....	81
Anexo VI Procesos nacionales y regionales de desarrollo normativo y vigilancia del cumplimiento .....	83
<i>Sección 1</i> Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos - Entorno normativo - Unión Europea .....	85
<i>Sección 2</i> Procesos normativos y de observancia en el Japón .....	89
<i>Sección 3</i> Procesos nacionales de formulación y observancia de las normas vinculadas con una amplia seguridad de los vehículos automotores en la Federación de Rusia .....	99
<i>Sección 4</i> Proceso normativo - Estados Unidos de América.....	103
<i>Sección 5</i> Proceso normativo - Canadá.....	121
<i>Sección 6</i> Panorama de la reglamentación sobre vehículos automotores en la India .....	125
<i>Sección 7</i> Procedimiento de aprobación y revisión de las normas relativas a la seguridad de los vehículos automotores en Corea; Ley de gestión de los vehículos automotores y sistema de autocertificación.....	131

## Gráficos

Capítulo II	Gráfico 1 - Tendencias de los accidentes del tráfico en el Japón .....	89
Capítulo III	Gráfico 2 - Vinculación entre las medidas de seguridad.....	91
	Gráfico 3 - Proceso de mejoramiento de la reglamentación en materia de seguridad con anterioridad y posterioridad a la adopción de medidas .....	91
	Gráfico 4 - Emisiones de CO <sub>2</sub> producidas por el sector del transporte.....	92
Capítulo V	Gráfico 5 - Índice de cumplimiento de las normas sobre NO <sub>2</sub> y PS (2001-2008).....	92
	Gráfico 6 - Índice de cumplimiento de las normas sobre ruido (1995-2008).....	93

\* \* \*

## Prólogo y resumen

La tercera edición de esta publicación, el Libro Azul, continúa proporcionando información precisa sobre el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29), al que presta servicios la División de Transportes de la CEPE. Esta información se refiere a su historia, su marco administrativo y jurídico (con inclusión de una guía para el usuario) y los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas que administra el Foro Mundial.

Como foro permanente de debate en el marco institucional del Comité de Transportes Interiores de la CEPE, el Foro Mundial WP.29 cuenta con un mandato y un reglamento específico. Es esencial la buena administración de los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre los vehículos de motor: los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio. El WP.29 asegura la uniformidad entre los reglamentos y normas elaborados en el marco jurídico de esos tres Acuerdos de las Naciones Unidas.

El Foro Mundial es un foro universal único en el que participan naciones de todo el mundo. Todo país Miembro de las Naciones Unidas puede participar en sus actividades y está invitado a adherir a uno o más de dichos Acuerdos sobre vehículos. Todas las organizaciones regionales de integración económica (REIO) creadas por los países pueden también participar y, si lo permiten sus disposiciones subsidiarias, convertirse en partes contratantes de los Acuerdos.

Las organizaciones gubernamentales (OG) y las organizaciones no gubernamentales (ONG) también están habilitadas para participar en la labor del Foro Mundial, pero en su caso en carácter consultivo.

La labor del Foro Mundial es transparente: sus programas, documentos de trabajo, informes y documentos oficiales pueden consultarse sin restricciones en el sitio web del WP.29: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>.

Las principales características de los acuerdos administrados por el WP.29 son las siguientes.

El Acuerdo de 1958 proporciona el marco jurídico y administrativo para establecer Normas internacionales de las Naciones Unidas (anexas al Acuerdo) con disposiciones uniformes sobre ensayos orientados al rendimiento, procedimientos administrativos para la concesión de homologaciones, para la uniformidad de la construcción y para el reconocimiento mutuo de las homologaciones concedidas por las Partes Contratantes. Al adherir al Acuerdo, las Partes Contratantes no se obligan a aplicar todas las Normas de las Naciones Unidas anexas: pueden elegir cuáles de ellas han de aplicar. El Acuerdo de 1958 cuenta actualmente con 50 Partes Contratantes y 127 Normas de las Naciones Unidas anexas. Dichas normas se adaptan continuamente al progreso técnico, cuando corresponda, para tomar en cuenta la orientación técnica y política de las Partes Contratantes, la evolución del conocimiento científico y el progreso tecnológico.

El Acuerdo de 1998 dispone que las Partes Contratantes establecerán, mediante votación por consenso, Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas (UN GTRs) que incorporarán a un Registro Mundial. Dichas normas contienen

requisitos de rendimiento y procedimientos de ensayo mundialmente armonizados. Cada una de ellas contiene amplias notas sobre su elaboración. En el texto figuran constancias del razonamiento técnico, las fuentes de investigación utilizadas, las consideraciones de costos y beneficios y las referencias a los datos consultados. Las Partes Contratantes utilizan sus procesos nacionales de formulación de normas para trasladar las Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas a su legislación nacional. El Acuerdo de 1998 cuenta actualmente con 33 Partes Contratantes y 11 Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas que han sido incorporadas al Registro Mundial de la Organización.

El Acuerdo de 1997 permite a las Partes Contratantes establecer Normas de las Naciones Unidas aplicables a las inspecciones periódicas de los vehículos en servicio. Las Partes Contratantes reconocerán recíprocamente los certificados de inspección internacionales otorgados de conformidad con las Normas de las Naciones Unidas anexas al Acuerdo. El Acuerdo de 1997 cuenta con 12 Partes Contratantes y 2 Normas de las Naciones Unidas anexas.

La votación final sobre nuevas Normas de las Naciones Unidas, Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas y enmiendas a las existentes se llevará a cabo, según las disposiciones internas de cada Acuerdo, en el Comité Administrativo o en el Comité Ejecutivo. Dichos comités están integrados exclusivamente por los representantes gubernamentales de las Partes Contratantes. Antes de la adopción de decisiones, todas las propuestas presentadas por los grupos de trabajo subsidiarios vuelven a examinarse en los periodos de sesiones del Foro Mundial WP.29, en los que participan los representantes de todos los países —ya sean o no Partes Contratantes— y los expertos de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales.

El Foro Mundial WP.29, gracias a su larga experiencia y conocimientos especializados, y a la participación de todos los interesados, ha demostrado la capacidad de elaborar Normas de las Naciones Unidas y Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas de gran calidad. Las Partes Contratantes, como por ejemplo la Unión Europea, han decidido organizar su legislación interna mediante referencias directas a las Normas de las Naciones Unidas anexas al Acuerdo de 1958. Otros países que no son Partes Contratantes aplican voluntariamente en su territorio las Normas de las Naciones Unidas. Recientemente, algunas Partes Contratantes en el Acuerdo de 1998, como el Canadá, la República Popular de China, la India y los Estados Unidos de América, han establecido varias nuevas Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas, que paralelamente se están incorporando a las Normas de las Naciones Unidas anexas al Acuerdo de 1958.

## Capítulo I

### Participación en el WP.29

El WP.29 fomenta la participación en sus actividades estimulando la cooperación y la colaboración entre los países y entre las organizaciones regionales de integración económica en relación con las cuestiones técnicas que el Foro y sus grupos de trabajo examinan. El WP.29 fomenta también un diálogo abierto y transparente entre los órganos de reglamentación gubernamentales, otros expertos técnicos competentes en materia de especificaciones técnicas para vehículos y el público en general, con objeto de que se adopten las mejores prácticas de seguridad y protección del medio ambiente y de que se tengan en cuenta las consecuencias económicas cuando se elaboran las Normas de las Naciones Unidas. Las reuniones del WP.29 son públicas. Pueden asistir a las reuniones y observar sus trabajos cualquier gobierno y cualquier otra parte interesada.

#### Participación de los gobiernos

De conformidad con el artículo 1 del mandato y el reglamento del WP.29 (anexo I), todo país Miembro de las Naciones Unidas y toda organización regional de integración económica creada por países Miembros de las Naciones Unidas pueden participar plenamente o con carácter consultivo en las actividades del WP.29 y ser parte contratante en los acuerdos administrados por el WP.29. Las condiciones de participación en el WP.29 se describen en detalle en el mandato y en el reglamento que figuran en el anexo I.

El procedimiento oficial para participar es muy sencillo: basta con enviar una carta firmada por el funcionario autorizado del país o de la organización regional de integración económica (REIO) interesados en la que se notifique a la Secretaría del WP.29 el deseo de ese país o de esa organización de enviar representantes a las reuniones y de participar en las actividades del WP.29.

Si un país o una organización regional de integración económica desean ser parte contratante en un acuerdo administrado por el WP.29, su consentimiento para obligarse debe corresponder a las disposiciones de ese acuerdo. Esas disposiciones comprenden la firma y la notificación de la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y figuran respectivamente en el artículo 6 del Acuerdo de 1958, el artículo 9 del Acuerdo Mundial de 1998 y el artículo 4 del Acuerdo de 1997 sobre inspección técnica periódica, (anexos II, III y IV, respectivamente).

Cuando un acuerdo está abierto a la firma y un país u organización regional de integración económica expresa mediante su firma el consentimiento para obligarse en virtud de dicho acuerdo, la firma ha de ser:

- Efectuada personalmente por el Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores de ese país, o
- Efectuada por otra persona con plenos poderes firmados por uno de los representantes mencionados de un país o de una organización regional de integración económica, con clara indicación del nombre del acuerdo y del nombre y el cargo del funcionario autorizado para firmar.

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

Cuando los acuerdos están ya en vigor y ha terminado el período durante el cual estuvieron abiertos a la firma, un país o una organización regional de integración económica puede expresar su consentimiento en obligarse en virtud del acuerdo depositando un instrumento de adhesión en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Se reproducen a continuación modelos de instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación y de adhesión.

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

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

**RATIFICACIÓN/ACEPTACIÓN/APROBACIÓN**

**CONSIDERANDO** que el [título del tratado, convención, acuerdo, etc.] fue [concertado, aprobado, abierto para su firma, etc.] en [lugar] el [fecha],

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

**POR CONSIGUIENTE**, yo, [nombre y título del Jefe del Estado, el Jefe del Gobierno o el Ministro de Relaciones Exteriores] declaro que el Gobierno de [nombre de un Estado], habiendo examinado dicho [tratado, convención, acuerdo, etc.], [ratifica, acepta, aprueba] el mismo y se compromete firmemente a cumplir y llevar a cabo las estipulaciones que contiene.

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

[Firma]

## MODELO DE INSTRUMENTO DE ADHESIÓN

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

### ADHESIÓN

**CONSIDERANDO** que el [título del tratado, convención, acuerdo, etc.] fue [concertado, aprobado, abierto para su firma, etc.] en [lugar] el [fecha],

**POR CONSIGUIENTE**, yo, [nombre y título del Jefe del Estado, el Jefe del Gobierno o el Ministro de Relaciones Exteriores] declaro que el Gobierno de [nombre de un Estado], habiendo examinado el mencionado [tratado, convención, acuerdo, etc.], se adhiere al mismo y se compromete fielmente a cumplirlo y a llevar a cabo las estipulaciones que contiene.

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

[Firma]

### Participación de las organizaciones no gubernamentales

De conformidad con el artículo 1 del mandato y del reglamento, las ONG pueden participar con carácter consultivo en el WP.29. Para que una ONG participe en el WP.29, debe primero estar reconocida como entidad de *carácter consultivo* por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas. Cuando están reconocidas como entidades de carácter consultivo por el Consejo Económico y Social, las ONG pueden contribuir a los programas de trabajo y a los objetivos del WP.29 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) como expertos técnicos o asesores y consultores de los gobiernos y de la secretaría. El número de ONG que participa en cualquier momento en las actividades del WP.29 y de sus órganos subsidiarios varía habitualmente entre 6 y 15, según los temas inscritos en el programa, y este número es menor en los períodos de sesiones de los grupos de trabajo subsidiarios y de los grupos de trabajo oficiosos.

Las ONG contribuyen considerablemente al proceso normativo de las Naciones Unidas en materia de seguridad de los vehículos de ruedas, medio ambiente, energía y protección contra el robo. A menudo se les pide que aporten datos y asesoramiento técnico. En casos especiales, ganan apoyo para sus posiciones invirtiendo en pruebas y análisis y poniendo la información resultante a disposición de los expertos que elaboran las Normas de las Naciones Unidas. Ocasionalmente y en respuesta a solicitudes formuladas por los expertos técnicos, han propuesto Normas de las Naciones Unidas y enmiendas a Normas de las Naciones Unidas existentes. También han propugnado ciertas posiciones de política y aportado testimonios a los órganos legislativos de los gobiernos participantes.

Para solicitar que se la reconozca como entidad de carácter consultivo, la organización enviará una carta de intenciones a la Sección de las ONG de la División de Apoyo y Coordinación del Consejo Económico y Social en el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales y solicitará el impreso correspondiente.

La dirección es:

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

La carta en que se solicite el formulario deberá llevar el membrete de la organización e ir firmada por su Secretario General o Presidente. Se deberá acompañar una declaración de la misión de la ONG, una descripción sucinta de sus principales actividades y una descripción de la naturaleza orgánica de la ONG (por ejemplo, coalición nacional de x número de ONG, u ONG internacional con x número de afiliados). Cuando la sección de las ONG reciba la carta de intenciones expedirá por correo a la organización la documentación necesaria para presentar la solicitud, que consiste en un cuestionario y material de base.

El plazo para recibir las solicitudes cumplimentadas es el 1º de junio de cada año. El Comité sobre las ONG del ECOSOC (antes descrito) se reúne anualmente para examinar estas solicitudes. Los 19 miembros del Comité recomiendan luego al ECOSOC las solicitudes que se deben aceptar. Estas recomendaciones se someten al pleno del Consejo Económico y Social, que toma la decisión definitiva.

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

## Capítulo II

### Organización del WP.29 y de sus órganos subsidiarios

El WP.29 es un grupo de trabajo del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa. Como se expuso anteriormente, se ha convertido en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) (véase el organigrama que figura más adelante). Su función y la de sus grupos de trabajo subsidiarios consiste en elaborar nuevas Normas de las Naciones Unidas y nuevas Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas, armonizar las Normas de las Naciones Unidas existentes y enmendar y actualizar las normas mencionadas actuales en las esferas de interés que abarcan los acuerdos administrados por el WP.29.

La gestión cotidiana de las actividades del WP.29 está a cargo de la Secretaría de la CEPE. La Secretaría aporta el apoyo administrativo necesario a todos los períodos de sesiones, incluida la preparación de los informes. La coordinación de los trabajos del WP.29 está en manos de un pequeño Comité Directivo (WP.29/AC.2) compuesto por el Presidente, el Vicepresidente y la Secretaría del WP.29, el Presidente y el Vicepresidente del Comité Ejecutivo de cada uno de los acuerdos administrados por el WP.29, los representantes de la Comunidad Europea, el Japón y los Estados Unidos de América y el Presidente y el Vicepresidente de cada grupo de trabajo subsidiario del WP.29. Las funciones del WP.29/AC.2 consisten en preparar y recomendar un programa de trabajo al WP.29, examinar los informes y las recomendaciones de los grupos de trabajo subsidiarios e determinar las cuestiones que requieren la adopción de medidas por el WP.29 y el plazo para su examen, y formular recomendaciones al WP.29. El anexo I contiene información adicional sobre el mandato y el reglamento del WP.29.

Se han formulado Normas de las Naciones Unidas especiales para atender las necesidades de seguridad en relación con el gas de petróleo licuado (GPL), el gas natural comprimido (GNC) y los vehículos eléctricos. Las Normas de las Naciones Unidas actuales fueron adoptadas, y cuando corresponda serán actualizadas, para tomar en cuenta las nuevas tecnologías tales como los vehículos híbridos que se enchufan para su recarga. En virtud del Acuerdo de 1998 se ha creado un equipo de trabajo sobre el proyecto "vehículos de hidrógeno y de pilas de combustible", para preparar NTM de las Naciones Unidas relativas tanto a las cuestiones de seguridad como de medio ambiente aplicables a dichos vehículos. Más recientemente se ha establecido un grupo de trabajo oficioso para estudiar la medición y la certificación de las emisiones de los vehículos híbridos pesados.

Normalmente, el WP.29 se reúne tres veces al año. Los grupos de trabajo subsidiarios de expertos se reúnen dos veces al año. El WP.29/AC.2 se reúne antes de cada período de sesiones del WP.29. Los principales temas examinados por estos grupos de trabajo de expertos son los siguientes.

#### **La seguridad activa de los vehículos y de sus componentes (prevención de accidentes)**

Las Normas de las Naciones Unidas y las NTM de las Naciones Unidas tratan de mejorar el comportamiento, el manejo y el equipo de los vehículos para reducir la probabilidad de un accidente. Algunas de las normas tienen por objeto aumentar la capacidad de los conductores para detectar y evitar las circunstancias peligrosas. Con otras se busca aumentar la capacidad de los conductores para controlar sus vehículos. Como ejemplo concreto de Normas de las Naciones Unidas actuales cabe citar las relativas a los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa, frenos y aparatos de rodadura, incluidos la dirección, los neumáticos y la estabilidad al vuelco. Esta parte de la tecnología está cambiando rápidamente. La aparición de tecnologías avanzadas (por ejemplo, la electrónica, la informática y las tecnologías de la comunicación) ofrece ahora oportunidades para buscar nuevas soluciones que puedan ayudar a los conductores a evitar accidentes.

## **La seguridad pasiva de los vehículos y de sus componentes (resistencia al choque)**

Las Normas de las Naciones Unidas y las NTM de las Naciones Unidas en esta esfera tienen por objeto minimizar la posibilidad de que los ocupantes de un vehículo y otros usuarios de la carretera resulten heridos en caso de accidente y reducir además la gravedad de las heridas que se produzcan. Se hace amplio uso de las estadísticas sobre accidentes para determinar los problemas de seguridad en relación con los cuales se necesita una Norma de las Naciones Unidas o una NTM de las Naciones Unidas o la modificación de una norma existente, y para precisar el criterio adecuado de coste y beneficio cuando se mejoran las prescripciones de funcionamiento en este sector. Ello es importante, dado el efecto general que las nuevas prescripciones tendrán en la construcción, el diseño y el coste de los vehículos. Como ejemplos concretos de Normas de las Naciones Unidas y NTM de las Naciones Unidas actuales cabe citar las relativas a la capacidad de la estructura del vehículo para absorber la energía del impacto y resistir la intrusión en el habitáculo, los sistemas de retención y protección de los ocupantes adultos y los niños, la estructura de los asientos, los cristales, la retención y los seguros de las puertas, la protección de los peatones y, en el caso de las motocicletas, la calidad del casco protector de sus conductores. Esta parte de la tecnología está cambiando también rápidamente y adquiriendo mayor complejidad. Como ejemplo cabe citar los dispositivos de protección avanzada que adaptan su acción a las circunstancias de cada accidente. Además, la modificación del parque de vehículos está suscitando problemas de agresividad y de compatibilidad de los vehículos.

### **Consideraciones ambientales**

Se han formulado Normas de las Naciones Unidas y NTM de las Naciones Unidas con el fin de atender los requisitos específicos de seguridad de los vehículos para el transporte de gas de petróleo licuado (GPL) y gas natural comprimido (GNC), y de los vehículos eléctricos. Las Normas de las Naciones Unidas y las NTM de las Naciones Unidas actuales han sido adaptadas, y lo serán nuevamente cuando corresponda, para tomar en cuenta las nuevas tecnologías tales como los vehículos híbridos que se enchufan a una alimentación de corriente. Se ha creado un equipo de trabajo sobre el proyecto "vehículos de hidrógeno y de pilas de combustible" para elaborar NTM de las Naciones Unidas relativas a los aspectos tanto de seguridad como ambientales de dichos vehículos

### **Consideraciones generales de seguridad**

Las Normas de las Naciones Unidas y las NTM de las Naciones Unidas en esta esfera se centran en las características del vehículo y de sus componentes que no están directamente relacionadas con las anteriores cuestiones. En esta categoría entran, por ejemplo, los limpiaparabrisas y los lavaparabrisas, los controles e instrumentos y los cristales, así como la defensa contra el robo; y las características de los vehículos de transporte público cuya especificación exige conocimientos especializados.

### **Consideraciones técnicas especiales**

En algunos casos, hay un problema concreto que es necesario resolver urgentemente o que ha de ser examinado por personas con conocimientos especiales. Si ello sucede, se puede encomendar el análisis del problema a un grupo de trabajo oficioso especial e invitar a este a preparar un proyecto de Norma de las Naciones Unidas o de NTM de las Naciones Unidas. Aunque tradicionalmente se reduce al mínimo el empleo de este método, la rápida aparición de nuevas tecnologías complejas aumenta la necesidad de utilizarlo.

### **Órganos subsidiarios del WP.29 encargados de las diferentes Normas de las Naciones Unidas**

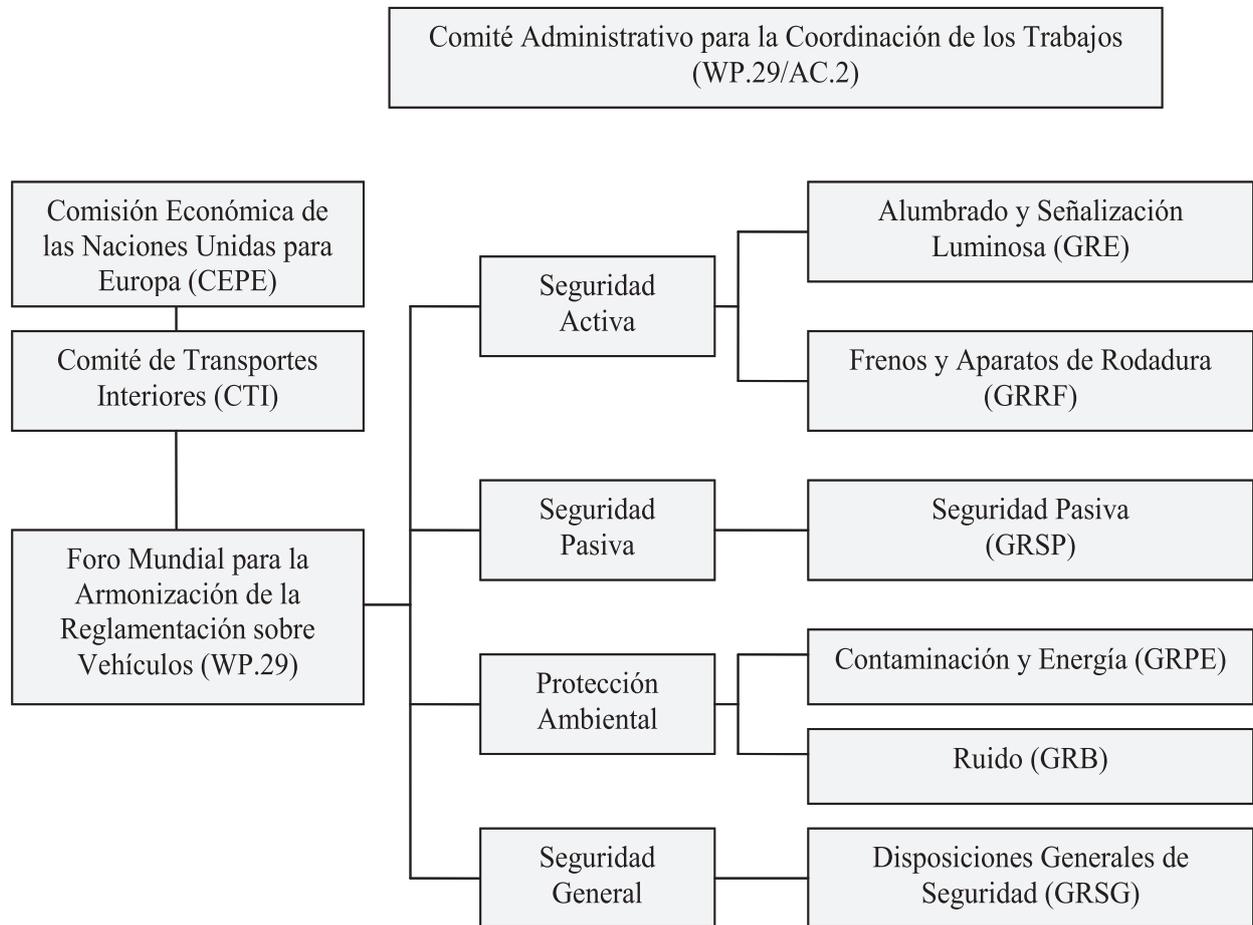
El WP.29 remite a sus órganos subsidiarios, para que preparen recomendaciones técnicas, las propuestas que recibe de nuevas Normas de las Naciones Unidas y NTM de las Naciones Unidas y de enmiendas a dichas

normas. Cada órgano subsidiario se compone de especialistas en la materia de que se ocupa el órgano. La distribución actual de los temas entre los órganos subsidiarios viene de la época de los "Grupos de Relatores" iniciales, algunos de los cuales se fusionaron luego y constituyeron las más recientes "Reuniones de Expertos". El trabajo realizado por los órganos subsidiarios se ha revelado tan útil e indispensable que se les ha dado carácter permanente y han sido a su vez rebautizados recientemente "Grupos de Trabajo". Hay actualmente seis grupos de trabajo dependientes del WP.29. Para respetar la tradición y mantener la continuidad del nombre de estos órganos subsidiarios, se ha conservado la abreviatura "GR" (que viene de la época de los "Groupes des Rapporteurs" y de los nombres de esos grupos en idioma francés) en las siglas de los grupos de trabajo y en la signatura de sus documentos de trabajo:

Encargado de la seguridad activa:	Grupo de Trabajo sobre alumbrado y señalización luminosa (GRE); Grupo de Trabajo sobre frenos y aparatos de rodadura (GRRF);
Encargado de la seguridad pasiva:	Grupo de Trabajo sobre seguridad pasiva (GRSP);
Encargado de la protección del medio ambiente:	Grupo de Trabajo sobre contaminación y energía (GRPE); Grupo de Trabajo sobre ruido (GRB);
Encargado de cuestiones generales de seguridad, incluidos los vehículos de servicio público:	Grupo de Trabajo sobre disposiciones generales de seguridad (GRSG);
Cuestiones técnicas especiales:	Grupos de trabajo officiosos creados por uno de los grupos de trabajo subsidiarios del WP.29 y que dependen de él o directamente del WP.29

# Cuadro 1

## Organigrama del WP.29



Comité Administrativo del Acuerdo de 1958 (WP.29/AC.1)
Comité Ejecutivo del Acuerdo de 1998 (WP.29/AC.3)
Comité Administrativo del Acuerdo de 1997 (WP.29/AC.4)

## Capítulo III

### Acuerdos administrados por el WP.29

#### Acuerdo de 1958

El Acuerdo de 1958 se concluyó el 20 de marzo de 1958, entró en vigor el 20 de junio de 1959, fue modificado el 10 de noviembre de 1967 y revisado el 16 de octubre de 1995. El Acuerdo establece procedimientos para establecer prescripciones uniformes para los nuevos vehículos de motor y su equipo y para la aceptación recíproca de las homologaciones efectuadas con arreglo a las Normas de las Naciones Unidas anexas al documento. Estas normas, adoptadas por las Partes Contratantes en virtud del Acuerdo de 1958, se aplican a la homologación de los vehículos de motor y del equipo de esos vehículos en venta en dichos países. El Acuerdo establece requisitos de seguridad y prescripciones en materia de medio ambiente (contaminación atmosférica y ruido), energía y protección contra el robo.

Actualmente, el reconocimiento recíproco con arreglo al Acuerdo se aplica a los sistemas, repuestos y equipo de los vehículos y no a los vehículos en su totalidad. En marzo de 2010, el Foro Mundial WP.29 dio comienzo al proyecto de Homologación Internacional del Vehículo Completo (IWVTA) y estableció un grupo de trabajo oficioso con un mandato para el periodo 2010-2016. Además de la labor vinculada con el concepto de WVTA, el grupo de trabajo oficioso también preparará una lista de los elementos del Acuerdo de 1958 que deben revisarse o complementarse.

El Acuerdo de 1958 tiene actualmente 50 Partes Contratantes, de las cuales 41 son países europeos miembros de la CEPE. Las otras Partes Contratantes son la Unión Europea (organización regional de integración económica), el Japón, Australia, Sudáfrica, Nueva Zelandia, la República de Corea, Malasia, Tailandia y Túnez. En el cuadro 2 figura la lista de las Partes Contratantes del Acuerdo y las fechas de su adhesión.

El Acuerdo tiene anexas 127 Normas de las Naciones Unidas. Estas normas regulan todas las categorías de vehículos de carretera y de maquinaria móvil que no transita por carretera y su equipo y repuestos y han sido adoptadas en diversos grados por las Partes Contratantes. El reconocimiento recíproco de la homologación por las Partes Contratantes que aplican las Normas de las Naciones Unidas ha facilitado el comercio de vehículos de motor y su equipo, en primer lugar en Europa y actualmente en todo el mundo.

Más específicamente, en años recientes la Unión Europea (UE) decidió reemplazar el mayor número posible de directivas de la UE por la Normas de las Naciones Unidas que figuran en el Acuerdo de 1958 y hacer referencia directa a dichas normas en el órgano administrativo de la UE. El texto completo del Acuerdo de 1958 figura en el anexo II.

#### Principales elementos del Acuerdo de 1958

- Pueden ser Partes Contratantes del Acuerdo de 1958 los miembros de la CEPE, otros Miembros de las Naciones Unidas y las organizaciones regionales de integración económica que participan en las actividades de la CEPE (art. 6).
- El Acuerdo de 1958 tiene por objeto establecer Normas de las Naciones Unidas para los vehículos de ruedas, el equipo y los repuestos que se puedan instalar o utilizar en esos vehículos y las condiciones para la concesión de la homologación y su reconocimiento recíproco para uso de las Partes Contratantes que elijan aplicar esas normas en gran parte mediante la homologación.
- El Comité Administrativo del Acuerdo de 1958 (AC.1) está integrado por todas las Partes Contratantes del Acuerdo. El Comité Administrativo supervisa el proceso de elaboración y enmienda de Normas de las Naciones Unidas y aprueba estas normas o las enmiendas de las normas ya elaboradas.

- El Acuerdo no excluye que los países cuya reglamentación se aplica por autocertificación (certificación del fabricante) sean Partes Contratantes (art. 1, párr. 1) y reconoce la autocertificación como una alternativa a la homologación (art. 2).
- En virtud del Acuerdo, las nuevas Normas de las Naciones Unidas y las enmiendas de dichas normas existentes se aprueban en votación, por mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes. La norma aprobada se transmite al Secretario General de las Naciones Unidas y se notifica luego a cada Parte Contratante.
- La nueva Norma de las Naciones Unidas o la enmienda de una Norma de las Naciones Unidas existente entra en vigor para todas las Partes Contratantes que no hayan comunicado su oposición al Secretario General en el término de seis meses después de la notificación, salvo oposición de más de un tercio de las Partes Contratantes. Si más de un tercio de las Partes Contratantes se opone, la Norma de las Naciones Unidas o su enmienda no entrará en vigor para ninguna Parte Contratante.
- Las Normas de las Naciones Unidas anexas al Acuerdo de 1958 tienen que comprender las especificaciones técnicas, y especificaciones alternativas si procede; los métodos de prueba necesarios para demostrar que se cumplen las especificaciones de funcionamiento; las condiciones para la concesión de la homologación y para su reconocimiento recíproco, incluido el marcado y las condiciones para garantizar la conformidad de la producción (COP); y la fecha en que la Norma de las Naciones Unidas entrará en vigor (art. 1, párr. 2).
- La Parte Contratante que haya adoptado una Norma de las Naciones Unidas anexa al Acuerdo podrá homologar el equipo y los repuestos de los vehículos de motor a que se aplique esa norma y deberá aceptar la homologación de cualquier otra Parte Contratante que haya adoptado la misma norma.
- El Acuerdo también permite que una Parte Contratante, previa notificación, comience a aplicar una Norma de las Naciones Unidas después de que haya sido anexada al Acuerdo o que deje de aplicar una Norma de las Naciones Unidas 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.
- Las Partes Contratantes que concedan una homologación deberán disponer de la competencia técnica necesaria para ello y de la competencia requerida para garantizar la conformidad de la producción. La Parte Contratante que aplique la Norma de las Naciones Unidas por medio de la homologación podrá rehusar esta si no se reúnen dichas condiciones.

## Cuadro 2

### Partes contratantes del Acuerdo de 1958

Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones  
(E/ECE/324 - E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

Fecha de entrada en vigor: Versión original: 20 de junio de 1959  
Revisión 1: 10 de noviembre de 1967  
Revisión 2: 16 de octubre de 1995

<i>Símbolo de la CEPE</i>	<i>Parte Contratante</i>	<i>Fecha de adhesión</i>
E 1	Alemania <sup>1</sup>	28 de enero de 1966
E 2	Francia	20 de junio de 1959
E 3	Italia	26 de abril de 1963
E 4	Países Bajos	29 de agosto de 1960
E 5	Suecia	20 de junio de 1959
E 6	Bélgica	5 de septiembre de 1959
E 7	Hungría	2 de julio de 1960
E 8	República Checa <sup>2</sup>	1º de enero de 1993
E 9	España	10 de octubre de 1961
E 10	Serbia <sup>3</sup>	12 de marzo de 2001
E 11	Reino Unido	16 de marzo de 1963
E 12	Austria	11 de mayo de 1971
E 13	Luxemburgo	12 de diciembre 1971
E 14	Suiza	28 de agosto de 1973
E 16	Noruega	4 de abril de 1975
E 17	Finlandia	17 de septiembre de 1976
E 18	Dinamarca	20 de diciembre de 1976
E 19	Rumania	21 de febrero de 1977
E 20	Polonia	13 de marzo de 1979
E 21	Portugal	28 de marzo de 1980
E 22	Federación de Rusia	17 de febrero de 1987
E 23	Grecia	5 de diciembre de 1992
E 24	Irlanda <sup>4</sup>	24 de marzo de 1998
E 25	Croacia <sup>5</sup>	8 de octubre de 1991
E 26	Eslovenia <sup>6</sup>	25 de junio de 1991
E 27	Eslovaquia <sup>7</sup>	1º de enero de 1993
E 28	Belarús	2 de julio de 1995
E 29	Estonia	1º de mayo de 1995

<sup>1</sup> La República Democrática Alemana adhirió a la República Federal de Alemania con efecto a partir del 3 de octubre de 1990.

<sup>2</sup> Sucesión de Checoslovaquia, notificación al Depositario C.N.229.1993.TREATIES de 14 de diciembre de 1993.

<sup>3</sup> Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.276.2001.TREATIES-3 de fecha 2 de abril de 2001.

<sup>4</sup> En virtud de la adhesión de la Unión Europea al Acuerdo el 24 de marzo de 1998.

<sup>5</sup> Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.66.1994.TREATIES-10 de 31 de mayo de 1994.

<sup>6</sup> Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.439.1992. TREATIES-53 de 18 de marzo de 1993.

<sup>7</sup> Sucesión de Checoslovaquia, notificación al Depositario C.N.184.1993.TREATIES, recibida el 20 de julio de 1994.

<i>Símbolo de la CEPE</i>	<i>Parte Contratante</i>	<i>Fecha de adhesión</i>
E 31	Bosnia y Herzegovina <sup>8</sup>	6 de marzo de 1992
E 32	Letonia	18 de enero de 1999
E 34	Bulgaria	21 de enero de 2000
E 35	Kazakhstan	08 January 2011
E 36	Lithuania	29 March 2002
E 37	Turkey	27 February 1996
E 39	Azerbaiyán	14 de junio de 2002
E 40	La ex República Yugoslava de Macedonia <sup>9</sup>	17 de noviembre de 1991
E 42	Unión Europea <sup>10</sup>	24 de marzo de 1998
E 43	Japón	24 de noviembre de 1998
E 45	Australia	25 de abril de 2000
E 46	Ucrania	30 de junio de 2000
E 47	Sudáfrica	17 de junio de 2001
E 48	Nueva Zelandia	26 de enero de 2002
E 49	Chipre <sup>11</sup>	1º de mayo de 2004
E 50	Malta <sup>11</sup>	1º de mayo de 2004
E 51	República de Corea	31 de diciembre de 2004
E 52	Malasia <sup>12</sup>	4 de abril de 2006
E 53	Tailandia <sup>13</sup>	1º de mayo de 2006
E 54	Albania	5 de noviembre de 2011
E 56	Montenegro <sup>14</sup>	3 de junio de 2006
E 58	Túnez	1º de enero de 2008

## Acuerdo Mundial de 1998

El Acuerdo Mundial de 1998 fue negociado y concluido con los auspicios de la CEPE y bajo la dirección de la Comunidad Europea, el Japón y los Estados Unidos de América. Quedó abierto a la firma el 25 de junio de 1998 y los Estados Unidos de América fueron su primer signatario. El Acuerdo establece un procedimiento que permite a países de todas las regiones del mundo elaborar conjuntamente Normas Técnicas Mundiales (NTM) de las Naciones Unidas relativas a la seguridad, los sistemas de protección del medio ambiente, las fuentes de energía y la defensa contra el robo de los vehículos de ruedas y de su equipo y repuestos. El equipo y los repuestos comprenden, aunque la lista no es exhaustiva, la construcción del vehículo, los sistemas de escape, los neumáticos, los motores, las barreras acústicas, las alarmas antirrobo, los dispositivos de advertencia y los sistemas de retención de los niños.

El objetivo final del Acuerdo de 1998 es mejorar continuamente la seguridad, disminuir la contaminación del medio ambiente y el consumo de energía y mejorar la protección contra el robo de los vehículos y de sus correspondientes repuestos y equipos mediante normas técnicas mundialmente uniformes. Al mismo tiempo se aportará un marco reglamentario previsible a la industria mundial del automóvil y a los consumidores y sus asociaciones. A diferencia del Acuerdo de 1958, el Acuerdo Mundial de 1998 no contiene disposiciones para el reconocimiento mutuo de las homologaciones, lo que permite a los países que no desean o no pueden asumir las obligaciones que impone el reconocimiento mutuo participar efectivamente en la elaboración de

<sup>8</sup> Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.35.1994.TREATIES de 2 de mayo de 1994.

<sup>9</sup> Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.142.1998.TREATIES-33 de fecha 4 de mayo de 1998.

<sup>10</sup> La homologación es concedida por sus Estados miembros con el respectivo símbolo de la CEPE.

<sup>11</sup> En virtud de su adhesión a la Unión Europea el 1º de mayo de 2004.

<sup>12</sup> No está obligada por el artículo 10 del Acuerdo.

<sup>13</sup> No está obligada por ninguna de las Normas ni por el artículo 10 del Acuerdo.

<sup>14</sup> Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.1346.2006. TREATIES-3, de fecha 11 de marzo de 2007.

Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas, independientemente del tipo de procedimientos de cumplimiento y observancia empleados en esos países. El texto completo del Acuerdo figura en el anexo III.

El Acuerdo de 1998 entró en vigor el 25 de agosto de 2000 para 8 Partes Contratantes y tiene actualmente 33 Partes Contratantes. El cuadro 3 contiene la lista de las Partes Contratantes del Acuerdo y la fecha de adhesión y de comienzo de aplicación del Acuerdo para cada una de ellas.

### **Principales elementos del Acuerdo Mundial de 1998**

- Podrán ser Partes Contratantes del Acuerdo de 1998 los miembros de la CEPE, así como otros Miembros de las Naciones Unidas y las organizaciones de integración económica formadas por países que participan en las actividades de la CEPE. Los organismos especializados y las organizaciones reconocidas como entidades consultivas de conformidad con lo previsto en el Acuerdo podrán participar en ese carácter en las deliberaciones de interés especial para el organismo o la organización (art. 2).
- El Comité Ejecutivo del Acuerdo de 1998 está compuesto por todas las Partes Contratantes del Acuerdo. El Comité Ejecutivo supervisa el proceso de recomendación, elaboración y modificación de Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas y aprueba esas normas o las enmiendas de dichas normas una vez elaboradas.
- El Acuerdo reconoce explícitamente la importancia de procurar y mejorar continuamente un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente, así como el derecho de las autoridades nacionales y subnacionales a adoptar y mantener normas técnicas que protejan más estrictamente la salud y el medio ambiente que las establecidas en el plano mundial (preámbulo).
- En el Acuerdo se dice explícitamente que uno de sus fines es velar por que las medidas tomadas en virtud del Acuerdo no promuevan ni den como resultado una reducción de la seguridad y de la protección del medio ambiente en el territorio de las Partes Contratantes, incluido el plano subnacional (art. 1).
- En la medida en que sea compatible con el logro de un alto nivel de protección del medio ambiente y de seguridad de los vehículos, el Acuerdo pretende también promover la armonización mundial de la reglamentación aplicable a los vehículos de ruedas y automotores (preámbulo).
- En el Acuerdo se hace hincapié en la elaboración transparente de las normas técnicas mundiales (art. 1).
- En el anexo A del Acuerdo se especifica que el término "procedimientos transparentes" comprende la oportunidad de que las opiniones y los argumentos estén representados en:
  - las reuniones del WP.29 y de sus grupos de trabajo por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas; y en
  - las reuniones de los grupos de trabajo y del Comité Ejecutivo del WP.29 por medio de consultas previas con los representantes de las Partes Contratantes.
- El Acuerdo ofrece dos vías diferentes para el establecimiento de Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas. La primera es la armonización de la reglamentación o de las normas existentes. La segunda es el establecimiento de una nueva Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas en ausencia de reglamentación o de normas (art. 6, párrs. 6.2 y 6.3) (véase el cuadro 4).
- El Acuerdo prevé que en el Compendio de posibles normas mundiales figure una lista de las normas existentes de las Partes Contratantes que necesitan armonización para facilitar su transición a normas mundiales. Las normas se añaden al Compendio si cuentan con el apoyo de un tercio de las Partes Contratantes presentes y votantes, incluido el voto del Japón, de la Comunidad Europea o de los

Estados Unidos de América. El Compendio se ampliará y reducirá en proporción directa a la existencia de normas que necesiten armonización (art. 5).

- El proceso de elaboración de una Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas armonizada comprende el examen técnico de las normas existentes de las Partes Contratantes y de las Normas de las Naciones Unidas, así como de las normas voluntarias internacionales pertinentes (por ejemplo, las de la Organización Internacional de Normalización). También se examina, cuando se dispone de ella, la evaluación comparada de las ventajas que ofrecen las Normas de las Naciones Unidas (llamada también evaluación de equivalencia funcional) (art. 1, párr. 1.1.2, y art. 6, párr. 6.2).
- El proceso de elaboración de una nueva Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas comprende la evaluación de su viabilidad técnica y económica y una evaluación comparada de las posibles ventajas y de la relación de coste y eficacia de otras soluciones alternativas, así como los métodos de prueba que se utilizarán para demostrar la conformidad (art. 6, párr. 6.3).
- Para enmendar una Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas se siguen los mismos procedimientos especificados en el párrafo 6.3 del artículo 6 para el establecimiento de una Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas (art. 6, párr. 6.4).
- Para establecer una nueva Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas, la votación debe ser consensual. Por lo tanto, si una Parte Contratante vota en contra de la norma propuesta, no se la establecerá (anexo B, art. 7, párr. 7.2).
- Una vez armonizada o elaborada, se inscribirá la Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas en un Registro Mundial, en el que se conservarán las Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas que pueden ser adoptadas por cualquier país del mundo.
- El establecimiento de una Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas no obliga a las Partes Contratantes a recogerla en su legislación y reglamentación propias. Las Partes Contratantes conservan el derecho a elegir si desean o no adoptar una norma técnica establecida como Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas en virtud del Acuerdo (preámbulo, art. 7).
- Como consecuencia del reconocimiento de ese derecho, las Partes Contratantes tienen solo una obligación limitada cuando se establece una Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas en virtud del Acuerdo. Si una Parte Contratante ha votado por el establecimiento de la norma técnica mundial, esa Parte Contratante deberá iniciar el procedimiento interno que utilice para que dicha norma pase a ser una norma nacional (art. 7). Otras obligaciones contraídas en virtud del Acuerdo son la notificación de la decisión de adoptar una Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas y la fecha efectiva de aplicación de esa norma; la notificación de la decisión de no adoptar la norma; la notificación de la decisión de rescindir o enmendar una norma técnica mundial, etc.
- El Acuerdo admite que las Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas impongan un grado "mundial" de rigor a la mayoría de las Partes y grados de rigor "alternativos" a los países en desarrollo. De esta manera, todos los países, incluso los menos adelantados, pueden participar en la elaboración, el establecimiento y la adopción de Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas. Se prevé que los países en desarrollo podrán desear al principio adoptar uno de los grados de rigor más bajos y adoptar luego progresivamente otros niveles más elevados (art. 4).

### Cuadro 3

#### Partes Contratantes del Acuerdo Mundial de 1998

Acuerdo sobre el establecimiento de Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos o repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos (E/ECE/TRANS/132 y Corr.1)

Fecha de entrada en vigor: Versión original: 25 de agosto de 2000

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

<sup>1</sup> El Acuerdo entró en vigor el 25 de agosto de 2000 (véase notificación al Depositario: CN.557.2000. TREATIES-8).

<sup>2</sup> Nueva Zelanda: exclusión territorial de Tokelau (27 de noviembre de 2001, notificación al Depositario CN.1497.2001.TREATIES-7, de fecha 4 de enero de 2002).

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

## **El Acuerdo de 1997 sobre la inspección técnica periódica**

El Acuerdo de 1997 fue concluido en Viena el 13 de noviembre de 1997 durante la Conferencia Regional de la CEPE sobre el Transporte y el Medio Ambiente. El Acuerdo ofrece el marco legal y los procedimientos jurídicos necesarios para la adopción de normas uniformes relativas a la inspección técnica de los vehículos en servicio y para la expedición de certificados internacionales de inspección. El texto completo del Acuerdo de 1997 figura en el anexo IV.

Cuando se concluyó el Acuerdo, la situación reglamentaria y técnica de los vehículos pesados difería ampliamente en los países europeos, y se consideró que establecer un nivel mínimo de repercusiones ambientales para dichos vehículos en servicio facilitaría el tráfico intraeuropeo de vehículos comerciales. La situación real cambió rápidamente después de 1997, y la Unión Europea decidió no ser Parte Contratante en el Acuerdo.

Por consiguiente, este Acuerdo no es en Europa una parte importante del sistema internacional de reglamentación de vehículos.

Sin embargo, se han anexo al Acuerdo algunas Normas técnicas de las Naciones Unidas sobre la inspección de vehículos merced a los aportes técnicos de los participantes en el WP.29, y en particular del Comité Internacional de Inspección Técnica de Vehículos Automotores (CITA). Los países que deseen incorporar en su legislación nacional un sistema de inspección periódica basado en la experiencia internacional podrían considerar útiles dichas Normas de las Naciones Unidas.

Se prevé que, con la cooperación y el apoyo del CITA, que cuenta con una numerosa composición internacional, se formularán y actualizarán periódicamente las Normas técnicas de las Naciones Unidas anexas al Acuerdo.

### **Elementos principales del Acuerdo de 1997**

- Podrán ser Partes Contratantes del Acuerdo de 1997 los miembros de la CEPE, así como otros Miembros de las Naciones Unidas y las organizaciones regionales de integración económica que participen en las actividades de la CEPE (art. 4).
- El Acuerdo de 1997 establece el marco legal y los procedimientos jurídicos necesarios para la adopción de Normas uniformes de las Naciones Unidas sobre la práctica de inspecciones técnicas de los vehículos en servicio y para el reconocimiento recíproco de los certificados de inspección.
- En virtud del Acuerdo, las nuevas Normas de las Naciones Unidas y las enmiendas de las Normas de las Naciones Unidas existentes se aprueban en votación por mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes. La norma aprobada se transmite al Secretario General de las Naciones Unidas y se notifica luego a cada Parte Contratante (arts. 1 y 2).
- La nueva Norma de las Naciones Unidas o la enmienda de una Norma de las Naciones Unidas existente entra en vigor para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su oposición al Secretario General en el término de seis meses a partir de la notificación, salvo oposición de más de un tercio de las Partes Contratantes. Si más de un tercio de las Partes Contratantes se opone, la norma o la enmienda no entrará en vigor para ninguna Parte Contratante.
- Las normas aprobadas en virtud del Acuerdo de 1997 contienen una lista de los elementos que serán objeto de la inspección y de las principales razones para denegar el certificado. En las técnicas de inspección se utilizará el equipo actualmente disponible, sin desmontar ni retirar ninguna parte del vehículo.

- El Certificado Internacional de Inspección Técnica emitido por los Centros de Inspección Técnica Autorizados de la Parte Contratante será reconocido por las demás Partes Contratantes que apliquen la misma norma.
- Podrán usarse como alternativa los informes de inspección periódica que se utilicen en las Partes Contratantes en el Acuerdo. Se remitirá al Secretario General de las Naciones Unidas una muestra de esos informes para que sirva de información a las Partes Contratantes.
- El Acuerdo permite también que una Parte Contratante, previa notificación, comience a aplicar una Norma de las Naciones Unidas después de su inclusión en el anexo del Acuerdo o deje de aplicar una Norma de las Naciones Unidas que ya aplicaba. En este último caso, la Parte Contratante deberá notificar su decisión al Secretario General de las Naciones Unidas con un año de antelación.

## Cuadro 4

### Partes Contratantes del Acuerdo de 1997

Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones (ECE/RCTE/CONF./4)

Fecha de entrada en vigor: Versión original: 27 de enero de 2001

<i>Parte contratante</i>	<i>Fecha de la firma, ratificación, aceptación o adhesión</i>	<i>Aplicación del Acuerdo a partir del</i>
Federación de Rusia	13 de noviembre de 1997, firma	27 de enero de 2001
Estonia	9 de septiembre de 1998, adhesión	27 de enero de 2001
Países Bajos	5 de febrero de 1999, ratificación	27 de enero de 2001
Rumania	24 de febrero de 1999, ratificación	27 de enero de 2001
Hungría	28 de noviembre de 2000, ratificación	27 de enero de 2001
Finlandia	20 de abril de 2001, ratificación	19 de junio de 2001
Bulgaria	11 de julio de 2003, adhesión	9 de septiembre de 2003
Belarús	3 de marzo de 2004, adhesión	1º de mayo de 2004
Albania	23 de diciembre de 2004, adhesión	20 de febrero de 2005
Ucrania	17 de enero de 2007, ratificación	18 de marzo de 2007
República de Moldova	6 de diciembre de 2007, adhesión	3 de febrero de 2008
Kazajstán	24 de marzo de 2011, adhesión	23 de mayo de 2011

#### *Signatarios que aún no han ratificado*

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

## **Capítulo IV**

### **Proceso de Elaboración de Normas en el WP.29**

Para convertirse en un Foro Mundial, el WP.29 ha tenido que adoptar un proceso uniforme de elaboración de nuevas Normas de las Naciones Unidas y NTM de las Naciones Unidas y para la armonización o enmienda de las Normas de las Naciones Unidas y las NTM de las Naciones Unidas existentes, compatible con las condiciones establecidas en los acuerdos multilaterales que administra. Aunque cada acuerdo contiene las exigencias precisas para la adopción y la aplicación de dichas normas o de las enmiendas por sus Partes Contratantes, el proceso de elaboración técnica, cuyo resultado final es la recomendación o la modificación de una norma, es fundamentalmente igual en todos los acuerdos. El proceso que se presenta a continuación describe la secuencia de actos, los elementos clave y las responsabilidades de los diversos órganos subsidiarios del WP.29 en la elaboración, la armonización o la enmienda de las Normas de las Naciones Unidas y NTM de las Naciones Unidas y es aplicable a todas las demás actividades técnicas del WP.29 (véanse los cuadros 5 y 6).

#### **Presentación de propuestas de trabajo y de acción normativa**

La iniciación de todas las actividades normativas en virtud de un acuerdo administrado por el WP.29 se ajusta a un procedimiento común. La primera fase es la presentación de una propuesta escrita, que el WP.29 examinará. Solo pueden presentar propuestas de esta clase los participantes especificados en el mandato y el reglamento del WP.29. La propuesta se presenta para su examen al Comité Administrativo para la Coordinación de los Trabajos (WP.29/AC.2) que, si la considera compatible con el mandato del WP.29 en materia de seguridad, protección del medio ambiente y defensa contra el robo, la propone al WP.29 para su inclusión en el programa de trabajo.

#### **Programa de trabajo del WP.29**

Los participantes en el WP.29 examinan y debaten todas las cuestiones cuya inclusión en el programa recomiende el WP.29/AC.2 y, cuando así lo acuerden de conformidad con el mandato y el reglamento del WP.29, modifican y adoptan el programa de trabajo. El WP.29 determina luego el grupo de trabajo subsidiario (véase el capítulo X del reglamento) al que se encomendará la realización de la actividad técnica precisa compatible, cuando sea necesario, con las condiciones establecidas en el acuerdo o los acuerdos correspondientes.

#### **Elaboración de una reglamentación técnica**

El grupo de trabajo subsidiario del WP.29 (GR) se ocupará de la elaboración, armonización o enmienda de las especificaciones técnicas contenidas en las Normas de las Naciones Unidas y las NTM de las Naciones Unidas sobre vehículos de ruedas y sobre el equipo y los repuestos que se puedan montar o utilizar en esos vehículos. Típicamente, esta actividad comprende, aunque no exclusivamente, sectores como las metodologías de prueba, los valores límite, el diseño del vehículo o del componente o las normas de funcionamiento, las marcas de homologación o certificación, etc.

Como las Normas de las Naciones Unidas y las NTM de las Naciones Unidas elaboradas por el WP.29 son "facultativas", no tienen fuerza de ley hasta que son aprobadas y aplicadas por las Partes Contratantes de un acuerdo en su legislación nacional (el anexo VI contiene varios sistemas de reglamentación y aplicación nacionales y regionales). Así pues, se considera que los elementos de una Norma de las Naciones Unidas o una NTM de las Naciones Unidas que guardan relación con su aprobación y aplicación corresponden a la jurisdicción política de las Partes Contratantes del correspondiente acuerdo. Estos elementos abarcan la evaluación de la conformidad (homologación, autocertificación, etc.), los procedimientos de certificación,

el reconocimiento recíproco, las fechas de entrada en vigor y los procedimientos de cumplimiento, y figuran en un anexo de la Norma de las Naciones Unidas o NTM de las Naciones Unidas cuyo establecimiento o aprobación se recomienda en virtud del acuerdo correspondiente. En la preparación de esos elementos, el GR deberá tener en cuenta las consecuencias "técnicas" de su aplicación descritas en el acuerdo pertinente (véanse los anexos II, III y IV).

Para la elaboración de las Normas de las Naciones Unidas y las NTM de las Naciones Unidas, el GR deberá tener en cuenta:

- Los objetivos de la nueva Norma de las Naciones Unidas o NTM de las Naciones Unidas, o de la enmienda de una norma existente, como un aumento de la seguridad del vehículo, una reducción de sus efectos en el medio ambiente, su eficiencia energética y la protección contra el robo;
- La mejor tecnología disponible y, cuando proceda, las posibles mejoras tecnológicas sucesivas que constituyan pasos importantes hacia el logro de los objetivos de la reglamentación y beneficien al público;
- Los beneficios que podrían aportar los diversos niveles de tecnología y de rigor normativo o de funcionamiento;
- El coste, tanto monetario como social, que suponga cada nivel de rigor normativo o de funcionamiento;
- La relación o la posible interacción de una Norma técnica de las Naciones Unidas o una NTM de las Naciones Unidas precisa con otras Normas de las Naciones Unidas o NTM de las Naciones Unidas en vigor o que vayan a adoptar las Partes Contratantes de los acuerdos existentes administrados por el WP.29.

Durante todo el proceso de elaboración de una norma o de una enmienda, el GR presentará informes sobre la marcha de sus trabajos al WP.29 y, cuando el WP.29 se lo indique, efectuará revisiones y procederá a investigaciones adicionales para resolver los nuevos problemas que plantee la labor que se le ha encomendado. Al terminar su labor, el GR presentará al WP.29 su recomendación final sobre la Norma de las Naciones Unidas o NTM de las Naciones Unidas o sobre su enmienda.

### **Examen y recomendaciones del WP.29**

Cuando recibe una recomendación final de un GR sobre una Norma de las Naciones Unidas o una NTM de las Naciones Unidas nueva, armonizada o enmendada, el WP.29 inicia su examen y todos los participantes debaten la recomendación. En ausencia de objeciones de fondo y de solicitudes de ulterior actividad al GR, el WP.29 someterá oficialmente la recomendación al Comité Ejecutivo del acuerdo correspondiente para que este lo examine con miras al establecimiento o la adopción de una Norma de las Naciones Unidas o una Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas o para la enmienda de cualquiera de esas normas.

### **Establecimiento o adopción de Normas de las Naciones Unidas y NTM de las Naciones Unidas y enmienda de Normas de las Naciones Unidas**

El Comité Ejecutivo del acuerdo correspondiente (AC.1 para el Acuerdo de 1958, AC.3 para el Acuerdo Mundial de 1998 y AC.4 para el Acuerdo de 1997 sobre inspección técnica periódica) examinará la medida recomendada para determinar si es compatible con las disposiciones y condiciones descritas en el respectivo Acuerdo. Una vez establecida la compatibilidad, el Comité Ejecutivo votará, del modo previsto en el respectivo Acuerdo, sobre el establecimiento o la adopción de la Norma de las Naciones Unidas o NTM de las Naciones Unidas o sobre la adopción de la enmienda recomendada. Si una Norma Técnica Mundial no se establece en virtud del Acuerdo de 1998, ello no excluye su aprobación como Norma de las Naciones Unidas en virtud del Acuerdo de 1958, y viceversa. Una vez establecida o adoptada la norma, el Comité Ejecutivo pedirá a la Secretaría de la CEPE que transmita al Secretario General de las Naciones Unidas la

Norma de las Naciones Unidas establecida o adoptada, o la enmienda de la norma, con su petición de que se la establezca oficialmente en el marco de la CEPE. Las nuevas Normas de las Naciones Unidas adoptadas en virtud del Acuerdo de 1958 se designarán así: E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.#. Las Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas que figuren en el Registro Mundial en virtud del Acuerdo Mundial de 1998 llevarán la designación: ECE/TRANS/180/Add.#. Las Normas de las Naciones Unidas establecidas en virtud del Acuerdo de 1997 sobre inspección técnica periódica se denominarán: ECE/RCTE/CONF./4/Add.#.

### **Información sobre la reglamentación**

La información detallada sobre el estatus de las Normas de las Naciones Unidas anexas al Acuerdo de 1958, las Normas Técnicas Mundiales que figuran en el Registro Mundial del Acuerdo Mundial de 1998 y las Normas anexas al Acuerdo de 1997 sobre inspección técnica periódica se pueden obtener gratuitamente por Internet en el sitio web del WP.29: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

Las Normas de las Naciones Unidas anexas al Acuerdo de 1958 se pueden encargar y adquirir en la siguiente dirección:

United Nations Publications Customer Service  
c/o National Book Network  
15200 NBN Way  
P.O. Box 190  
Blue Ridge Summit, PA 17214  
Estados Unidos de América  
Teléfono gratuito: 1-888-254-4286  
Teléfono gratuito: 1-800-338-4550  
Correo electrónico: [unpublications@nbnbooks.com](mailto:unpublications@nbnbooks.com)

## Capítulo V

### Consideraciones especiales que comportan los acuerdos administrados por el WP.29

#### **"Acuerdo relativo al establecimiento de Normas Técnicas Mundiales aplicables a los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos" (Acuerdo de 1998)**

El Acuerdo de 1998 comprende seis disposiciones exclusivas e importantes para la elaboración y el establecimiento de Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas:

- Prevé el examen de las propuestas de las Partes Contratantes del Acuerdo para la elaboración de normas (art. 3).
- Especifica los criterios requeridos para armonizar las normas del Compendio y las Normas de las Naciones Unidas existentes, la elaboración de nuevas Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas y la enmienda de las Normas Técnicas Mundiales ya existentes (art. 4).
- Requiere la creación de un Compendio de Posibles Normas Técnicas Mundiales. El Compendio está constituido por las normas nacionales o regionales existentes seleccionadas para su posible armonización mundial (art. 5).
- Requiere el establecimiento de un Registro de Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas (art. 6).
- Especifica el proceso para enmendar las Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas (art. 6).
- Exige el consenso de todas las Partes Contratantes para el establecimiento o la enmienda de una Norma Técnica Mundial de las Naciones Unidas (art. 6, párr. 3).

El Acuerdo no obliga a las Partes Contratantes a especificar el régimen de evaluación de la conformidad (por ejemplo, homologación, autocertificación, etc.) ni a comprometerse a reconocer recíprocamente las Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas adoptadas por otras Partes Contratantes, y tampoco impone un régimen de observancia. A este respecto, el Acuerdo preserva el derecho soberano de cada Parte Contratante a aplicar y a exigir el cumplimiento de las Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas de conformidad con su legislación o su proceso normativo nacional o regional respectivo. El anexo III contiene una descripción más detallada.

#### **"Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones" (Acuerdo de 1958 revisado en 1995)**

El Acuerdo de 1958 tiene un largo historial normativo pues fue concebido inicialmente para facilitar la libre circulación y la venta transfronterizas de vehículos de ruedas dentro de una región de Europa. Para alcanzar este objetivo, el Acuerdo contenía diversas disposiciones encaminadas a reducir la carga que suponía para las Partes Contratantes el proceso repetitivo de prueba y certificación. Las enmiendas introducidas más tarde en el Acuerdo, antes descritas, han servido para ampliar el alcance de sus actividades y para obtener la participación de países de regiones distintas de la región europea original y de otras regiones del mundo. Sin embargo, el Acuerdo sigue conteniendo algunas de las disposiciones iniciales que impiden que ciertos países sean Partes Contratantes a causa de su legislación nacional. Entre las disposiciones exclusivas del Acuerdo de 1958 cabe citar:

- Las condiciones de homologación para la verificación de que un vehículo, un equipo o un repuesto presentado por un fabricante cumple las exigencias de determinada Norma de las Naciones Unidas.

La verificación podrá ser efectuada por la autoridad competente designada por la Parte Contratante que expedirá el certificado (art. 1).

- Las condiciones que requieren el reconocimiento recíproco por las Partes Contratantes de las homologaciones de otras Partes Contratantes (art. 1).
- Las condiciones que dan como resultado la adopción de una Norma de las Naciones Unidas si, en un plazo de seis meses a partir de su notificación a las Partes Contratantes por el Secretario General de las Naciones Unidas, un tercio o menos de las Partes Contratantes en el momento de la notificación han comunicado al Secretario General su desacuerdo con la norma (art. 1).
- Las condiciones que fijan la fecha en que la Norma de las Naciones Unidas entrará en vigor para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su desacuerdo al Secretario General (art. 1).
- La condición de que toda Parte Contratante que aplique una Norma de las Naciones Unidas anexa al Acuerdo deberá entender que los productos homologados son conformes con la legislación de todas las Partes Contratantes que apliquen dicha norma por homologación (art. 3).
- Las condiciones que exigen la notificación por la Parte Contratante cuya autoridad competente haya determinado que un producto no corresponde a los productos homologados a la autoridad competente de la Parte Contratante que haya homologado dicho producto. La Parte Contratante que haya efectuado la homologación comunicará a todas las demás Partes Contratantes que apliquen la Norma de las Naciones Unidas por homologación las medidas que haya tomado para obtener la conformidad del producto (art. 4).
- Las condiciones que requieren que las autoridades competentes de cada Parte Contratante que aplique las Normas de las Naciones Unidas por homologación envíe mensualmente a las autoridades competentes de las demás Partes Contratantes una lista de los productos cuya homologación haya rehusado o haya retirado en el curso de ese mes (art. 5).

Véase una descripción más detallada de estas condiciones en el anexo II.

**"Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones" (Acuerdo de 1997)**

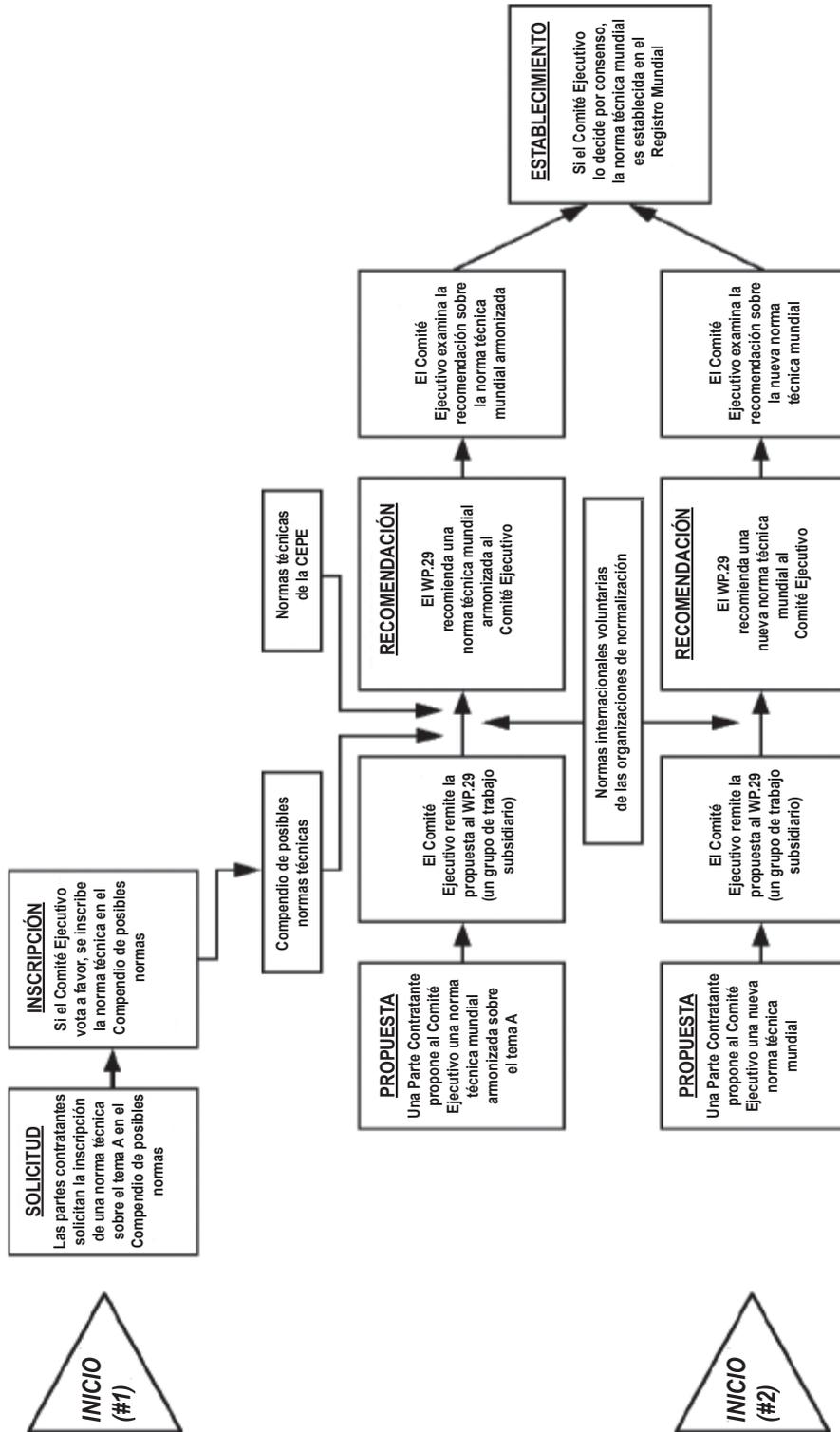
El Acuerdo de 1997 tiene por objeto garantizar el buen mantenimiento y la debida inspección de los vehículos en servicio para que conserven durante toda su vida útil la calidad de funcionamiento garantizada por la homologación, sin degradación excesiva.

Las disposiciones del Acuerdo de 1997 relativas al establecimiento de las Normas de las Naciones Unidas que se anexarían al Acuerdo son similares a las del Acuerdo de 1958, cuya eficacia estaba sobradamente demostrada.

El anexo IV contiene una descripción más detallada de dichas disposiciones.

**Cuadro 5**

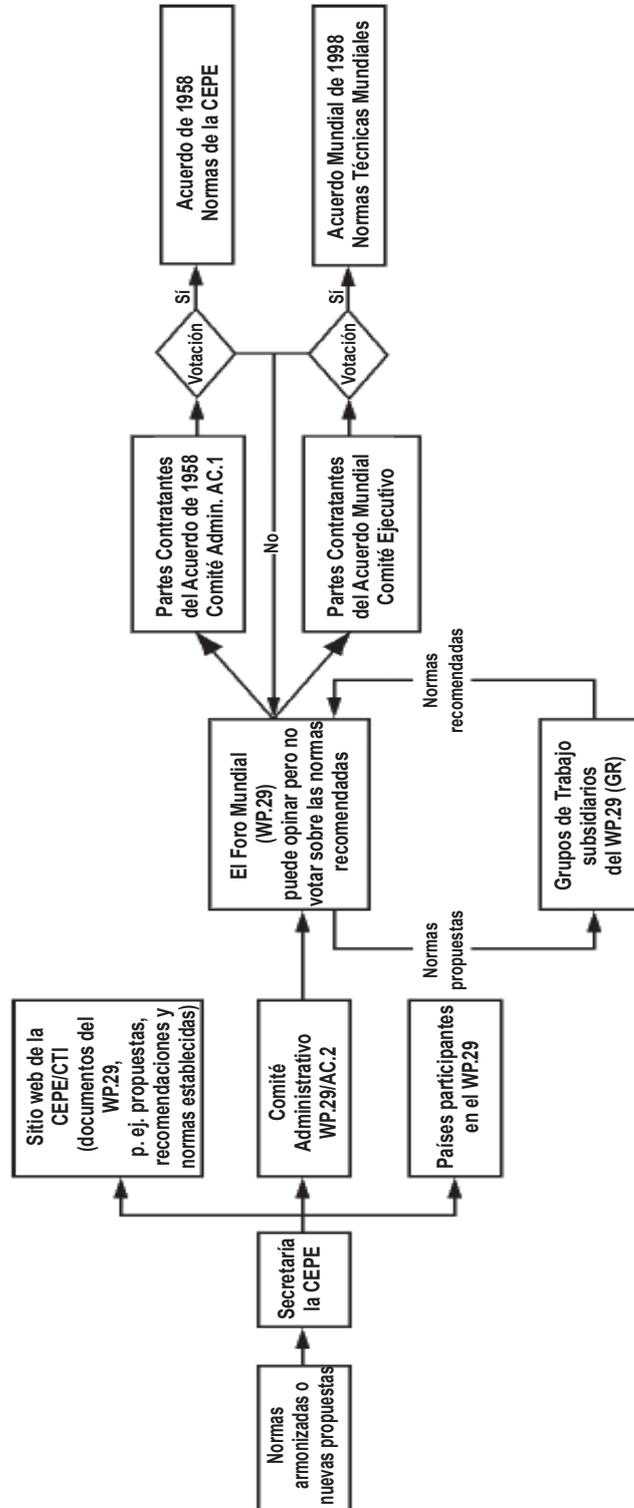
**Establecimiento de Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas armonizadas (#1) y nuevas (#2)**



## Cuadro 6

### Foro Mundial WP.29 de la CEPE

### Examen y establecimiento de normas





# **Anexo I**

## **Mandato y reglamento del foro mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (WP.29)**

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

## **Mandato del WP.29**

1. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) (en lo sucesivo el WP.29), en el marco de las políticas de las Naciones Unidas y de la Comisión Económica para Europa (en lo sucesivo CEPE), bajo la supervisión general del Comité de Transportes Interiores (CTI) y siempre que su acción sea conforme con el mandato de la CEPE (documento E/ECE/778/Rev.4) y compatible con los Acuerdos enumerados en el anexo 1:
  - a) Iniciará y continuará el proceso encaminado a la armonización o la elaboración de normas técnicas o la enmienda de normas técnicas que puedan ser aceptadas 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, con arreglo a los objetivos descritos en el respectivo Acuerdo.
  - b) Fomentará el reconocimiento recíproco de las homologaciones, los certificados y las inspecciones técnicas periódicas entre las Partes Contratantes de los Acuerdos que prevean expresamente esta medida.
  - c) Servirá de órgano técnico especializado para los Acuerdos pertinentes establecidos bajo los auspicios del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. Su función es preparar recomendaciones sobre la elaboración o la enmienda de normas técnicas que puedan ser aceptadas en el mundo entero y sobre condiciones uniformes para la inspección técnica periódica compatibles con las disposiciones de esos Acuerdos.
  - d) Promoverá la participación de todos los países en sus actividades favoreciendo la cooperación y la colaboración con los países y las Organizaciones Regionales de Integración Económica que no participen todavía en las actividades del WP.29, en relación con las cuestiones técnicas que se someten al WP.29.
  - e) Incitará a todos sus participantes a aplicar o a incluir en su legislación las normas técnicas armonizadas y las condiciones para la inspección periódica.
  - f) Elaborará de manera coordinada y coherente el programa de trabajo en relación con cada uno de los Acuerdos.
  - g) Creará un ambiente de trabajo que facilite el cumplimiento por las Partes Contratantes de las obligaciones que han contraído en virtud de los respectivos Acuerdos.
  - h) Garantizará la receptividad y la transparencia en los períodos de sesiones.
2. Este Mandato y el Reglamento se aplican al WP.29 y no modifican las disposiciones de los Acuerdos enumerados en el anexo 1.

# **Reglamento del WP.29**

## **Capítulo I**

### **Participación**

#### **Artículo I**

- a) Serán participantes los países especificados en el párrafo 7 del mandato de la CEPE (documento E/ECE/778/Rev.4).
- Serán participantes los países mencionados en el párrafo 11 del mandato de la CEPE y que son Partes Contratantes de cualquiera de los Acuerdos enumerados en el anexo 1.
- Serán participantes las Organizaciones Regionales de Integración Económica creadas por países que son miembros de la CEPE o de las Naciones Unidas y que son Partes Contratantes en cualquiera de los Acuerdos enumerados en el anexo 1.
- b) Los países mencionados en el párrafo 11 del mandato de la CEPE podrán, previa notificación a la Secretaría, participar con carácter consultivo en el WP.29 para el examen de cualquier cuestión que le interese de un modo especial.
- c) Los organismos y organizaciones mencionados en los párrafos 12 y 13 del mandato de la CEPE podrán, previa notificación a la Secretaría, participar con carácter consultivo en el WP.29 para el examen de cualquier cuestión que revista para ellos particular interés.

## **Capítulo II**

### **Períodos de sesiones**

#### **Artículo 2**

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

#### **Artículo 3**

Los períodos de sesiones se celebrarán normalmente en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra, Suiza. Si el WP.29 desea celebrar un período determinado de sesiones en otro lugar, se aplicarán las Normas y disposiciones pertinentes de las Naciones Unidas.

#### **Artículo 4**

La Secretaría distribuirá, por lo menos seis (6) semanas antes de que comience un período de sesiones, el aviso de la fecha de apertura de dicho período de sesiones, junto con un ejemplar del programa provisional. Los documentos básicos sobre cada tema que figure en el programa provisional del período de sesiones estarán disponibles en el sitio del WP.29 en Internet y se enviará un ejemplar impreso a más tardar (6) semanas antes del comienzo del período de sesiones. En casos excepcionales, la Secretaría podrá distribuir los documentos básicos en el curso del período de sesiones. Los participantes especificados en el artículo 1 podrán distribuir documentos oficiales, previa autorización del Presidente y en consulta con la Secretaría, antes de un período de sesiones o en el curso del mismo. Estos documentos oficiales guardarán

relación con los temas inscritos en el programa aprobado de la reunión correspondiente. Cuando sea posible, la Secretaría (véase el capítulo VI) pondrá los documentos oficiales a disposición en el sitio del WP.29 en Internet.

## **Capítulo III**

### **Programa**

#### **Artículo 5**

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

#### **Artículo 6**

El programa provisional del período de sesiones del WP.29 comprenderá:

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

#### **Artículo 7**

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

#### **Artículo 8**

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

#### **Artículo 9**

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

## **Capítulo IV**

### **Representación y credenciales**

#### **Artículo 10**

Cada uno de los participantes especificados en el artículo 1 estará representado en los períodos de sesiones del WP.29 y en sus órganos subsidiarios por uno o varios representantes acreditados.

#### **Artículo 11**

Los representantes especificados en el artículo 10 podrán hacerse acompañar a los períodos de sesiones del WP.29 por suplentes y asesores y, en caso de ausencia, el representante podrá ser reemplazado por el suplente.

#### **Artículo 12**

Las credenciales de los representantes, junto con la designación de un suplente, se transmitirán a la Secretaría antes de la fecha de comienzo de cada período de sesiones del WP.29 y de sus órganos auxiliares.

## **Capítulo V**

### **La Mesa**

#### **Artículo 13**

Al final del último período de sesiones del año, el WP.29 elegirá, entre los representantes de los participantes especificados en el apartado a) del artículo 1, un presidente y uno o varios vicepresidentes, quienes asumirán sus funciones al comienzo del primer período de sesiones del año siguiente. El número de vicepresidentes podrá variar de un año a otro, según sea necesario. Los miembros de la Mesa son reelegibles.

#### **Artículo 14**

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

#### **Artículo 15**

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

#### **Artículo 16**

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

## **Capítulo VI**

### **Secretaría**

#### **Artículo 17**

La Secretaría, actuando en el marco de la División de Transportes de la Secretaría de la CEPE, proporcionará apoyo administrativo a todos los períodos de sesiones, incluso para la preparación de los informes del período de sesiones. Al final de cada período de sesiones se aprobará el informe del WP.29. La Secretaría preparará los informes de los órganos subsidiarios del WP.29 para su examen y aprobación posteriores por el WP.29.

#### **Artículo 18**

Durante los períodos de sesiones, la Secretaría prestará ayuda al WP.29 y a sus órganos auxiliares para el cumplimiento del presente Reglamento.

## **Capítulo VII**

### **Dirección de los debates**

#### **Artículo 19**

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

#### **Artículo 20**

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

#### **Artículo 21**

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

#### **Artículo 22**

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

#### **Artículo 23**

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

## **Capítulo VIII**

### **Votación**

#### **Artículo 24**

Cada participante especificado en el apartado a) del artículo 1, con excepción de las Organizaciones Regionales de Integración Económica, tendrá un voto. Las Organizaciones Regionales de Integración Económica especificadas en el apartado a) del artículo 1 solo podrán votar en lugar de sus Estados miembros y con el número de votos de sus Estados miembros que sean participantes en el WP.29.

#### **Artículo 25**

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

#### **Artículo 26**

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

#### **Artículo 27**

La votación en virtud de los Acuerdos enumerados en el anexo 1 se efectuará de conformidad con el procedimiento de votación especificado en el respectivo Acuerdo.

## **Capítulo IX**

### **Comité Administrativo**

#### **Artículo 28**

El WP.29 formará un Comité Administrativo para la Coordinación de los Trabajos, que recibirá el nombre de WP.29/AC.2. En particular, este:

- a) Preparará y recomendará un programa de trabajo al WP.29, teniendo en cuenta las solicitudes de los participantes especificados en el artículo 1 y la pertinencia y prioridad de esas solicitudes, en particular en relación con los Acuerdos enumerados en el anexo 1;
- b) Examinará los informes y recomendaciones de los órganos subsidiarios e identificará los temas que requieran la adopción de medidas por el WP.29 y el plazo dentro del cual se les deberá examinar;
- c) Formulará recomendaciones al WP.29 sobre cualquier otro trabajo que corresponda a sus actividades; y
- d) Preparará y recomendará al WP.29 el programa provisional de sus períodos de sesiones.

### **Artículo 29**

El WP.29/AC.2 estará compuesto por:

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

### **Artículo 30**

El WP.29/AC.2 podrá invitar a cualquier otra persona a participar con carácter consultivo.

### **Artículo 31**

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

### **Artículo 32**

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

### **Artículo 33**

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

## **Capítulo X**

### **Órganos subsidiarios del WP.29**

#### **Artículo 34**

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

#### **Artículo 35**

Los órganos subsidiarios del WP.29 aplicarán el Reglamento del WP.29, según proceda.

#### **Artículo 36**

Los órganos subsidiarios estarán compuestos por expertos acreditados por los participantes especificados en el artículo 1.

### **Artículo 37**

Al final de su último período de sesiones de cada año, cada órgano subsidiario del WP.29 elegirá, entre los expertos acreditados por los participantes especificados en el apartado a) del artículo 1, un Presidente y, si lo desea, un Vicepresidente.

### **Artículo 38**

En la realización de su labor y en la elaboración de sus recomendaciones los órganos subsidiarios tendrán en cuenta las cuestiones técnicas correspondientes a los Acuerdos enumerados en el anexo 1 y toda otra cuestión técnica pertinente. La documentación relacionada con la recomendación que formulen se facilitará a la Secretaría y se pondrá a disposición del público.

## **Capítulo XI**

### **Enmiendas**

### **Artículo 39**

Todos los artículos del presente Reglamento se podrán enmendar por el procedimiento indicado en el artículo 25.

---

## **Anexo 1**

### **Lista de acuerdos administrados por el WP.29**

Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958 (incluidas las enmiendas que entraron en vigor el 16 de octubre de 1995).

(documento E/EC/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones, hecho en Viena el 13 de noviembre de 1997.

(documento ECE/RCTE/CONF./4)

Acuerdo relativo al establecimiento de normas técnicas mundiales para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998.

(documentos ECE/TRANS/132 y ECE/TRANS/132/Corr.1)

---

## **Anexo 2**

### **Órganos subsidiarios del WP.29**

Grupo de Trabajo sobre contaminación y energía	(GRPE)
Grupo de Trabajo sobre disposiciones de seguridad general	(GRSG)
Grupo de Trabajo sobre frenos y aparatos de rodadura	(GRRF)
Grupo de Trabajo sobre alumbrado y señalización luminosa	(GRE)
Grupo de Trabajo sobre seguridad pasiva	(GRSP)
Grupo de Trabajo sobre ruido	(GRB)

---

## **Anexo II**

### **Acuerdo**

**relativo a la adopción de prescripciones técnicas  
uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos  
que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos  
y las condiciones para el reconocimiento recíproco  
de las homologaciones concedidas sobre la base  
de esas prescripciones\***

#### **Revisión 2**

(Incluye las enmiendas que entraron en vigor el 16 de octubre de 1995)

(Reproducción del documento E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

---

\* Título anterior del Acuerdo:

Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y repuestos para vehículos automotores, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958.

## **Preámbulo**

LAS PARTES CONTRATANTES,

HABIENDO DECIDIDO enmendar el Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y repuestos para vehículos automotores, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958, y

DESEANDO definir unas prescripciones técnicas uniformes cuyo cumplimiento baste para que determinados vehículos de ruedas, equipos y repuestos puedan utilizarse en sus países,

DESEANDO adoptar esas prescripciones en sus países cuando sea posible, y

DESEANDO facilitar la utilización de los vehículos, equipos y repuestos en sus países cuando las autoridades competentes de otra Parte Contratante los hayan homologado con arreglo a esas prescripciones,

HAN ACORDADO lo siguiente:

### **Artículo 1**

1. Las Partes Contratantes, mediante un Comité Administrativo compuesto por todas las Partes Contratantes de conformidad con el reglamento establecido en el apéndice 1 y sobre la base de los artículos y párrafos que se consignan a continuación, aprobará Normas para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan instalarse y/o utilizarse en esos vehículos. Cuando sea necesario, las prescripciones técnicas incluirán alternativas y, cuando sea posible, estarán orientadas al rendimiento e incluirán métodos de ensayo. Se incluirán las condiciones para la concesión de homologaciones y su reconocimiento recíproco que habrán de utilizar las Partes Contratantes que decidan aplicar las Normas mediante la homologación.

A los fines del presente Acuerdo:

El término "vehículos de ruedas, equipos y repuestos" incluirá cualesquiera vehículos de ruedas, equipos y repuestos cuyas características influyan en la seguridad vial, en la protección del medio ambiente y en el ahorro de energía.

El término "homologación con arreglo a una Norma" se refiere a un procedimiento administrativo en virtud del cual las autoridades competentes de una Parte Contratante declaran, tras llevar a cabo las verificaciones necesarias, que un vehículo, equipo o repuesto presentado por el fabricante se ajusta a las prescripciones de la Norma correspondiente. A continuación, el fabricante certifica que todos los vehículos, equipos o repuestos que se comercialicen serán idénticos al prototipo homologado.

Las Normas podrían aplicarse mediante diversos procedimientos administrativos distintos de la homologación. El único procedimiento alternativo generalmente conocido y aplicado en algunos Estados miembros de la Comisión Económica para Europa es la autocertificación, procedimiento mediante el cual el fabricante certifica, sin ningún control administrativo previo, que todos los artículos comercializados se ajustan a la Norma correspondiente; las autoridades administrativas competentes pueden verificar mediante un muestreo aleatorio del mercado que los productos autocertificados cumplen las prescripciones establecidas en la correspondiente Norma.

2. El Comité Administrativo estará integrado por todas las Partes Contratantes de conformidad con el reglamento que figura en el apéndice 1. Las Normas, una vez adoptadas de conformidad con el procedimiento que se indica en el apéndice 1, serán comunicadas por el Comité Administrativo al Secretario General de las Naciones Unidas (en lo sucesivo "el Secretario General"). El Secretario General notificará esa Norma lo antes posible a las Partes Contratantes.

La Norma se considerará aprobada a menos que, en un plazo de seis meses desde su notificación por el Secretario General, más de un tercio de las Partes Contratantes existentes en el momento de la notificación hayan informado al Secretario General su desacuerdo con ella.

En la Norma se contemplarán los siguientes aspectos:

- a) Los vehículos de ruedas, equipos o repuestos afectados;
- b) Las especificaciones técnicas, que incluirán alternativas si fuese necesario;
- c) Los métodos de ensayo mediante los que deberán demostrarse el cumplimiento de los requisitos de rendimiento;
- d) Las condiciones para la concesión de homologaciones y su reconocimiento recíproco, incluidas las marcas de homologación y las condiciones para garantizar la uniformidad de la fabricación;
- e) La(s) fecha(s) en la que entrará en vigor.

La Norma podrá, si fuera necesario, incluir referencias a los laboratorios acreditados por las autoridades competentes en los que deban realizarse los ensayos de los prototipos de vehículos de ruedas, equipos o repuestos presentados para su homologación.

3. Cuando se haya aprobado una Norma, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes contratantes, y especificará las Partes contratantes que hayan presentado objeciones y con respecto a las cuales la Norma no entrará en vigor.

4. La Norma aprobada entrará en vigor en la(s) fecha(s) especificada(s) como Norma anexa al presente Acuerdo para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su desacuerdo.

5. Al depositar su instrumento de adhesión, cualquier nueva Parte Contratante podrá declarar que no se considera obligada por determinadas Normas anexas al presente Acuerdo en ese momento o que no se considera obligada por ninguna de ellas. Si en ese momento estuviera en marcha el procedimiento establecido en los párrafos 2, 3 y 4 del presente artículo con respecto a un proyecto de norma o a una Norma aprobada, el Secretario General comunicará a la nueva Parte Contratante ese proyecto de norma o esa Norma aprobada, que entrará en vigor como Norma para la nueva Parte Contratante únicamente en las condiciones que se especifican en el párrafo 4 del presente artículo. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes la fecha de esa entrada en vigor. El Secretario General les comunicará también todas las declaraciones relativas a la no aplicación de determinadas Normas que cualquier Parte Contratante pueda formular con arreglo a lo dispuesto en el presente párrafo.

6. Una Parte Contratante que aplique una Norma podrá notificar en cualquier momento al Secretario General, con un año de antelación, que su administración tiene intención de dejar de aplicarla. El Secretario General comunicará esa notificación a las demás Partes Contratantes.

Las homologaciones concedidas seguirán siendo válidas hasta que se retiren.

Si una Parte Contratante dejara de conceder homologaciones con arreglo a una Norma:

Mantendrá una supervisión adecuada de la uniformidad de la fabricación de los productos para los que hubiera concedido homologaciones anteriormente;

Adoptará las medidas necesarias que figuran en el artículo 4 cuando una Parte Contratante que continúe aplicando la Norma le notifique una falta de uniformidad;

Seguirá notificando a las autoridades competentes de las demás Partes Contratantes la retirada de homologaciones con arreglo a lo previsto en el artículo 5;

Seguirá concediendo prórrogas de las homologaciones existentes.

7. Una Parte Contratante que no aplique una Norma podrá notificar en cualquier momento al Secretario General que tiene intención de aplicarla en lo sucesivo y esa Norma entrará en vigor para esa Parte el sexagésimo día contado a partir de esa notificación. El Secretario General notificará a las Partes Contratantes la entrada en vigor de una Norma para una nueva Parte Contratante que tenga lugar de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo.

8. Las Partes Contratantes para que las que una Norma esté en vigor se denominarán en lo sucesivo "las Partes Contratantes que apliquen una Norma".

## **Artículo 2**

Las Partes Contratantes que apliquen Normas principalmente mediante la homologación concederán la homologación y las marcas de homologación que se describan en las Normas para los tipos de vehículos de ruedas, equipos o repuestos contemplados en la Norma, siempre que cuenten con la competencia técnica necesaria y den su conformidad a las disposiciones adoptadas para garantizar la uniformidad del producto con el prototipo homologado, según se establece en el apéndice 2. Las Partes Contratantes que apliquen una Norma mediante la homologación denegarán las homologaciones y las marcas de homologación que se describan en la Norma si no se cumplieran las condiciones mencionadas anteriormente.

## **Artículo 3**

Se considerará que los vehículos de ruedas, equipos o repuestos para los que una Parte Contratante haya concedido una homologación con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2 del presente Acuerdo y se hayan fabricado en el territorio de una Parte Contratante que aplique la Norma correspondiente, o en otro país designado por la Parte Contratante que haya homologado los vehículos de ruedas, equipos o repuestos de que se trate se ajustan a la legislación de todas las Partes Contratantes que apliquen esa Norma mediante la homologación.

## **Artículo 4**

Si las autoridades competentes de una Parte Contratante que aplique una Norma mediante la homologación comprobaran que algunos vehículos sobre ruedas, equipos o repuestos con marcas de homologación concedidas al amparo de esa Norma por una de las Partes Contratantes no se ajustan a los prototipos homologados, notificarán a las autoridades competentes de la Parte Contratante que concedió la homologación. Esa Parte Contratante adoptará las medidas necesarias para hacer que los productos de esos fabricantes se ajusten a los prototipos homologados y comunicará a las demás Partes Contratantes que apliquen la Norma mediante la homologación las medidas que haya adoptado, que podrán incluir, en su caso, la retirada de la homologación. Cuando pudiera existir una amenaza para la seguridad vial o para el medio ambiente, 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. Las Partes Contratantes podrán prohibir la venta y utilización en su territorio de esos vehículos sobre ruedas, equipos o repuestos.

## **Artículo 5**

Las autoridades competentes de las Partes Contratantes que apliquen las Normas mediante la homologación enviarán mensualmente a las autoridades competentes de las demás Partes Contratantes una

lista de los vehículos de ruedas, equipos o repuestos con respecto a los cuales hayan rechazado o retirado su homologación durante ese mes. Además, cuando reciban una solicitud de la autoridad competente de otra Parte Contratante que aplique una Norma mediante la homologación, enviarán inmediatamente a esa autoridad competente copia de toda la información pertinente sobre la que se basó su decisión de conceder, rechazar o retirar la homologación de un vehículo de ruedas, equipo o repuesto en el marco de esa Norma.

### **Artículo 6**

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

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

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

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

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

### **Artículo 7**

1. Se considerará que el Acuerdo enmendado ha entrado en vigor nueve meses después de que el Secretario General lo haya transmitido a todas las Partes en el Acuerdo de 1958.

2. Se considerará que el Acuerdo enmendado no ha entrado en vigor si alguna de las Partes Contratantes en el Acuerdo de 1958 expresara alguna objeción en el plazo de seis meses desde la fecha de su transmisión por el Secretario General.

3. El presente Acuerdo enmendado entrará en vigor para las nuevas Partes Contratantes que se adhieran a él el sexagésimo día después de que depositen el correspondiente instrumento de adhesión.

### **Artículo 8**

1. Cualquier Parte Contratante podrá denunciar el presente Acuerdo notificándolo al Secretario General.

2. La denuncia surtirá efecto 12 meses después de la fecha en que la notificación haya sido recibida por el Secretario General.

## **Artículo 9**

1. Cualquier nueva Parte Contratante, como se define en el artículo 6 del presente Acuerdo podrá, en el momento de la adhesión o en cualquier momento posterior, declarar mediante una notificación dirigida al Secretario General que el presente Acuerdo se hará extensivo a la totalidad o parte de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El Acuerdo se hará extensivo al territorio o territorios mencionados en la notificación a partir del sexagésimo día desde la fecha en la cual la haya recibido el Secretario General.
2. Cualquier nueva Parte Contratante, como se define en el artículo 6 del presente Acuerdo, que haya formulado una declaración con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo en virtud de la cual el presente Acuerdo se haga extensivo a cualquier territorio de cuyas relaciones internacionales sea responsable podrá denunciar el Acuerdo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, de forma separada con respecto a ese territorio.

## **Artículo 10**

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

## **Artículo 11**

1. Una nueva Parte Contratante podrá, en el momento de su adhesión al presente Acuerdo, declarar que no se considera obligada por lo dispuesto en el artículo 10. Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas por lo dispuesto en el artículo 10 con respecto a cualquier nueva Parte Contratante que haya formulado esa reserva.
2. Cualquier Parte Contratante que haya formulado una reserva con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo podrá retirarla en cualquier momento notificándolo al Secretario General.
3. No se admitirá ninguna otra reserva al presente Acuerdo o a las Normas anexas; pero cualquier Parte Contratante podrá, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1, declarar que se propone no aplicar algunas de las Normas o que se propone no aplicar ninguna de ellas.

## **Artículo 12**

Las Normas anexas al presente Acuerdo podrán enmendarse con arreglo al siguiente procedimiento:

1. Las enmiendas a las Normas las establecerá el Comité Administrativo según se describe en el párrafo 2 del artículo 1 y de conformidad con el procedimiento indicado en el apéndice 1. Cuando sea necesario, una enmienda podrá incluir las especificaciones existentes como alternativa. Las Partes Contratantes especificarán qué alternativas se proponen aplicar entre las que figuren en las Normas. Las Partes Contratantes que apliquen alternativas que figuren en una Norma no estarán obligadas a aceptar las homologaciones concedidas con arreglo a alternativas anteriores contempladas en la misma Norma.

Las Partes Contratantes que apliquen únicamente las enmiendas más recientes no estarán obligadas a aceptar las homologaciones concedidas con arreglo a enmiendas anteriores o a Normas sin enmendar. Las Partes Contratantes que apliquen una serie de enmiendas anteriores o la Norma sin enmendar aceptarán las homologaciones concedidas con arreglo a una serie de enmiendas posteriores. El Comité Administrativo comunicará al Secretario General las enmiendas a las Normas una vez aprobadas. El Secretario General notificará esas enmiendas lo antes posible a las Partes Contratantes que apliquen la Norma.

2. Una enmienda de una Norma se considerará adoptada a menos que, en el plazo de seis meses desde su notificación por el Secretario General, más de un tercio de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma en el momento de la notificación hayan informado al Secretario General de que están en desacuerdo con la enmienda. Si transcurrido ese plazo el Secretario General no hubiera recibido declaraciones de desacuerdo de más de un tercio de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma, el Secretario General declarará adoptada la enmienda lo antes posible y será vinculante para las Partes Contratantes que aplicasen la Norma y no hubiesen declarado su desacuerdo con ella. Cuando una Norma se enmiende y al menos un quinto de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma sin enmendar declaren posteriormente su deseo de seguir aplicando la Norma sin enmendar, esa Norma sin enmendar se considerará una alternativa a la Norma enmendada y se incorporará oficialmente como tal a la Norma con efectos a partir de la fecha de adopción de la enmienda o de su entrada en vigor. En ese caso, las obligaciones de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma serán las que se establecen en el párrafo 1.

3. Si una nueva Parte Contratante se adhirió al presente Acuerdo en el período comprendido entre el momento de la notificación de una enmienda de una Norma por el Secretario General y su entrada en vigor, la Norma en cuestión no entrará en vigor para esa Parte Contratante hasta transcurridos dos meses desde la fecha en que acepte oficialmente la enmienda o hasta transcurridos dos meses de la expiración de un período de seis meses desde la fecha en que el Secretario General hubiera comunicado a esa Parte la enmienda propuesta.

### **Artículo 13**

El texto del propio Acuerdo y sus apéndices podrán enmendarse con arreglo al procedimiento siguiente:

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

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

3. Si se presentara una objeción a la propuesta de enmienda, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes Contratantes. Si se hubiera expresado una objeción a la propuesta de enmienda se considerará que la enmienda no ha sido aceptada y no surtirá efecto alguno. Si no se expresara ninguna objeción, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes transcurridos tres meses desde la expiración del período de seis meses a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo.

### **Artículo 14**

Además de las notificaciones que se contemplan en los artículos 1, 12 y 13 del presente Acuerdo, el Secretario General notificará a las Partes Contratantes:

- a) Las adhesiones que se produzcan con arreglo a lo dispuesto al artículo 6;

- b) Las fechas de entrada en vigor del presente Acuerdo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7;
- c) Las denuncias formuladas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8;
- d) Las notificaciones recibidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9;
- e) Las declaraciones y notificaciones recibidas con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 11;
- f) La entrada en vigor de cualquier enmienda de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 12;
- g) La entrada en vigor de cualquier enmienda con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 13.

### **Artículo 15**

1. Si en la fecha de entrada en vigor de las disposiciones anteriores estuvieran en marcha los procedimientos previstos en los párrafos 3 y 4 del artículo 1 del Acuerdo sin enmendar para la adopción de una nueva Norma, esa nueva Norma entrará en vigor según lo dispuesto en el párrafo 5 de ese artículo.
  2. Si en la fecha de entrada en vigor de las anteriores disposiciones estuvieran en marcha los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 12 del Acuerdo sin enmendar para la adopción de una enmienda de una Norma, esa enmienda entrará en vigor con arreglo a lo dispuesto en ese artículo.
  3. Si todas las Partes Contratantes en el Acuerdo convinieran en ello, cualquier Norma adoptada con arreglo a lo dispuesto en el Acuerdo sin enmendar se considerará como si fuera una Norma adoptada con arreglo a las disposiciones anteriores.
-

## **Apéndice 1**

### **Composición y reglamento del Comité Administrativo**

#### **Artículo 1**

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

#### **Artículo 2**

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

#### **Artículo 3**

El Comité, en la primera sesión que celebre cada año, elegirá a un Presidente y a un Vicepresidente.

#### **Artículo 4**

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

#### **Artículo 5**

Las nuevas Normas que se propongan se someterán a votación. Cada país que sea Parte Contratante en el Acuerdo tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un quórum de no menos de la mitad de las Partes Contratantes. Para la determinación del quórum, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los Estados soberanos que la integren. Las nuevas Normas quedarán aprobadas si cuentan con el voto favorable de una mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes.

#### **Artículo 6**

Las propuestas de enmienda de las Normas se someterán a votación. Cada país que sea Parte Contratante en el Acuerdo tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un quórum de no menos de la mitad de las Partes Contratantes. Para la determinación del quórum, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los Estados soberanos que la integren. Las nuevas Normas quedarán aprobadas si cuentan con el voto favorable de una mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes.

## Apéndice 2

### Uniformidad de los procedimientos de fabricación

#### 1. Evaluación inicial

- 1.1. Las autoridades de las Partes Contratantes encargadas de la homologación deberán verificar, antes de conceder la homologación, la existencia de arreglos y procedimientos satisfactorios que garanticen un control eficaz de manera que los vehículos, equipos o repuestos que se fabriquen sean conformes al prototipo homologado.
- 1.2. El requisito que figura en el párrafo 1.1 deberá verificarse a satisfacción de la autoridad que conceda la homologación, pero podrá verificarlo también, en nombre y a petición de la autoridad que conceda la homologación, la autoridad de otra Parte Contratante encargada de la homologación. En ese caso, esta última autoridad preparará una declaración de cumplimiento en la que se expongan las zonas e instalaciones de producción que haya examinado que revistan interés para el producto o productos que se vayan a homologar.
- 1.3. Las autoridades encargadas de la homologación deberán aceptar también la certificación de que el fabricante cumple la norma armonizada ISO 9002 (cuyo ámbito abarque el producto o productos que vayan a homologarse), o una acreditación equivalente, como suficiente a los efectos del cumplimiento de requisito que figura en el párrafo 1.1. El fabricante deberá facilitar los detalles de la certificación y se comprometerá a informar a la autoridad encargada de la homologación de cualquier modificación de la validez o del ámbito de dicha certificación.
- 1.4. Cuando reciban una solicitud de la autoridad de otra Parte Contratante, las autoridades encargadas de la homologación enviarán inmediatamente la declaración de cumplimiento que se menciona en la última frase del párrafo 1.2 o comunicarán que no están en condiciones de facilitar esa declaración.

#### 2. Uniformidad de la fabricación

- 2.1. Cada vehículo, equipo o repuesto aprobado con arreglo a una Norma anexa al presente Acuerdo deberá fabricarse de forma que sea conforme con el prototipo homologado mediante el cumplimiento de los requisitos que figuran en el presente apéndice y en la mencionada Norma.
- 2.2. Las autoridades de las Partes Contratantes encargadas de la homologación que concedan una homologación con arreglo a una Norma anexa al presente Acuerdo deberán verificar la existencia de arreglos adecuados y planes de control documentados, que deberán acordarse con el fabricante para cada homologación, destinados a realizar a intervalos específicos los ensayos o comprobaciones necesarios para verificar la continuidad de la uniformidad con el prototipo homologado, incluidos en concreto, cuando proceda, los ensayos que se especifiquen en esa Norma.
- 2.3. El concesionario de la homologación deberá, en particular:
  - 2.3.1. Garantizar la existencia de procedimientos para el control eficaz de la uniformidad de los productos (vehículos, equipos o repuestos) con el prototipo homologado.
  - 2.3.2. Tener acceso a los equipos de ensayo necesarios para comprobar la uniformidad con cada prototipo aprobado.

- 2.3.3. Garantizar que los datos resultantes queden registrados y que los documentos anexos estén disponibles durante un período que se determinará de acuerdo con la autoridad encargada de la homologación. Ese período no deberá ser superior a diez años.
- 2.3.4. Analizar los resultados de cada tipo de ensayo, con el fin de verificar y garantizar la estabilidad de las características de los productos, teniendo en cuenta la tolerancia de la fabricación industrial.
- 2.3.5. Garantizar que para cada tipo de producto se realicen al menos las comprobaciones prescritas en el presente apéndice y los ensayos prescritos en las Normas correspondientes.
- 2.3.6. Garantizar que cualquier conjunto de muestras o ejemplares para ensayo del que se desprenda la no conformidad con el prototipo en el ensayo en cuestión dé lugar a un nuevo muestreo y ensayo. Deberán tomarse todas las medidas necesarias para volver a la uniformidad de la fabricación correspondiente.
- 2.4. La autoridad que haya concedido la homologación podrá verificar en cualquier momento los métodos de control de la uniformidad que se apliquen en cada centro de fabricación. La frecuencia normal de esas verificaciones deberá ser coherente con los arreglos aceptados (en su caso) con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 1.2 o 1.3 del presente apéndice y será suficiente para garantizar que los controles pertinentes se revisen en un plazo acorde con el clima de confianza establecido por la autoridad encargada de la homologación.
  - 2.4.1. En cada inspección, los registros de los ensayos y de la fabricación se pondrán a disposición del inspector.
  - 2.4.2. Cuando la naturaleza del ensayo lo permita, el inspector podrá elegir aleatoriamente muestras que se someterán a ensayo en el laboratorio del fabricante (o en el del Servicio Técnico cuando así se indique en la Norma anexa al presente Acuerdo). El número mínimo de muestras podrá determinarse con arreglo a los resultados de la verificación del propio fabricante.
  - 2.4.3. Cuando el nivel de control parezca insatisfactorio, o cuando parezca necesario verificar la validez de los ensayos realizados en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 2.4.2, el inspector deberá recoger muestras que se enviarán al Servicio Técnico encargado de realizar los ensayos para la homologación.
  - 2.4.4. La autoridad encargada de la homologación podrá realizar cualquiera de las comprobaciones o ensayos prescritos en el presente apéndice o en la Norma aplicable anexa al presente Acuerdo.
  - 2.4.5. En caso de que en una inspección se produzcan resultados insatisfactorios, la autoridad encargada de la homologación deberá velar por que se tomen todas las medidas necesarias para restaurar la uniformidad de la fabricación lo más rápidamente posible.



## **Anexo III**

**Acuerdo  
relativo al establecimiento de normas  
técnicas mundiales aplicables a los vehículos de ruedas  
y a los equipos y repuestos que puedan montarse  
o utilizarse en esos vehículos, hecho en Ginebra  
el 25 de junio de 1998**

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

## **Preámbulo**

LAS PARTES CONTRATANTES,

HABIENDO DECIDIDO adoptar un Acuerdo con el fin de establecer un procedimiento para promover el desarrollo de normas técnicas mundiales que garanticen un alto nivel de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y disuasión del robo de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos;

HABIENDO DECIDIDO que ese procedimiento debe promover también la armonización de las normas técnicas existentes, reconociendo el derecho de las autoridades de ámbito regional, nacional y subnacional de aprobar y mantener normas técnicas en las esferas de la salud, la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la disuasión del robo que sean más estrictos que los que se establezcan a nivel mundial;

ESTANDO AUTORIZADAS a concertar un Acuerdo de esa naturaleza según lo dispuesto en el apartado a) del párrafo 1 del mandato de la CEPE y en el artículo 50 del capítulo XIII del reglamento de la CEPE;

RECONOCIENDO que el presente Acuerdo no prejuzga los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes dimanantes de acuerdos internacionales existentes relativos a la salud, la seguridad y la protección del medio ambiente;

RECONOCIENDO que el presente Acuerdo no prejuzga los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes dimanantes de los acuerdos celebrados en el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC), incluido el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC), y teniendo la intención de establecer normas técnicas mundiales en el marco del presente Acuerdo que sirvan de base para sus normas técnicas de una manera coherente con esos Acuerdos;

TENIENDO LA INTENCIÓN de que las Partes Contratantes en el presente Acuerdo utilicen las normas técnicas mundiales establecidas en el marco del presente Acuerdo como base para sus normas técnicas;

RECONOCIENDO la importancia que reviste para la salud, la seguridad y el bienestar públicos la continua mejora y elevación de los niveles de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y disuasión del robo de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las ventajas para el comercio internacional, la libertad de elección de los consumidores y el precio de los productos que podría suponer el aumento de la convergencia de las normas técnicas vigentes y que se elaboren en el futuro y las especificaciones con ellas relacionadas;

RECONOCIENDO que los gobiernos tienen el derecho de procurar y aplicar mejoras en los niveles de salud, seguridad y protección del medio ambiente, y de determinar si las Normas técnicas mundiales establecidas en el marco del presente Acuerdo pueden satisfacer sus necesidades;

RECONOCIENDO la importante labor de armonización que ya se ha realizado en el marco del Acuerdo de 1958;

RECONOCIENDO el interés y los conocimientos especializados existentes en las diferentes regiones geográficas en cuanto a los problemas relacionados con la seguridad, el medio ambiente, la energía y el robo y los métodos para resolver esos problemas, así como el valor que ese interés y esos conocimientos especializados tienen a la hora de elaborar normas técnicas mundiales que sirvan de ayuda para conseguir esas mejoras y reducir en la mayor medida posible las divergencias;

DESEOSAS de fomentar la adopción en los países en desarrollo de las normas técnicas mundiales establecidas, teniendo en cuenta las características y circunstancias especiales de esos países, y en particular las de los países menos adelantados.

DESEOSAS de que se preste a las normas técnicas aplicadas por las Partes Contratantes la debida consideración mediante procedimientos transparentes para la elaboración de normas técnicas mundiales, y que esa consideración incluya análisis comparativos de los beneficios y de la eficacia en función del costo;

RECONOCIENDO que mediante el establecimiento de normas técnicas mundiales en las que se contemplen altos niveles de protección se alentará a los países a llegar a la conclusión de que esas normas brindan los niveles necesarios de protección y rendimiento en su jurisdicción;

RECONOCIENDO el efecto de la calidad de los combustibles en el rendimiento de los controles ambientales de los vehículos, en la salud humana y en la eficiencia en el uso del combustible; y

RECONOCIENDO que el uso de procedimientos transparentes reviste especial importancia en la elaboración de normas técnicas mundiales en el marco del presente Acuerdo, y que ese proceso de elaboración debe ser compatible con los procesos de desarrollo normativo de las Partes Contratantes en el presente Acuerdo;

HAN ACORDADO lo siguiente:

## **Artículo 1**

### **Propósito**

- 1.1. El propósito del presente Acuerdo es:
  - 1.1.1. Establecer un proceso de ámbito mundial mediante el cual las Partes Contratantes de todas las regiones del mundo puedan elaborar conjuntamente normas técnicas mundiales relativas a la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la disuasión del robo de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en esos vehículos;
  - 1.1.2. Velar por que, al elaborar las normas técnicas mundiales, se preste la consideración debida y objetiva a las normas técnicas vigentes en las Partes Contratantes, así como a las normas de la CEPE;
  - 1.1.3. Velar por que, al elaborar las normas técnicas mundiales se considere objetivamente, en la forma que proceda, el análisis de la mejor tecnología disponible, las ventajas relativas y la eficacia en función del costo;
  - 1.1.4. Velar por la transparencia de los procedimientos empleados en la elaboración de las normas técnicas mundiales;
  - 1.1.5. Conseguir un alto nivel de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y disuasión del robo en la comunidad mundial y velar por que las medidas adoptadas en el marco del presente Acuerdo no fomenten o conduzcan a una reducción de ese nivel en la jurisdicción de las Partes Contratantes, incluso en el plano subnacional;
  - 1.1.6. Reducir los obstáculos técnicos al comercio internacional mediante la armonización de las normas técnicas vigentes en las Partes Contratantes y de las normas de la CEPE, y la elaboración de nuevas normas técnicas mundiales que rijan la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la disuasión del robo de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que

puedan montarse y/o utilizarse en esos vehículos, de una forma coherente con el logro de un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente y demás fines expuestos más arriba, y

- 1.1.7. Velar por que, cuando sean precisos niveles alternativos de tolerancia para facilitar las actividades normativas de algunos países, en particular de los países en desarrollo, esas necesidades se tengan en cuenta al elaborar y establecer las normas técnicas mundiales.
- 1.2. El presente Acuerdo se aplicará simultáneamente con el Acuerdo de 1958, sin perjuicio de la autonomía institucional de ninguno de los dos Acuerdos.

## **Artículo 2**

### **Partes Contratantes y carácter consultivo**

- 2.1. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los países miembros de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), las organizaciones regionales de integración económica constituidas por países miembros de la CEPE y los países admitidos en la CEPE con carácter consultivo de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 del mandato de la CEPE.
- 2.2. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los Estados Miembros de las Naciones Unidas que participen en algunas actividades de la CEPE con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 11 del mandato de esta, así como las organizaciones regionales de integración económica constituidas por esos países.
- 2.3. Los organismos especializados y las organizaciones, incluidas las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, reconocidas como entidades consultivas por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas podrán participar con ese carácter en las deliberaciones de los grupos de trabajo durante el examen de cualquier tema que revista especial interés para el organismo u organización de que se trate.

## **Artículo 3**

### **Comité Ejecutivo**

- 3.1. Los representantes de las Partes Contratantes constituirán el Comité Ejecutivo del presente Acuerdo y se reunirán como tal al menos una vez al año.
- 3.2. El reglamento del Comité Ejecutivo será el que figura en el anexo B del presente Acuerdo.
- 3.3. El Comité Ejecutivo:
  - 3.3.1. Se ocupará de la aplicación del presente Acuerdo, incluso del establecimiento de prioridades para la realización de actividades en el marco del Acuerdo;
  - 3.3.2. Examinará todas las recomendaciones e informes que le presenten los grupos de trabajo en relación con el establecimiento de normas técnicas mundiales en el marco del presente Acuerdo;
  - 3.3.3. Desempeñará cualesquiera otras funciones pertinentes en virtud del presente Acuerdo.
- 3.4. El Comité Ejecutivo tendrá la autoridad última en lo que se refiere a la adopción de decisiones acerca de la inclusión de las normas en el Compendio de Posibles Normas Técnicas Mundiales y del establecimiento de normas técnicas mundiales en el marco del presente Acuerdo.

- 3.5. El Comité Ejecutivo, en el desempeño de sus funciones, utilizará información procedente de cualquier fuente que estime conveniente.

## **Artículo 4**

### **Criterios para las normas técnicas**

- 4.1. Para quedar incluida en el Compendio de Posibles Normas según se contempla en el artículo 5 o establecida según se contempla en el artículo 6, una norma técnica deberá satisfacer los criterios siguientes:
- 4.1.1. Facilitar una descripción clara de los vehículos de ruedas, equipos y/o repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en esos vehículos y que habrán de quedar sujetos a la norma.
- 4.1.2. Contener especificaciones que:
- 4.1.2.1. Entrañen un nivel más alto de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética o disuasión del robo; y
- 4.1.2.2. Cuando proceda, estén expresadas en términos de rendimiento en lugar de características de diseño.
- 4.1.3. Incluyan:
- 4.1.3.1. El método de ensayo mediante el cual haya de demostrarse el cumplimiento de la norma;
- 4.1.3.2. En el caso de normas que se vayan a incluir en el Compendio con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, una descripción clara, cuando proceda, de las etiquetas y/o marcas de aprobación o certificación necesarias para la homologación y la uniformidad de la producción o para satisfacer los requisitos de autocertificación del fabricante; y
- 4.1.3.3. Cuando proceda, un plazo mínimo recomendado, razonable y viable, que las Partes Contratantes deban dejar transcurrir antes de exigir el cumplimiento de la norma.
- 4.2. En una norma técnica mundial se podrán especificar niveles alternativos de tolerancia o de rendimiento, que no serán de ámbito mundial, así como los correspondientes procedimientos de ensayo, cuando sea necesario para facilitar las actividades normativas de algunos países, en particular de los países en desarrollo.

## **Artículo 5**

### **Compendio de posibles normas técnicas mundiales**

- 5.1. Se creará y mantendrá un compendio de normas técnicas de las Partes Contratantes, que no sean normas de la CEPE, que se propongan para su armonización o adopción como normas técnicas mundiales (que se denominará Compendio de Posibles Normas).
- 5.2. Inclusión de normas técnicas en el Compendio de Posibles Normas
- Cualquier Parte Contratante podrá presentar al Comité Ejecutivo una solicitud para que se incluya en el Compendio de Posibles Normas cualquier norma técnica que esa Parte Contratante haya aplicado, esté aplicando o haya adoptado para su aplicación en el futuro.
- 5.2.1. La solicitud que se menciona en el párrafo 5.2 deberá contener:

- 5.2.1.1. Una copia de esa norma;
- 5.2.1.2. La documentación técnica que apoye esa norma, incluida documentación relativa a la mejor tecnología disponible, las ventajas relativas y la eficacia en función del costo; y
- 5.2.1.3. La mención de cualesquiera normas voluntarias internacionales pertinentes que estén en vigor o cuya entrada en vigor sea inminente.
- 5.2.2. El Comité Ejecutivo examinará todas las solicitudes que satisfagan los requisitos establecidos en el artículo 4 y en el párrafo 5.2.1 del presente artículo. La norma técnica se incluirá en el Compendio de Posibles Normas si cuenta con un voto favorable con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.1 del artículo 7 del anexo B. La documentación presentada con la solicitud relativa a esa norma se adjuntará como anexo de la norma técnica que quedará incluida en el Compendio.
- 5.2.3. El Secretario General considerará que la norma cuya inclusión en el Compendio se haya solicitado ha quedado incluida en este en la fecha en que se produzca una votación favorable con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5.2.2 del presente artículo.
- 5.3. Eliminación de normas técnicas incluidas en el Compendio de Posibles Normas  
Una norma técnica se eliminará del Compendio de Posibles Normas:
  - 5.3.1. Cuando se incluya en el Registro Mundial una norma técnica mundial que contenga especificaciones referidas a los mismos elementos de rendimiento o características de diseño que la norma técnica incluida en el Compendio;
  - 5.3.2. Transcurrido un plazo de cinco años desde que se incluyera la norma con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo, o transcurridos períodos subsiguientes de cinco años, a menos que el Comité Ejecutivo confirme, mediante votación favorable de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7.1 del artículo 7 del anexo B, la inclusión de la norma técnica en el Compendio de Posibles Normas; o
  - 5.3.3. En respuesta a una petición escrita de la Parte Contratante que hubiera solicitado inicialmente la inclusión de la norma técnica. En esa petición deberán figurar los motivos para la retirada de la norma.
- 5.4. Disponibilidad de los documentos  
Todos los documentos que el Comité Ejecutivo examine en cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo serán de acceso público.

## **Artículo 6**

### **Registro de normas técnicas mundiales**

- 6.1. Se creará y mantendrá un registro de las normas técnicas mundiales elaboradas y establecidas con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo. Ese registro se denominará Registro Mundial.
- 6.2. Establecimiento de normas técnicas mundiales en el Registro Mundial mediante la armonización de normas vigentes  
  
Las Partes Contratantes podrán proponer la elaboración de normas técnicas armonizadas relativas a elementos de rendimiento o características de diseño contemplados en normas técnicas incluidas en el Compendio de Posibles Normas, o en alguna norma de la CEPE, o ambas cosas.

- 6.2.1. La propuesta a que se hace referencia en el párrafo 6.2 deberá contener:
  - 6.2.1.1. Una explicación del propósito de la norma técnica mundial propuesta.
  - 6.2.1.2. Una descripción o, si es posible, el proyecto de texto de la norma técnica mundial propuesta;
  - 6.2.1.3. La documentación que pueda facilitar el análisis de las cuestiones que hayan de abordarse en el informe que se requiere en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6.2.4.2.1. del presente artículo;
  - 6.2.1.4. Una lista de todas las normas técnicas del Compendio de Posibles Normas y de cualquier norma de la CEPE que aborden los mismos elementos de rendimiento o características de diseño que se contemplen en la norma técnica mundial propuesta; y
  - 6.2.1.5. Una mención de cualquier norma voluntaria internacional vigente que pueda ser de interés.
- 6.2.2. Las propuestas que se especifican en el párrafo 6.2.1 del presente artículo se presentarán al Comité Ejecutivo.
- 6.2.3. El Comité Ejecutivo no remitirá a un grupo de trabajo ninguna propuesta que haya determinado que no cumple los requisitos restablecidos en el artículo 4 y en el párrafo 6.2.1. del presente artículo. Las demás propuestas podrá remitirlas a un grupo de trabajo apropiado.
- 6.2.4. En respuesta a una propuesta que se le haya remitido con miras a la elaboración de una norma técnica mundial mediante la armonización, el grupo de trabajo empleará procedimientos transparentes para:
  - 6.2.4.1. Elaborar recomendaciones relativas a una norma técnica mundial, para lo que:
    - 6.2.4.1.1. Tendrá en cuenta el objetivo de la norma técnica mundial propuesta y la necesidad de establecer niveles alternativos de tolerancia o rendimiento;
    - 6.2.4.1.2. Examinará todas las normas técnicas incluidas en el Compendio de Posibles Normas y normas de la CEPE, en las que se contemplen los mismos elementos de rendimiento;
    - 6.2.4.1.3. Examinará la documentación adjunta a las normas especificadas en el párrafo 6.2.4.1.2. del presente artículo;
    - 6.2.4.1.4. Examinará, en su caso, las evaluaciones de la equivalencia funcional que sean de interés para el examen de la norma técnica mundial propuesta, incluidas las evaluaciones de otras normas relacionadas con esta;
    - 6.2.4.1.5. Verificará si la norma técnica mundial en elaboración satisface su objetivo declarado y los criterios que figuran en el artículo 4; y
    - 6.2.4.1.6. Tendrá debidamente en cuenta la posibilidad de que la norma técnica se establezca en el marco del Acuerdo de 1958.
  - 6.2.4.2. Presentará al Comité Ejecutivo:
    - 6.2.4.2.1. Un informe escrito en el que deberán figurar su recomendación acerca de la norma técnica mundial, incluirse toda la información y los datos técnicos que se hayan tenido en cuenta en la elaboración de su recomendación, describirse la forma en que se haya examinado la información que se especifica en el párrafo 6.2.4.1 del presente artículo, y exponerse los motivos en que se basen sus recomendaciones, inclusive una explicación de por qué se han rechazado cualesquiera especificaciones normativas y enfoques alternativos examinados; y
    - 6.2.4.2.2. El texto de cualquier norma técnica mundial recomendada.

- 6.2.5. El Comité Ejecutivo, empleando procedimientos transparentes:
- 6.2.5.1. Determinará si las recomendaciones acerca de la norma técnica mundial y el informe se basan en una realización adecuada y minuciosa de las actividades que se especifican en el párrafo 6.2.4.1 del presente artículo. Si el Comité Ejecutivo determinara que las recomendaciones, el informe y/o el texto de la norma técnica mundial recomendada, en su caso, no son adecuados, devolverá la norma y el informe al grupo de trabajo para su revisión o para la realización de trabajos ulteriores.
- 6.2.5.2. Considerará la posibilidad de establecer una norma técnica mundial que se haya recomendado de conformidad con los procedimientos establecidos en el párrafo 7.2 del artículo 7 del anexo B. Si el Comité Ejecutivo votara por consenso a favor de una norma, esa norma quedará incluida en el Registro Mundial.
- 6.2.6. Se considerará que una norma técnica mundial ha quedado incluida en el Registro Mundial en la fecha en que el Comité Ejecutivo haya votado por consenso a favor de la norma.
- 6.2.7. La secretaría, tras el establecimiento de una norma técnica mundial por el Comité Ejecutivo, adjuntará a dicha norma copia de toda la documentación pertinente, incluso de la propuesta presentada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 6.2.1. del presente artículo y las recomendaciones y el informe requeridos en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6.2.4.2.1. del presente artículo.
- 6.3. Inclusión de nuevas normas técnicas mundiales en el Registro Mundial
- Las Partes Contratantes podrán proponer la elaboración de una nueva norma técnica mundial relativa a elementos de rendimiento o características de diseño que no se contemplen en normas técnicas que figuren en el Compendio de Posibles Normas ni en normas de la CEPE.
- 6.3.1. La propuesta a que se hace referencia en el párrafo 6.3 deberá contener:
- 6.3.1.1. Una explicación del objetivo de la nueva norma técnica mundial propuesta basada, en la medida de lo posible, en datos objetivos;
- 6.3.1.2. Una descripción o, si es posible, el proyecto de texto de la nueva norma técnica mundial propuesta;
- 6.3.1.3. La documentación que pueda facilitar el análisis de las cuestiones que hayan de abordarse en el informe que se requiere en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6.3.4.2.1 del presente artículo; y
- 6.3.1.4. Una mención de cualquier norma voluntaria internacional vigente que pueda ser de interés.
- 6.3.2. Las propuestas que se especifican en el párrafo 6.3.1 del presente artículo se presentarán al Comité Ejecutivo.
- 6.3.3. El Comité Ejecutivo no remitirá a un grupo de trabajo ninguna propuesta que haya determinado que no cumple los requisitos establecidos en el artículo 4 y en el párrafo 6.3.1 del presente artículo. Las demás propuestas podrá remitirlas a un grupo de trabajo apropiado.
- 6.3.4. En respuesta a una propuesta que se le haya remitido con miras a la elaboración de una nueva norma técnica mundial, el grupo de trabajo empleará procedimientos transparentes para:
- 6.3.4.1. Elaborar recomendaciones relativas a una nueva norma técnica mundial, para lo que:
- 6.3.4.1.1. Tendrá en cuenta el objetivo de la nueva norma técnica mundial propuesta y la necesidad de establecer niveles alternativos de tolerancia o rendimiento;
- 6.3.4.1.2. Tendrá en cuenta la viabilidad técnica;
- 6.3.4.1.3. Tendrá en cuenta la viabilidad económica;

- 6.3.4.1.4. Examinará las ventajas, incluidas las de las especificaciones normativas y los enfoques alternativos que se hayan considerado;
- 6.3.4.1.5. Comparará la posible eficacia en función del costo de la norma recomendada con la de las especificaciones normativas y los enfoques alternativos que se hayan considerado;
- 6.3.4.1.6. Verificará si la nueva norma técnica mundial en elaboración satisface su objetivo declarado y los criterios que figuran en el artículo 4; y
- 6.3.4.1.7. Tendrá debidamente en cuenta la posibilidad de que la nueva norma técnica se establezca en el marco del Acuerdo de 1958.
- 6.3.4.2. Presentará al Comité Ejecutivo:
  - 6.3.4.2.1. Un informe escrito en el que deberán figurar su recomendación acerca de la nueva norma técnica mundial, incluirse toda la información y los datos técnicos que se hayan tenido en cuenta en la elaboración de su recomendación, describirse la forma en que se haya examinado la información que se especifica en el párrafo 6.3.4.1 del presente artículo, y exponerse los motivos en que se basen sus recomendaciones, inclusive una explicación de por qué se han rechazado cualesquiera especificaciones normativas y enfoques alternativos examinados; y
  - 6.3.4.2.2. El texto de cualquier nueva norma técnica mundial recomendada.
- 6.3.5. El Comité Ejecutivo, empleando procedimientos transparentes:
  - 6.3.5.1. Determinará si las recomendaciones acerca de la nueva norma técnica mundial y el informe se basan en una realización adecuada y minuciosa de las actividades que se especifican en el párrafo 6.3.4.1 del presente artículo. Si el Comité Ejecutivo determinase que las recomendaciones, el informe y/o el texto de la nueva norma técnica mundial no son adecuados, devolverá la norma y el informe al grupo de trabajo para su revisión o para la realización de trabajos ulteriores.
  - 6.3.5.2. Considerará la posibilidad de establecer una nueva norma técnica mundial que se haya recomendado de conformidad con los procedimientos establecidos en el párrafo 7.2 del artículo 7 del anexo B. Si el Comité Ejecutivo votara por consenso a favor de una norma, esa norma quedará incluida en el Registro Mundial.
- 6.3.6. Se considerará que una norma técnica mundial ha quedado incluida en el Registro Mundial en la fecha en que el Comité Ejecutivo haya votado por consenso a favor de la norma.
- 6.3.7. La secretaría, tras el establecimiento de una nueva norma técnica mundial por el Comité Ejecutivo, adjuntará a dicha norma copia de toda la documentación pertinente, incluso de la propuesta presentada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 6.3.1 del presente artículo y las recomendaciones y el informe requeridos en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6.3.4.2.1 del presente artículo.
- 6.4. Enmienda de las normas técnicas mundiales establecidas

El proceso para la enmienda de cualquier norma técnica incluida en el Registro Mundial con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo será el mismo que se establece en el párrafo 6.3 del presente artículo para la inclusión de una nueva norma técnica mundial en el Registro Mundial.
- 6.5. Disponibilidad de los documentos

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

## Artículo 7

### Adopción, y notificación de la aplicación, de las normas técnicas mundiales establecidas

- 7.1. Una Parte Contratante que haya votado a favor del establecimiento de una norma técnica mundial con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6 del presente Acuerdo estará obligada a someter esa norma técnica al proceso utilizado en esa Parte Contratante para adoptar esa norma técnica como instrumento legislativo o reglamentario propio y procurará adoptar una decisión definitiva lo antes posible.
- 7.2. Las Partes Contratantes que adopten una norma técnica mundial establecida como instrumento legislativo o reglamentario propio comunicarán por escrito al Secretario General la fecha en la que comenzarán a aplicar esa norma. La notificación se enviará antes de transcurridos 60 días desde la adopción de la decisión de adoptar la norma. Si la norma técnica mundial establecida contuviera más de un nivel de tolerancia o rendimiento, en la notificación se especificará cuál de esos niveles de tolerancia o rendimiento se ha elegido.
- 7.3. Las Partes Contratantes a que se hace referencia en el párrafo 7.1 del presente artículo que decidan no adoptar la norma técnica mundial establecida como instrumento establecido o reglamentario propio comunicarán por escrito al Secretario General su decisión y los motivos por los que se ha adoptado esa decisión. La notificación se enviará antes de transcurridos sesenta (60) días desde la adopción de esa decisión.
- 7.4. Las Partes Contratantes a que se hace referencia en el párrafo 7.1 del presente artículo y que, transcurrido un año desde la fecha de la inclusión de la norma en el Registro Mundial, no la hayan adoptado ni hayan tomado la decisión de no adoptarla como instrumento legislativo o reglamentario propio, facilitarán un informe sobre la situación en que se encuentre el trámite de la norma en el procedimiento nacional. Se presentará un informe de situación por cada uno de los períodos subsiguientes de un año transcurridos sin que se haya adoptado ninguna de esas medidas. Los informes exigidos en virtud del presente párrafo:
  - 7.4.1. Incluirán una descripción de las medidas adoptadas durante el año anterior para presentar la norma y adoptar una decisión definitiva y una indicación de la fecha prevista en la que se adoptará esa decisión; y
  - 7.4.2. Se presentarán al Secretario General antes de transcurridos 60 días desde el final del período de un año al que se refiera el informe.
- 7.5. Las Partes Contratantes que acepten los productos que cumplan una norma técnica mundial establecida sin adoptar esa norma como instrumento legislativo o reglamentario propio comunicarán por escrito al Secretario General la fecha en que comiencen a aceptar esos productos. Esas Partes Contratantes enviarán la notificación en el plazo de 60 días desde esa aceptación. Si la norma técnica mundial establecida contuviera más de un nivel de tolerancia o de rendimiento, en la notificación se especificará cuál de esos niveles de tolerancia o rendimiento se ha elegido.
- 7.6. Las Partes Contratantes que hayan adoptado como instrumento legislativo o reglamentario propio una norma técnica mundial establecida podrán adoptar la decisión de rescindir o modificar la norma adoptada. Antes de adoptar esa decisión, esas Partes Contratantes lo comunicarán por escrito al Secretario General, así como los motivos por los que tienen previsto hacerlo. Esa comunicación previa se aplicará también a las Partes Contratantes que hayan aceptado productos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.5 y hayan decidido dejar de aceptarlos. Esas Partes Contratantes comunicarán al Secretario General su decisión de adoptar una norma nueva o enmendada en el

plazo de 60 días desde la adopción de esa decisión. Si se le solicitara, las Partes Contratantes facilitarán con prontitud copias de esas normas nuevas o enmendadas a otras Partes Contratantes.

## **Artículo 8**

### **Solución de controversias**

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

## **Artículo 9**

### **Cómo se puede ser Parte Contratante**

- 9.1. Los países y las organizaciones regionales de integración económica que se especifican en el artículo 2 podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo mediante:
  - 9.1.1. La firma sin reservas en cuanto a la ratificación, aceptación o aprobación;
  - 9.1.2. La firma sujeta a ratificación, aceptación o aprobación, seguida de dicha ratificación, aceptación o aprobación;
  - 9.1.3. La aceptación; o
  - 9.1.4. La adhesión.
- 9.2. El instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositará en poder del Secretario General.
- 9.3. Tras convertirse en una Parte Contratante:
  - 9.3.1. Una vez que el presente Acuerdo haya entrado en vigor, los países y las organizaciones regionales de integración económica comunicarán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 qué norma(s) técnica(s) mundial(es) establecida(s) con arreglo al artículo 6 tienen previsto adoptar y cualquier decisión de aceptar productos que cumplan cualquiera de esas normas técnicas mundiales, aun sin adoptar esas normas como instrumentos legislativos o reglamentarios propios. Si la norma técnica mundial establecida de que se trate contuviera más de un nivel de tolerancia o rendimiento, en la notificación se especificará cuál de esos niveles de tolerancia o rendimiento adopta o acepta la Parte Contratante.
  - 9.3.2. Las organizaciones regionales declararán en qué materias de su competencia sus Estados miembros les han delegado facultades en esferas contempladas en el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para sus Estados miembros.
- 9.4. Las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes dejarán de serlo si se les retirasen las facultades declaradas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 9.3.2 del presente artículo, de lo que informarán al Secretario General.

## **Artículo 10**

### **Firma**

- 10.1. El presente Acuerdo quedará abierto a la firma el 27 de junio de 1998.
- 10.2. El presente Acuerdo permanecerá abierto a la firma hasta su entrada en vigor.

## **Artículo 11**

### **Entrada en vigor**

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

## **Artículo 12**

### **Retiro del Acuerdo**

- 12.1. La Partes Contratantes podrán retirarse del presente Acuerdo notificándolo por escrito al Secretario General.
- 12.2. El retiro de una Parte Contratante del presente Acuerdo surtirá efecto un año después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación a que se hace referencia en el párrafo 12.1 del presente artículo.

## **Artículo 13**

### **Enmienda del Acuerdo**

- 13.1. Las Partes Contratantes podrán proponer enmiendas del presente Acuerdo y de sus anexos. Las propuestas de enmienda se presentarán al Secretario General, quien las transmitirá a todas las Partes Contratantes.

- 13.2. El Comité Ejecutivo examinará en su siguiente reunión las propuestas de enmienda transmitidas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 13.1 del presente artículo.
- 13.3. Si las Partes Contratantes presentes y votantes votaran por consenso a favor de la enmienda, el Comité Ejecutivo lo comunicará al Secretario General, quien distribuirá la enmienda a todas las Partes Contratantes.
- 13.4. Se entenderá que una enmienda distribuida con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 13.3 del presente artículo ha sido aceptada por todas las Partes Contratantes si ninguna de ellas manifiesta una objeción en un plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de esa distribución. Si no se manifestaran objeciones, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes tres (3) meses después de transcurrido el período de seis (6) meses a que se hace referencia en el presente párrafo.
- 13.5. Si se manifestara una objeción a la propuesta de enmienda, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes Contratantes. En ese caso, se entenderá que la enmienda no ha sido aceptada y no surtirá efecto alguno.

## **Artículo 14**

### **Depositario**

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

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

## **Artículo 15**

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

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

## **Artículo 16**

### **Secretaría**

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

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

## **Anexo A**

### **Definiciones**

A los fines del presente Acuerdo, serán de aplicación las siguientes definiciones:

1. Por lo que respecta a las normas técnicas mundiales elaboradas en el marco del presente Acuerdo, se entenderá por "aceptar" la decisión de una Parte Contratante de permitir la entrada en su mercado de productos que cumplan una norma técnica mundial sin haber adoptado esa norma técnica mundial como instrumento legislativo o reglamentario propio.
2. Por lo que respecta a las normas técnicas mundiales elaboradas en el marco del presente Acuerdo, se entenderá por "adoptar" el acto de promulgar una norma técnica mundial como instrumento legislativo o reglamentario de una Parte Contratante.
3. Por lo que respecta a las normas técnicas mundiales elaboradas en el marco del presente Acuerdo, se entenderá por "aplicar" la decisión de una Parte Contratante de exigir el cumplimiento de una norma técnica mundial a partir de una fecha determinada; en otras palabras, de la fecha de entrada en vigor de la norma en la jurisdicción de una Parte Contratante.
4. Por "artículo" se entenderá un artículo del presente Acuerdo.
5. Por "voto por consenso" se entenderá una votación sobre una cuestión en la que ninguna Parte Contratante presente y votante manifieste objeciones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.2 del artículo 7 del anexo B.
6. Por "Parte Contratante" se entenderá cualquier país u organización regional de integración económica que sea Parte Contratante en el presente Acuerdo.
7. Por "equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en vehículos de ruedas" se entenderán los equipos o repuestos cuyas características influyan en la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética o la disuasión del robo. Esos equipos y repuestos incluirán, sin limitarse a ellos, los sistemas de escape, neumáticos, motores, barreras acústicas, alarmas antirrobo, dispositivos de alerta y sistemas de sujeción para niños.
8. Por "norma técnica mundial establecida" se entenderá una norma técnica mundial que se haya incluido en el Registro Mundial con arreglo a lo dispuesto en el presente Acuerdo.
9. Por "norma técnica incluida en el Compendio de Posibles Normas" se entenderá una norma técnica nacional o regional que se haya incluido en el Compendio de Posibles Normas de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo.
10. Por "autocertificación del fabricante" se entenderá el requisito jurídico establecido por una Parte Contratante en virtud del cual un fabricante de vehículos de ruedas, equipos o repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos deberá certificar que todos los vehículos, artículos, equipos o repuestos que comercialice cumplirán unas especificaciones técnicas concretas.
11. Por "organización regional de integración económica" se entenderá una organización constituida e integrada por Estados soberanos y que tenga competencias en materias contempladas en el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para todos sus Estados miembros con respecto a esas materias.
12. Por "Secretario General" se entenderá al Secretario General de las Naciones Unidas.

13. Por "procedimientos transparentes" se entenderán los procedimientos diseñados para fomentar la sensibilización del público y su participación en el proceso de desarrollo normativo que se contempla en el presente Acuerdo. Esos procedimientos incluirán la publicación de:
- 1) La notificación de las reuniones de los grupos de trabajo y del Comité Ejecutivo; y
  - 2) Los documentos de trabajo y los documentos finales.
- También se contemplará en ellos la posibilidad de presentar opiniones y argumentos:
- 1) En las reuniones de los grupos de trabajo por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas; y
  - 2) En las reuniones de los grupos de trabajo y del Comité Ejecutivo mediante consultas previas a las reuniones con representantes de las Partes Contratantes.
14. Por "homologación" se entenderá la aprobación escrita de una Parte Contratante (o de la autoridad competente designada por una Parte Contratante) de que un vehículo o un equipo o repuesto que pueda montarse o utilizarse en un vehículo satisface unas especificaciones técnicas concretas, y será una condición previa para la comercialización del vehículo, equipo o repuesto de que se trate.
15. Por "Normas de la CEPE" se entenderán las normas de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas aprobadas en el marco del Acuerdo de 1958.
16. Por "grupo de trabajo" se entenderá un órgano subsidiario de carácter técnico especializado dependiente de la CEPE cuya función sea la elaboración de recomendaciones relativas al establecimiento de normas técnicas mundiales nuevas o armonizadas para su inclusión en el Registro Mundial y el examen de las enmiendas de las normas técnicas mundiales incluidas en el Registro Mundial.
17. Por "Acuerdo de 1958" se entiende el Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones.
-

## **Anexo B**

### **Composición y reglamento del Comité Ejecutivo**

#### **Artículo 1**

Únicamente las Partes Contratantes podrán ser miembros del Comité Ejecutivo.

#### **Artículo 2**

Todas las Partes Contratantes serán miembros del Comité Ejecutivo.

#### **Artículo 3**

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

#### **Artículo 4**

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

#### **Artículo 5**

- 5.1. Para que pueda realizarse una votación se exigirá un *quorum* de la mitad de las Partes Contratantes.
- 5.2. A los fines de determinar el *quorum* que se establece en el presente artículo y el número de Partes Contratantes que constituyan un tercio de las Partes Contratantes presentes y votantes según se establece en el párrafo 7.1 del artículo 7 del presente anexo, una organización regional de integración económica y sus Estados miembros se contarán como una Parte Contratante.

#### **Artículo 6**

- 6.1. En la primera sesión que celebre cada año, el Comité Ejecutivo elegirá de entre sus miembros a un Presidente y un Vicepresidente. El Presidente y el Vicepresidente se elegirán por el voto favorable de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes.
- 6.2. Ni el Presidente ni el Vicepresidente podrán ser ciudadanos de la misma Parte Contratante durante más de dos años seguidos. En un año determinado, el Presidente y el Vicepresidente no podrán ser ciudadanos de la misma Parte Contratante.

## **Artículo 7**

- 7.1. Una norma nacional o regional quedará incluida en el Compendio de Posibles Normas por votación favorable de un tercio de las Partes Contratantes presentes y votantes (según se define en el artículo 5.2 del presente anexo), o de un tercio del número total de votos emitidos, lo que haga más fácil conseguir una votación favorable. En cualquiera de los casos, en el tercio de votos favorables deberá figurar el de la Comunidad Europea, el Japón o los Estados Unidos de América, si alguno de ellos fueran Partes Contratantes.
- 7.2. La inclusión de una norma técnica mundial en el Registro Mundial, la enmienda de una norma técnica mundial establecida y la enmienda del presente Acuerdo se realizarán mediante votación por consenso de las Partes Contratantes presentes y votantes. Una Parte Contratante presente y votante que manifieste una objeción en una cuestión para cuya aprobación sea necesario la votación por consenso deberá facilitar una explicación escrita de su objeción al Secretario General en el plazo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de la votación. Si esa Parte Contratante no presentara esa explicación durante ese plazo, se considerará que su voto es favorable a la cuestión sobre la que se realizó la votación. Si ninguna de las Partes Contratantes que hubieran expresado una objeción a la cuestión presentase la explicación escrita, se considerará que hubo una votación por consenso a favor de la cuestión por todas las personas presentes y votantes. En ese caso, se considerará como fecha de la votación el primer día después de transcurrido el mencionado plazo de 60 días.
- 7.3. Cualquier otra cuestión se resolverá, a discreción del Comité Ejecutivo, mediante el procedimiento de votación establecido en el párrafo 7.2 del presente artículo.

## **Artículo 8**

Las Partes Contratantes que se abstengan en una votación no se considerarán como votantes.

## **Artículo 9**

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

## **Anexo IV**

**Acuerdo  
relativo a la adopción de condiciones  
uniformes para la inspección técnica periódica  
de los vehículos de ruedas y el reconocimiento  
recíproco de las inspecciones  
hecho en Viena el 13 de noviembre de 1997**

(Reproducción del documento ECE/RCTE/CONF.4)

## **Preámbulo**

LAS PARTES CONTRATANTES,

RECONOCIENDO el crecimiento del tráfico por carretera y el consiguiente aumento de los peligros y las molestias, que plantea a todas las Partes Contratantes problemas de naturaleza y gravedad similares en relación con la seguridad y el medio ambiente,

DESEOSAS de lograr una mayor uniformidad en las normas que rigen el tráfico por carretera en Europa y de garantizar un mayor nivel de seguridad y protección del medio ambiente,

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

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

CONSIDERANDO que resulta, pues, necesario armonizar en la mayor medida posible la frecuencia de los ensayos y los elementos que deban comprobarse obligatoriamente,

CONSIDERANDO que antes de que comience a aplicarse la medida a que se hace referencia en el presente Acuerdo debe darse un plazo suficiente para el establecimiento o la ampliación de los arreglos técnicos y administrativos necesarios para la realización de los ensayos,

HAN ACORDADO lo siguiente:

### **Artículo 1**

Las Partes Contratantes establecerán Normas para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas matriculados o que presten servicios en su territorio y reconocerán con carácter recíproco las inspecciones realizadas con arreglo a esas Normas. El establecimiento de las Normas corresponderá a un Comité Administrativo integrado por todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el reglamento que figura en el apéndice 1 y sobre la base de los párrafos y artículos que figuren más abajo.

A los fines del presente Acuerdo,

El término "vehículos de ruedas" incluirá cualesquiera vehículos automóviles y sus remolques;

El término "inspección técnica" incluirá la inspección de cualesquiera equipos y repuestos que se utilicen en los vehículos de ruedas y cuyas características influyan en la seguridad vial, la protección del medio ambiente o el ahorro de energía; el término "normas para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas" incluirá las disposiciones establecidas para demostrar que se ha seguido el procedimiento administrativo uniforme periódico en virtud del cual las autoridades competentes de una Parte Contratante declaran, una vez realizadas las oportunas comprobaciones, que el vehículo de ruedas se ajusta a las especificaciones de las Normas de que se trate. Servirá como prueba un certificado de inspección técnica cuyo modelo se reproduce en el apéndice 2 del presente Acuerdo.

### **Artículo 2**

1. Una vez establecida una Norma con arreglo al procedimiento que se indica en el apéndice 1, el Comité Administrativo comunicará dicha norma al Secretario General de las Naciones Unidas, en lo

sucesivo "el Secretario General". A continuación, el Secretario General notificará lo antes posible esa Norma a las Partes Contratantes.

La Norma se considerará aprobada a menos que, en un período de seis meses a partir de su notificación por el Secretario General, más de un tercio de las Partes Contratantes existentes en el momento de la notificación hayan informado al Secretario General de que están en desacuerdo con ella.

En la Norma se contemplarán los siguientes aspectos:

- a) Las categorías de vehículos de ruedas afectados y la frecuencia de su inspección;
- b) Los equipos o repuestos que hayan de ser inspeccionados;
- c) Los métodos de ensayo mediante los que hayan de demostrarse los requisitos del rendimiento;
- d) Las condiciones para la expedición de un certificado de emisión y su reconocimiento recíproco;
- e) La(s) fecha(s) en la(s) que entrará en vigor la Norma.

La Norma podrá, si fuera necesario, incluir referencias a los laboratorios acreditados por las autoridades competentes en los que puedan realizarse las inspecciones de los vehículos de ruedas.

2. Cuando se haya aprobado una Norma, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes Contratantes, y especificará las Partes Contratantes que hayan presentado objeciones y con respecto a las cuales la Norma no entrará en vigor.

3. La Norma aprobada entrará en vigor en la(s) fecha(s) especificada(s) como Norma anexa al presente Acuerdo para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su desacuerdo.

4. Al depositar su instrumento de adhesión, cualquier nueva Parte Contratante podrá declarar que no se considera obligada por determinadas Normas anexas al presente Acuerdo en ese momento o que no se considera obligada por ninguna de ellas. Si, en ese momento, estuviera en marcha el procedimiento establecido en los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo con respecto a un proyecto de norma, el Secretario General comunicará a la nueva Parte Contratante ese proyecto de norma, que entrará en vigor como Norma para la nueva Parte Contratante únicamente en las condiciones que se especifican en el párrafo 3 del presente artículo, teniendo en cuenta que el plazo concedido empezará a contar a partir de la fecha en que el proyecto se comunique a esa Parte. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes la fecha de esa entrada en vigor. El Secretario General les comunicará también todas las declaraciones relativas a la no aplicación de determinadas normas que cualquier Parte Contratante pueda formular con arreglo a lo dispuesto en el presente párrafo.

5. Una Parte Contratante que aplique una Norma podrá notificar en cualquier momento al Secretario General, con un año de antelación, que su administración tiene intención de dejar de aplicarla. El Secretario General comunicará esa notificación a las demás Partes Contratantes.

6. Una Parte Contratante que no aplique una Norma podrá notificar en cualquier momento al Secretario General que tiene intención de aplicarla en lo sucesivo y esa Norma entrará en vigor para esa Parte el sexagésimo día contado a partir de esa notificación. El Secretario General notificará a las Partes Contratantes la entrada en vigor de una Norma para una nueva Parte Contratante que tenga lugar de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo.

7. Las Partes Contratantes para las que una Norma esté en vigor se denominarán en lo sucesivo "las Partes Contratantes que apliquen una Norma".

8. Las Normas anexas al presente Acuerdo formarán parte integrante de este.

### **Artículo 3**

Las Normas anexas al presente acuerdo podrán enmendarse con arreglo al siguiente procedimiento:

1. Las enmiendas de las Normas las establecerá el Comité Administrativo según se describe en los artículos 1 y 2 y de conformidad con el procedimiento indicado en el apéndice 1. El Comité Administrativo comunicará al Secretario General las enmiendas de las Normas una vez aprobadas. El Secretario General notificará esas enmiendas lo antes posible a las Partes Contratantes que apliquen la Norma.
2. Una enmienda de una Norma se considerará adoptada a menos que, en el plazo de seis meses desde su notificación por el Secretario General, más de un tercio de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma en el momento de la notificación hayan informado al Secretario General de que están en desacuerdo con la enmienda. Si, transcurrido ese plazo, el Secretario General no hubiera recibido declaraciones de desacuerdo de más de un tercio de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma, el Secretario General declarará adoptada la enmienda lo antes posible y será vinculante para las Partes Contratantes que aplicasen la Norma y no hubiesen declarado su desacuerdo con ella. Cuando una Norma se enmiende y al menos un quinto de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma sin enmendar declarasen posteriormente su deseo de seguir aplicando la Norma sin enmendar, esa Norma sin enmendar se considerará una alternativa a la Norma enmendada y se incorporará oficialmente como tal a la Norma con efectos a partir de la fecha de adopción de la enmienda o de su entrada en vigor. En ese caso, las obligaciones de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma serán las que se establecen en el párrafo 1.
3. Si una nueva Parte Contratante se adhirió al presente Acuerdo en el período comprendido entre la notificación de una enmienda de una Norma por el Secretario General y su entrada en vigor, la Norma en cuestión no entrará en vigor para esa Parte Contratante hasta transcurridos dos meses desde la fecha en que acepte oficialmente la enmienda o hasta transcurridos dos meses de la expiración de un período de seis meses desde la fecha en que el Secretario General hubiera comunicado a esa Parte la enmienda propuesta.

### **Artículo 4**

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

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

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

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

3. Los países que se indican en los párrafos 1 y 2 del presente artículo podrán convertirse en Partes Contratantes del presente Acuerdo:

- a) Mediante la firma sin reserva de ratificación;
- b) Mediante la ratificación después de haberlo firmado con reserva de ratificación;
- c) Mediante la adhesión.

4. La ratificación o la adhesión se llevarán a cabo mediante el depósito del instrumento correspondiente en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

5. El Acuerdo quedará abierto a la firma desde el 12 de noviembre de 1997 hasta el 30 de junio de 1998, ambos inclusive. A partir de esa fecha, quedará abierto a la adhesión.

### **Artículo 5**

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el sexagésimo día después de que cinco de los países a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 4 lo hayan firmado sin reserva de ratificación o hayan depositado sus instrumentos de ratificación o adhesión.

2. Para cualquier país que ratifique o se adhiera al presente Acuerdo después de su entrada en vigor, este entrará en vigor el sexagésimo día a partir de que dicho país haya depositado su instrumento de ratificación o adhesión.

### **Artículo 6**

1. Cualquier Parte Contratante podrá denunciar el presente Acuerdo notificándolo al Secretario General de las Naciones Unidas.

2. La denuncia surtirá efecto 12 meses después de la fecha en que la notificación haya sido recibida por el Secretario General.

### **Artículo 7**

1. Cualquier país podrá, en el momento de firmar el presente Acuerdo sin reserva de ratificación, en el momento de depositar su instrumento de ratificación o adhesión o en cualquier momento posterior, declarar, mediante una notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que el presente Acuerdo se hará extensivo a la totalidad o parte de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El Acuerdo se hará extensivo al territorio o territorios mencionados en la notificación a partir del sexagésimo día desde la fecha en que la haya recibido el Secretario General o, si a esa fecha el Acuerdo no hubiese entrado aún en vigor, a partir de la entrada en vigor del Acuerdo.

2. Cualquier país que haya formulado una declaración con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo por la que haga extensivo el presente Acuerdo a cualquier territorio de cuyas relaciones internacionales sea responsable podrá denunciar el Acuerdo separadamente con respecto a ese territorio de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.

## **Artículo 8**

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

## **Artículo 9**

1. Las Partes Contratantes podrán declarar, en el momento de la firma, ratificación o adhesión al presente Acuerdo, que no se consideran obligadas por lo dispuesto en su artículo 8. Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas por lo dispuesto en el artículo 8 con respecto a cualquier Parte Contratante que haya formulado esa reserva.
2. Cualquier Parte Contratante que haya formulado una reserva con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo podrá retirarla en cualquier momento notificándolo al Secretario General de las Naciones Unidas.
3. No se admitirá ninguna otra reserva al presente Acuerdo o a las Normas anexas, pero cualquier Parte Contratante podrá, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1, declarar que se propone no aplicar algunas de las Normas o ninguna de ellas.

## **Artículo 10**

El texto del propio Acuerdo y sus apéndices podrá enmendarse con arreglo al procedimiento siguiente:

1. Cualquier Parte Contratante podrá proponer enmiendas del presente Acuerdo y sus apéndices. El texto de cualquier propuesta de enmienda del Acuerdo y sus apéndices se remitirá al Secretario General, quien lo transmitirá a todas las Partes Contratantes e informará al respecto a todos los demás países a los que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 4.
2. Cualquier propuesta de enmienda distribuida con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo se considerará aceptada si ninguna Parte Contratante presenta una objeción en un plazo de seis meses a partir de la fecha de la distribución de la propuesta de enmienda por el Secretario General.
3. Si se presentara una objeción a la propuesta de enmienda, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes Contratantes. Si se presenta una objeción a la propuesta de enmienda se considerará que no ha sido aceptada y no surtirá efecto alguno. Si no se presenta ninguna objeción, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes transcurridos tres meses desde la expiración del período de seis meses a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo.

### **Artículo 11**

Además de las notificaciones que se contemplan en los artículos 2, 3 y 5 del presente Acuerdo, el Secretario General de las Naciones Unidas enviará notificaciones a las Partes Contratantes acerca de:

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

### **Artículo 12**

Los organismos o instalaciones designados y directamente supervisados por las Partes Contratantes podrán realizar inspecciones técnicas periódicas de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo en nombre de otras Partes Contratantes.

### **Artículo 13**

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

\* \* \*

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

HECHO en Viena el 13 de noviembre de 1997 en una única copia cuyos textos en francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

\_\_\_\_\_

---

\* Léase "párrafo 3 del artículo 10" (véase TRANS/WP.29/815, párr. 115).

## **Apéndice 1**

### **Composición y reglamento del Comité Administrativo**

#### **Artículo 1**

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

#### **Artículo 2**

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

#### **Artículo 3**

El Comité, en la primera sesión que celebre cada año, elegirá a un Presidente y a un Vicepresidente.

#### **Artículo 4**

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

#### **Artículo 5**

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

#### **Artículo 6**

Las propuestas de enmienda de las Normas se someterán a votación. Cada país que sea Parte Contratante en el Acuerdo tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un *quorum* de al menos la mitad de las Partes Contratantes. Para la determinación del *quorum*, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados Miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los Estados soberanos que la integren que apliquen esa Norma. Los proyectos de enmienda de las Normas quedarán aprobados si cuentan con el voto favorable de una mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes.

## **Apéndice 2**

### **Certificado Internacional de Inspección Técnica**

1. Los centros de inspección técnica acreditados se ocuparán de la realización de los ensayos de inspección, verificarán el cumplimiento de las especificaciones en materia de inspección de la(s) norma(s) pertinente(s) adjunta(s) al Acuerdo de Viena de 1997 y especificarán la fecha límite para la siguiente inspección, que habrá de indicarse en la línea N° 12.5 del Certificado Internacional de Inspección Técnica, cuyo modelo se reproduce más adelante.
  2. El Certificado Internacional de Inspección Técnica deberá contener la información que se indica a continuación. Tendrá la forma de una libreta de formato A6 (148 mm x 105 mm) con una cubierta verde y páginas interiores blancas, o de una hoja de papel verde o blanco de formato A4 (210 mm x 197 mm) plegado hasta el formato A6 de forma que la sección que contenga la marca distintiva del Estado o de las Naciones Unidas quede en la primera hoja.
  3. Los epígrafes del certificado y su contenido se imprimirán en el idioma de la Parte Contratante que lo haya emitido y se mantendrá la numeración.
  4. Podrán usarse como alternativa los informes de inspección periódica que se utilicen en las Partes Contratantes en el Acuerdo. Se remitirá al Secretario General de las Naciones Unidas una muestra de esos informes para que sirva de información a las Partes Contratantes.
  5. Las notas manuscritas, mecanografiadas o generadas por computadora que figuren en el Certificado Internacional de Inspección Técnica, cuya anotación corresponderá exclusivamente a las autoridades competentes, estarán escritas en caracteres latinos.
-

## Apéndice 2 (continuación)

### Contenido del Certificado Internacional de Inspección Técnica

Espacio para la marca distintiva  
del Estado o  
de las Naciones Unidas

.....  
(Autoridad administrativa competente en materia de inspección técnica)

.....<sup>1</sup>  
CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTROLE TECHNIQUE<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Título "CERTIFICADO INTERNACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA" en el idioma del país.

<sup>2</sup> Título en francés.

## Apéndice 2 (continuación)

### CERTIFICADO INTERNACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA

1. Placa de matrícula (inscripción) N° .....
2. Identificación del vehículo N° .....
3. Primera matriculación después de la fabricación (Estado, autoridad) .....<sup>1</sup>
4. Fecha de la primera matriculación después de la fabricación .....
5. Fecha de la inspección técnica .....

### CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO

6. El presente certificado se emite para el vehículo que se identifica en los epígrafes Nos. 1 y 2 que, en la fecha que se indica en el epígrafe N° 5, cumple la(s) norma(s) anexa(s) al Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones, de 1997.
7. El vehículo deberá someterse a la siguiente inspección técnica con arreglo a la(s) norma(s) que figura(n) en el epígrafe N° 6 a más tardar en:  
Fecha: (mes/año) .....
8. Expedido por .....
9. En (lugar) .....
10. Fecha .....
11. Firma .....

2

<sup>1</sup> Si se conoce, autoridad y Estado en que el vehículo se matriculó por primera vez después de su fabricación.

<sup>2</sup> Sello de la autoridad que expide el certificado.

## Apéndice 2 (continuación)

12. Inspección(es) técnica(s) periódica(s) posterior(es) <sup>1</sup>
12.1. Realizado por (centro de inspección técnica)..... <sup>2</sup>
12.2. .... (sello)
12.3. Fecha .....
12.4. Firma .....
12.5. Fecha límite de la siguiente inspección (mes/año) .....

<sup>1</sup> Si se conoce, autoridad y Estado en que el vehículo se matriculó por primera vez después de su fabricación.

<sup>2</sup> Sello de la autoridad que expide el certificado.

## Anexo V

### Lista de organizaciones no gubernamentales que actualmente participan de forma habitual en las actividades del WP.29

AECC	Association for Emissions Control by Catalyst (Asociación para la reducción de las emisiones mediante catalizador)
AEGLP	European LPG Association (Asociación europea de gases licuados de petróleo)
AIT/FIA	International Alliance of Tourism/International Automobile Federation - Es una organización internacional de clubes automovilistas nacionales
BIPAVER	Bureau internationale permanent des associations de vendeurs et rechapeurs de pneumatiques
CEA	European Insurance Committee (Comité europeo de seguros)
CEI	Comisión Electrotécnica Internacional
CEMA	European Committee of Associations of Manufacturers of Agricultural Machinery (Comité europeo de asociaciones de constructores de maquinaria agrícola)
CI	Consumers International - Es la organización internacional de asociaciones nacionales de consumidores
CIDADEC	International Confederation of Experts and Consultants (Confederación internacional de asociaciones de expertos y consultores)
CITA	Comité international de l'inspection technique automobile (Comité internacional de inspección técnica de vehículos automotores)
CLEPA/MEMA/JAPIA	Asociación Europea/de los Estados Unidos/del Japón de Proveedores de la Industria Automovilística - Se trata de organizaciones internacionales que agrupan a fabricantes de componentes y sistemas y sus asociaciones nacionales
CONCAWE	The Oil Companies European Organization for Environment, Health and Safety (Organización europea de las compañías petroleras en favor del medio ambiente, la salud y la seguridad)
EEVC	European Enhanced Vehicle-safety Committee (Comité europeo para el mejoramiento de la seguridad de los vehículos)
ENGVA	European Natural Gas Vehicle Association (Asociación europea de vehículos de gas natural)
ETRMA	European Tyre and Rubber Manufacturers' Association – Es la organización internacional que agrupa a los fabricantes de neumáticos y caucho y sus asociaciones nacionales
ETRTO	European Tyre and Rim Technical Organization (Organización técnica europea de neumáticos y llantas) - Es una organización técnica internacional de fabricantes de neumáticos, llantas y válvulas y de sus asociaciones nacionales

EUROMOT	European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (Asociación europea de fabricantes de motores de combustión interna)
EUWA	Association of European Wheel Manufacturers (Asociación de fabricantes europeos de ruedas)
FEMFM	Federación de Fabricantes Europeos de Materiales de Fricción
GTB	Working Party "Brussels 1952" (Grupo de trabajo "Bruselas 1952") - Es una asociación internacional de expertos en iluminación y de fabricantes de equipos de iluminación
IMMA	International Motorcycle Manufacturers Association (Asociación internacional de fabricantes de motocicletas) - Se trata de una organización internacional de fabricantes de motocicletas y de sus asociaciones nacionales
IRU	International Road Transport Union (Unión internacional de transportes por carretera)
ISO	Organización Internacional de Normalización - Se trata de una organización de ámbito mundial que elabora normas técnicas voluntarias en muchas esferas
OICA	Organisation internationale des constructeurs d'automobiles – Es una organización mundial de asociaciones nacionales de fabricantes de vehículos automotores
SAE	Society of Automotive Engineers (Sociedad de ingenieros del automóvil)
UITP	Unión Internacional de Transportes Públicos
UNATAC	Union de assistance technique pour l'automobile et la circulation routière (Unión de asistencia técnica para los vehículos automotores y el tráfico por carretera)

## **Anexo VI**

### **Procesos nacionales y regionales de desarrollo normativo y vigilancia del cumplimiento**

**Sección 1 - Comunidad Europea**

**Sección 2 - Japón**

**Sección 3 - Federación de Rusia**

**Sección 4 - Estados Unidos de América**

**Sección 5 - Canadá**

**Sección 6 - India**

**Sección 7 - Corea**



## Sección 1

### Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos Entorno normativo - Unión Europea

#### I. La industria europea del automóvil y el marco legal general de homologación

La industria europea del automóvil es uno de los sectores industriales fundamentales de Europa. Su importancia obedece en gran medida a sus vínculos con la economía nacional e internacional y la compleja cadena de valor de los fabricantes de vehículos, pero también a la existencia de proveedores de insumos y de importadores, distribuidores y concesionarios autorizados y no autorizados de los productos terminados. El sector del automóvil tiene un giro de varios centenares de miles de millones de euros. El valor agregado en el sector europeo del automóvil se eleva a alrededor de 140.000 millones de euros, cifra que representa aproximadamente un 8% del valor agregado por el sector manufacturero. Da empleo directo a más de 2 millones de personas y le corresponde un total de más de 12 millones de puestos de trabajo en toda la Unión Europea (UE), lo cual equivale a aproximadamente un 5,5% de la ocupación en la UE.

Dado el papel que desempeña en la sociedad y su importancia económica, el sector de vehículos interactúa en muchas esferas claves de la política de la UE. Además del vínculo manifiesto que tiene con la competitividad y con la política industrial que figura en la estrategia "Europa 2020", la industria europea del automóvil reviste especial importancia por su interacción con la política del mercado interno de la UE y en materia de transporte y energía, medio ambiente y clima, comercio e investigación y desarrollo.

Con el objetivo de observar y evaluar periódicamente los acontecimientos relativos a la industria del automóvil y de alcanzar una visión realista de este sector con la perspectiva del período 2020-2030, la Comisión Europea puso en marcha un proceso de consulta con los interesados conocido como "CARS 21". Mediante este proceso, los representantes de la industria del automóvil, los sindicatos, las ONG, los ministerios competentes de los Estados miembros de la UE, la Comisión Europea y otras instituciones de la Unión Europea pueden elaborar recomendaciones sobre las medidas de política necesarias para mantener la competitividad y la sostenibilidad de la industria europea del automóvil. Dichas recomendaciones permiten a la Comisión Europea formular una política adaptada a ese sector industrial.

Una política industrial especializada en este sector abarca también aspectos comerciales para los que la armonización técnica internacional tiene importancia clave. Desde su creación, CARS 21 ha propugnado activamente la armonización internacional, declarando que *"cuando corresponda, deben mantenerse los esfuerzos dirigidos a aumentar la armonización internacional de la reglamentación sobre vehículos automotores, con miras a la participación de los mercados más importantes de vehículos y al aumento del alcance de la armonización a esferas aún no abarcadas, especialmente en el marco de los Acuerdos de 1958 y 1998 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE)"*. Por consiguiente, la Comisión Europea (CE) aumenta constantemente su participación en el proceso legislativo técnico de la CEPE, particularmente mediante su labor en el WP.29 y sus órganos subsidiarios, por considerar que la armonización internacional por medio de las Normas de las Naciones Unidas y las Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas relativas a la fabricación y el funcionamiento de los automotores son un factor esencial para reducir los costos de la reglamentación para todos los fabricantes y mejorar la competitividad. Las actividades emprendidas por la Comisión Europea permiten que la legislación de la Unión Europea se vaya ajustando paulatinamente a las Normas de las Naciones Unidas y las Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas aprobadas en el plano internacional. La UE da incluso un paso adicional al establecer un vínculo más directo en su legislación con las Normas de las Naciones Unidas (véase al respecto el Reglamento (CE) N° 661/2009 relativo a la seguridad general de los vehículos de motor). Ello facilita el comercio internacional y brinda como mínimo un nivel igualmente elevado de seguridad y protección ambiental a los ciudadanos europeos y a los consumidores de todo el mundo.

## II. El Sistema Europeo de homologación del vehículo completo (WVTA)

Cuando la CEPE había iniciado el proceso de armonización de la reglamentación sobre vehículos, los Estados miembros de la Unión Europea todavía tenían su propia legislación nacional y sus propios sistemas de homologación para los vehículos de motor. Esta situación causaba variaciones importantes de las especificaciones entre los países, adhesiones unilaterales a las normas internacionales y fechas distintas de aplicación de las nuevas especificaciones. Se necesitaron varios decenios para llegar al estado actual de armonización legal de las especificaciones aplicables a los vehículos automotores.

La armonización técnica relativa a los vehículos automotores y sus remolques, aplicada a nivel de la UE en virtud del artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, se basa en el Sistema europeo de homologación del vehículo completo (WVTA). Con este Sistema, que se aplica exclusivamente a los vehículos nuevos, los fabricantes pueden obtener la homologación de un nuevo tipo de vehículo en un Estado miembro de la UE si cumple las especificaciones técnicas de la UE, y posteriormente comercializarlo en toda la Unión Europea sin necesidad de nuevas pruebas o verificaciones de homologación en otros Estados miembros. Esta homologación la otorgan las autoridades nacionales competentes. Al completar el examen de la homologación, se expide un certificado de conformidad, que es en efecto una declaración del fabricante de que el vehículo cumple los requisitos legales pertinentes establecidos por la legislación de la UE relativa al WVTA. Debe concederse la matrícula del vehículo por la sola presentación de un certificado de conformidad.

## III. Los tres pilares de la legislación de la Unión Europea sobre la homologación de vehículos automotores

La legislación de la Unión Europea sobre los vehículos automotores abarca tres esferas básicas con respecto a la homologación del vehículo completo:



- *"Vehículo de motor": todo vehículo autopropulsado que se mueva por sus propios medios, que tenga por lo menos cuatro ruedas, ya sea completo, completado o incompleto, y con una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h.*

**Ejemplos** → turismos, autobuses, camiones ligeros, camiones pesados, remolques.



- *"Tractor": todo vehículo agrícola o forestal de ruedas u orugas, de motor, con dos ejes al menos y una velocidad máxima de fabricación igual o superior a 6 km/h, cuya función resida fundamentalmente en su potencia de tracción y que esté especialmente concebido para arrastrar, empujar, transportar y accionar determinados equipos intercambiables destinados a usos agrícolas o forestales, o arrastrar remolques o equipos agrícolas o forestales; puede ser adaptado para transportar cargas en faenas agrícolas o forestales y estar equipado con uno o varios asientos de pasajeros.*

**Ejemplos** → tractores agrícolas y forestales, sus remolques, equipo remolcado intercambiable.



- *Los "vehículos de categoría L" abarcan una amplia variedad de diferentes tipos de vehículos "ligeros" de dos, tres o cuatro ruedas, por ejemplo ciclomotores de dos y de tres ruedas, motocicletas de dos y de tres ruedas y motocicletas con sidecar. Son ejemplos de vehículos de cuatro ruedas, conocidos también como cuatriciclos, las motocicletas de cuatro ruedas y los minicoches.*

**Ejemplos** → motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos, minicoches, etc.

#### **IV. Interacción entre la legislación de la UE sobre homologación y el sistema de reglamentación de la CEPE**

La Comisión Europea tiene mandato para negociar nuevas Normas de las Naciones Unidas y NTM de las Naciones Unidas en nombre de sus 27 Estados miembros. Los textos legales de la UE establecen que los proyectos de Normas de las Naciones Unidas y de NTM de las Naciones Unidas recibirán el voto favorable de la UE si, después del consentimiento del Parlamento Europeo, el Consejo de la UE los aprueba por mayoría calificada. Cabe señalar como interesante el hecho de que, en ciertas esferas técnicas en que una especificación de la CEPE coincide con legislación de la UE, el fabricante puede elegir cuál aplicar. En otras esferas, las Normas de las Naciones Unidas y las NTM de las Naciones Unidas deben aplicarse obligatoriamente dado que la legislación correspondiente de la UE ha sido derogada.

La adopción de normas internacionales, como se ha indicado, no solo representa el apoyo de la política de la UE a la competitividad del sector industrial del automóvil, sino que también se considera un elemento clave de apoyo al desarrollo y la aplicación de nuevas tecnologías.

#### **V. Conclusión y perspectivas**

Aunque el motor de combustión interna continúe preponderando entre los vehículos de carretera a corto y mediano plazo, cobrarán cada vez más importancia en el futuro los combustibles y las tecnologías de propulsión alternativos. Los vehículos ecológicos causan muy pocos efectos ambientales durante su vida útil: utilizan fuentes de energía de bajo contenido de carbono, tienen emisiones muy bajas de contaminantes atmosféricos y de ruido, y pueden reciclarse con facilidad. Con el objetivo de crear una economía basada en un crecimiento racional y sostenible, la UE promueve firmemente los vehículos ecológicos mediante su fomento de la investigación, la fijación de normas de la CEPE comunes y la elaboración del entorno reglamentario internacional necesario para apoyar la transición hacia una economía eficiente en cuanto a los recursos y de bajas emisiones de carbono.

#### **VI. Enlaces**

1. Sitio web de la Sección de la Industria Automovilística de la Comisión Europea:  
→ [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index\\_es.htm#](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index_es.htm#).
2. Documentos legislativos relativos al sector de la industria europea del automóvil:  
→ [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/index_en.htm).



## Sección 2

### Procesos normativos y de observancia en el Japón

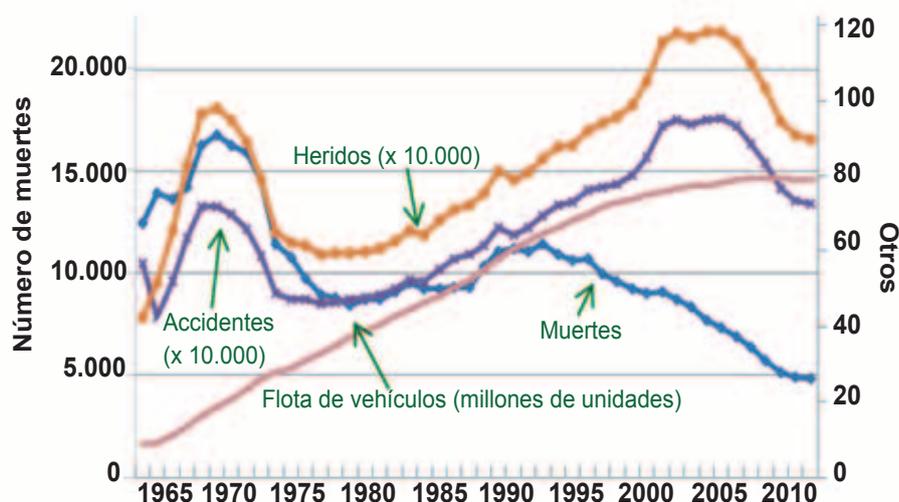
#### 1. Normas de seguridad

##### 1.1. Tendencias de los accidentes de tráfico

El número de decesos (personas que fallecen dentro de las 24 horas de ocurrido un accidente) en 2010 fue de 4.863. Se trata del décimo año consecutivo en que ha disminuido el número de víctimas fatales. Esa cifra representa menos de la tercera parte de los 16.765 decesos producidos en 1970, que fue el año en que alcanzó un máximo. Además, el número de accidentes de tráfico que producen muertes o heridas y el número de personas lesionadas han disminuido por sexto año consecutivo desde 2004, año en que esas cifras alcanzaron su peor nivel.

Sin embargo, el número de personas que resultaron muertas o heridas y el número de accidentes que causaron heridas o muertes siguieron siendo elevados en 2010, puesto que se registraron aproximadamente 900.000 personas muertas o heridas, y alrededor de 730.000 accidentes de tráfico que dieron lugar a heridas o muertes.

Gráfico 1 - Tendencias de los accidentes del tráfico en el Japón



##### 1.2. Política de seguridad vial

Con el fin de lograr el objetivo del Gobierno nacional a mediano plazo de reducir a menos de 5.000 el número de personas muertas en accidentes de tráfico antes de 2012, como lo anunció el Primer Ministro en 2003 en un discurso sobre la política en esta esfera, el Octavo Programa de seguridad vial básica para 2006-2010 estableció dos metas con el fin de reducir el número de decesos a menos de 5.500 y el número de personas heridas a menos de 1 millón a más tardar en 2010.

Tanto el objetivo a mediano plazo como las dos metas citadas fueron cumplidos dos años antes de los plazos establecidos.

Se fijaron nuevas metas: reducir el número de decesos (personas fallecidas dentro de las 24 horas de producido un accidente) a menos de 3.000, y a menos de 3.500 el número de decesos ocurridos en

los 30 días posteriores al accidente. Estas metas deben cumplirse antes de 2015 y figuran en el Noveno Programa de seguridad viaria básica para 2011-2015.

El entorno del transporte por carretera está comenzando a cambiar, debido en gran medida a la variación en los tipos de víctimas de los accidentes como consecuencia del envejecimiento de la sociedad y de la introducción de nuevas tecnologías, particularmente vehículos eléctricos que buscan reducir las emisiones de carbono que produce la sociedad.

Por consiguiente, el Grupo de Trabajo sobre Tecnología y Seguridad de los Vehículos del Consejo de Política del Transporte del Ministerio de Territorio, Infraestructura, Transporte y Turismo (MLIT) está preparando un nuevo objetivo para el año 2020, que consiste en reducir el número de muertes mediante la aplicación de medidas de seguridad de los vehículos y la evaluación de su efecto, y el establecimiento de políticas para alcanzar el nuevo objetivo.

A continuación se exponen ejemplos de algunas de las medidas:

- 1) Reducción de las heridas causadas por accidentes de tráfico de que son víctimas las personas de edad y los peatones:
  - Sistemas de apoyo para los conductores de edad avanzada.
  - Difusión de las tecnologías de SIT (sistemas inteligentes de transporte) que puedan detectar otros vehículos y peatones.
- 2) Respuesta al desarrollo y la difusión de nuevas tecnologías, tales como los VE (vehículos eléctricos):
  - Mejorar la seguridad de las baterías y adoptar medidas para los QRTV (vehículos silenciosos de transporte por carretera).
  - Medidas de seguridad de los vehículos ultrapequeños, tales como tecnologías preventivas y para casos de accidentes.

### **1.3. *Medidas eficaces de seguridad para los vehículos***

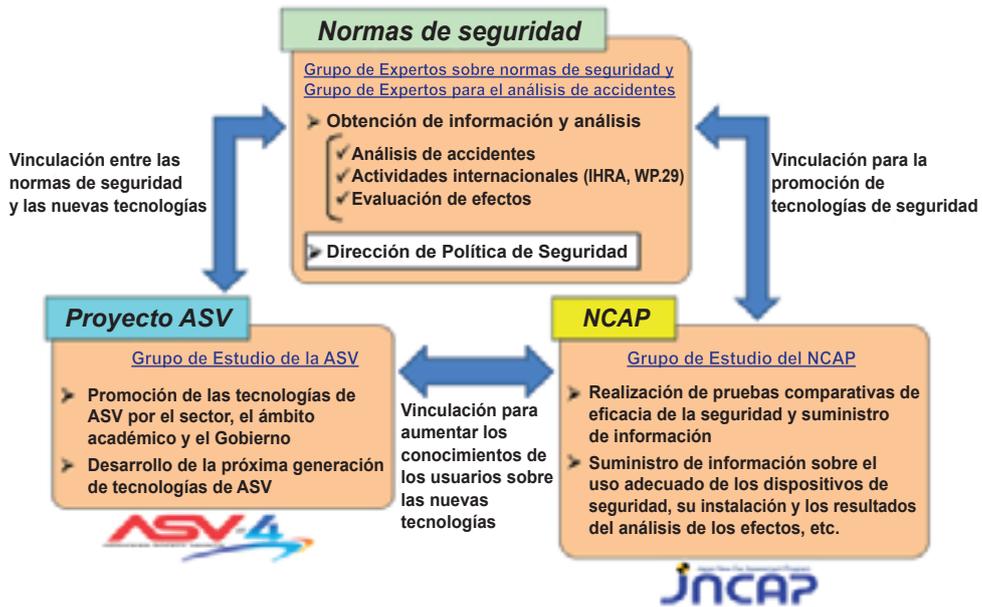
Para difundir las tecnologías de seguridad activa y otras tecnologías de seguridad y promover su desarrollo, no solo es necesario establecer normas de seguridad sino también aplicar diversas medidas idóneas. Dichas medidas deben basarse en una evaluación cuantitativa de los efectos y rendimientos obtenidos, así como de los costos en que se incurra.

Por lo tanto, se ha decidido fomentar los vínculos entre las normas de seguridad, el Proyecto de seguridad avanzada de los vehículos (ASV) y el Programa de evaluación de automóviles nuevos (NCAP):

- I) Formulación de la evaluación de vehículos con base en la evolución actual de las normas de seguridad y de los planes de difusión;
- II) Enlace con el NCAP para difundir la tecnología de ASV;
- III) Establecimiento de normas de seguridad y de planes de difusión basados en la aplicación práctica y en la evolución de la difusión de la tecnología de ASV.

Además de estas medidas relativas a los vehículos, es importante fomentar la utilización de dispositivos tales como los cinturones de seguridad.

**Gráfico 2 - Vinculación entre las medidas de seguridad**



**1.4. Mejoramiento de las normas de seguridad**

Se están acentuando las normas de seguridad, como consecuencia de la labor de dos grupos de estudio de expertos académicos y otros especialistas: el Grupo de Expertos para el análisis de accidentes estudia las circunstancias de los accidentes de tráfico, y el Grupo de Expertos sobre normas de seguridad se ocupa del mejoramiento de las normas de seguridad, tomando en consideración su importancia y madurez tecnológica y evaluando también sus efectos. Sobre la base de los resultados obtenidos, el MLIT selecciona los elementos que han de incorporarse en los reglamentos de seguridad, tras una investigación que realiza en cooperación con institutos competentes. Al introducirse las normas de seguridad, también se considera detenidamente el objetivo de la armonización internacional. Por consiguiente, el MLIT contribuye activamente a la formulación de Normas de las Naciones Unidas y Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas (NTM) en el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29).

**Gráfico 3 - Proceso de mejoramiento de la reglamentación en materia de seguridad con anterioridad y posterioridad a la adopción de medidas**

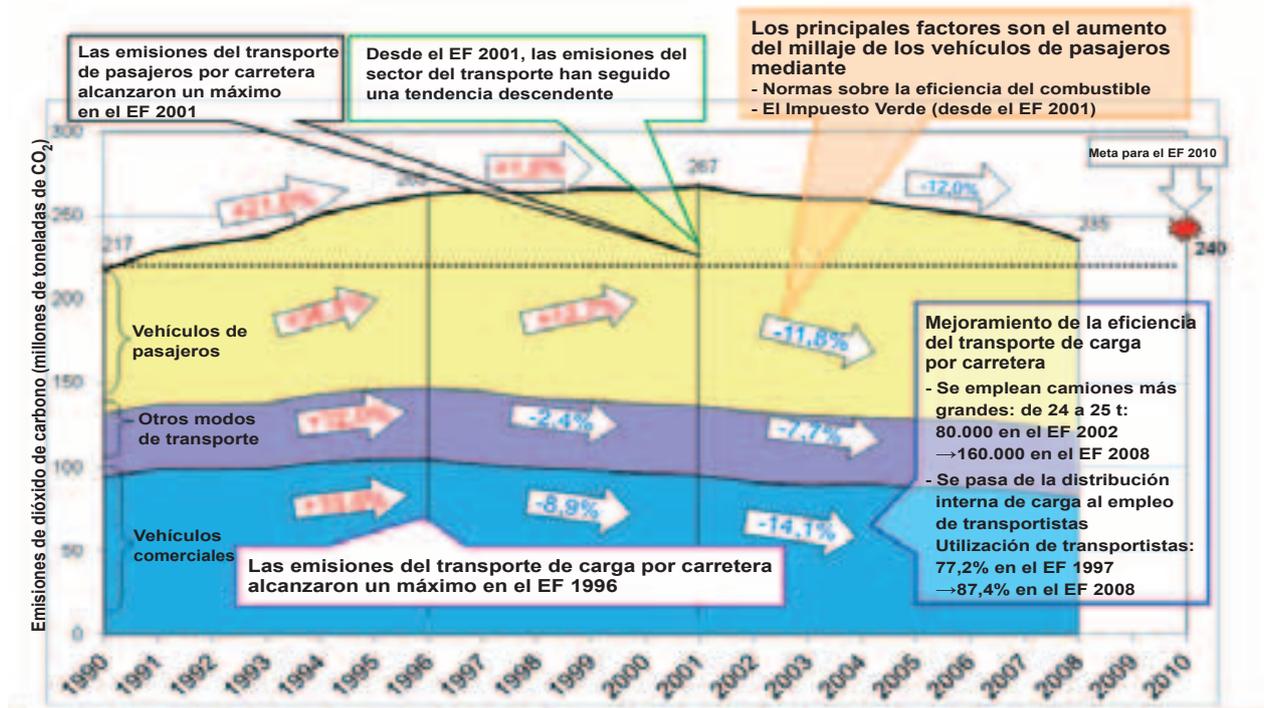


## 2. Normas ambientales

### 2.1. Evolución relativa a las emisiones producidas por el sector del transporte

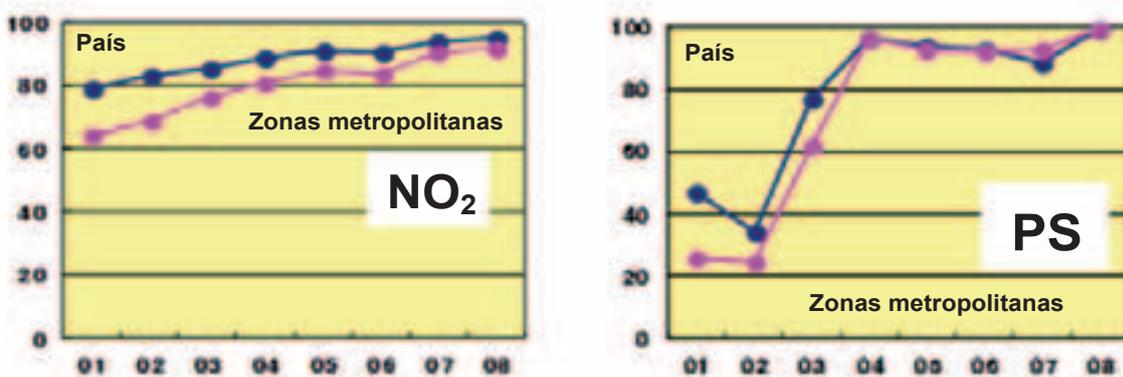
Las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por el sector del transporte representan el 20% del total del Japón, que fue de 2.350 millones de toneladas según el informe correspondiente al ejercicio fiscal (EF) 2008. Es la primera vez que la cifra comunicada estuvo por debajo de la meta para el EF 2010 (2.400 a 2.430 millones de toneladas), establecida en el plan respectivo. Están en marcha otras medidas para continuar la reducción de las emisiones.

Gráfico 4 - Emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por el sector del transporte



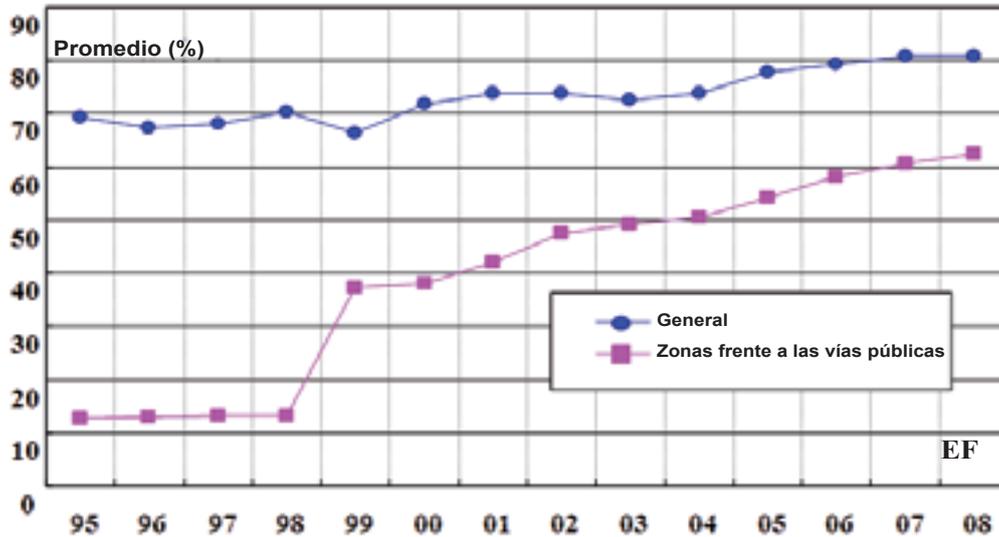
Sobre la base de la Ley de lucha contra la contaminación atmosférica, se han establecido estaciones en todas las prefecturas para observar la contaminación atmosférica de las distintas zonas, y el Ministerio del Medio Ambiente (MMA) anuncia los resultados de dichas observaciones. Ha mejorado la tendencia general de la contaminación atmosférica con óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y partículas en suspensión (PS), pero algunas estaciones de observación en las zonas metropolitanas no han registrado aún el cumplimiento de las normas ambientales.

Gráfico 5 - Índice de cumplimiento de las normas sobre NO<sub>2</sub> y PS (2001-2008)



Además, sobre la base de la Ley de normas sobre el ruido, se han establecido estaciones en todas las prefecturas para observar la contaminación por ruido en diversas zonas, y los resultados de dichas observaciones son difundidos por el MMA. La tendencia de la contaminación por ruido ha mejorado tanto en general como en las zonas que se encuentran frente a las vías públicas, pero algunas estaciones de observación todavía no han registrado el cumplimiento de las normas sobre el ruido.

**Gráfico 6 - Índice de cumplimiento de las normas sobre ruido (1995-2008)**



## 2.2. Política relativa al entorno de los vehículos

### 2.2.1. Políticas relativas al calentamiento de la Tierra

En 1997, la Tercera Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático aprobó el Protocolo de Kyoto, que obligó al Japón a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (CO<sub>2</sub>) a un 6% por debajo de los niveles del EF 1990 entre el EF 2008 y el EF 2012.

El plan para el cumplimiento del objetivo del Protocolo de Kyoto (revisado por el Consejo de Ministros el 28 de marzo de 2008) evalúa y establece los objetivos para cada sector, tales como los sectores del transporte y del consumo (hogares y empresas). Se han adoptado las siguientes medidas para el logro del objetivo de reducción de las emisiones:

- El sector del transporte lleva a cabo: 1) medidas para mejorar la eficiencia en el consumo de combustible, mediante la promoción de vehículos inocuos para el medio ambiente y de la conducción ecológica; 2) medidas para mejorar el flujo del tráfico; 3) el mejoramiento de la eficiencia logística; 4) la promoción del uso del transporte público; y 5) el mejoramiento de la eficiencia energética de ferrocarriles, buques y aeronaves.
- En el sector del consumo, en lo relativo a la construcción y utilización de viviendas se procura mejorar la aislación del calor y la eficiencia de los electrodomésticos (por ejemplo, acondicionadores de aire).
- En las ciudades compactas, se llevan a cabo medidas de protección del medio ambiente, tales como las relativas al ahorro de energía en el alcantarillado, así como para maximizar la eficiencia de la combustión y la absorción de los gases de efecto invernadero.

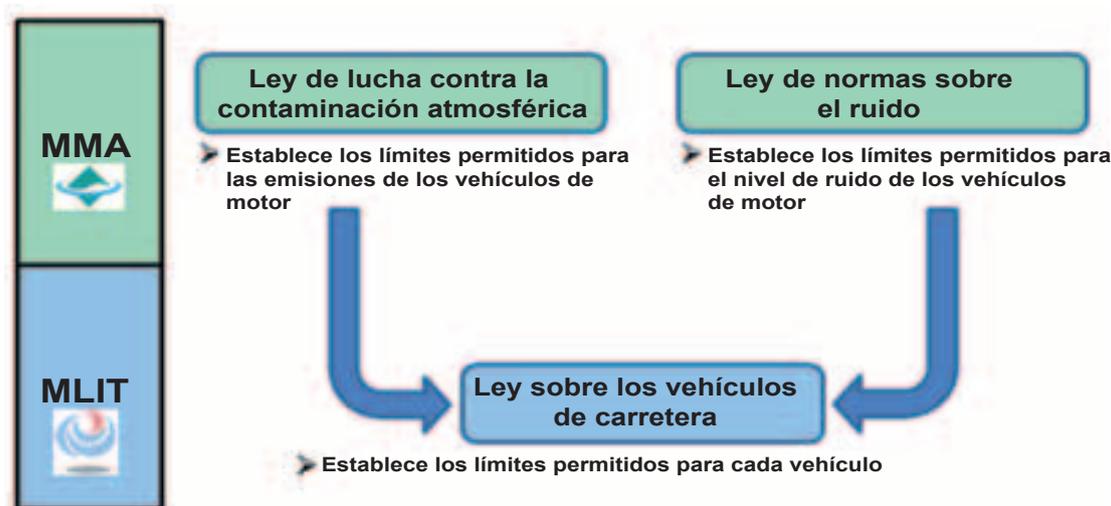
- En el sector industrial, se promueve la difusión de maquinaria de construcción de bajo consumo de energía.

### 2.2.2. Políticas relativas a la contaminación atmosférica

El MMA ha fijado normas relativas a la calidad del medio ambiente para cada contaminante atmosférico: dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), monóxido de carbono (CO), partículas en suspensión (PS), dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), oxidantes fotoquímicos, etc., así como el nivel de ruido que se ajusta a la Ley básica de ordenamiento del medio ambiente. Además, de conformidad con la Ley de lucha contra la contaminación atmosférica, el MMA ha establecido el límite permitido para cada tipo de emisión: CO, HC (hidrocarburos), NO<sub>x</sub> (óxidos de nitrógeno) y PS (partículas en suspensión) producida por los vehículos de motor que funcionan en ciertas condiciones prescritas. También se fija el límite permitido para cada tipo de ruido de los vehículos de motor (ruido estacionario de proximidad, ruido de funcionamiento constante y ruido de funcionamiento en aceleración) tomando como base la Ley sobre reducción del ruido.

A su vez, el MLIT ha promulgado normas de lucha contra las emisiones y el ruido de los vehículos de motor que figuran en las Normas de Seguridad para los Vehículos de Carretera, con el fin de que se cumplan los límites fijados en la Ley de lucha contra la contaminación atmosférica y la Ley de normas sobre el ruido.

**Gráfico 7 - Régimen legal de lucha contra la contaminación ambiental producida por los vehículos de motor**



### 2.3. Aplicación de medidas ambientales eficaces relativas a los vehículos

#### 2.3.1. Medidas contra el calentamiento de la Tierra

- 1) Mejoramiento de la eficiencia del consumo de combustible de los vehículos

El gobierno nacional ha introducido normas de eficiencia del consumo de combustible del tipo "Top-Runner" sobre la base de la Ley de utilización racional de la energía y también ha comunicado la eficiencia de cada vehículo. Las normas "Top-Runner" se determinan sobre la base de los vehículos de rendimiento óptimo en el mercado nacional y de varios otros factores. Aproximadamente 80% de los vehículos de gasolina fabricados en 2008 cumplieron las normas de eficiencia del consumo de combustible para 2010, y la cifra promedio de eficiencia aumentó un 34% en comparación con la de 1995. En 2007 se introdujeron las normas sobre eficiencia del consumo de combustible para vehículos

livianos que deben cumplirse en 2015. Además, en 2006 el Gobierno nacional estableció, por primera vez en el mundo, normas de eficiencia de combustible para vehículos pesados que deben cumplirse en 2015. Asimismo, se examinan desde junio de 2010 nuevas normas en materia de eficiencia para vehículos livianos que deberán cumplirse en 2020.

- 2) Promoción de un bajo nivel de emisiones y del mejoramiento de la eficiencia del consumo de combustible

Los vehículos que producen emisiones inferiores a las establecidas por las normas más recientes pueden obtener el certificado de vehículos de bajas emisiones según el nivel de reducción. Además, el MLIT evalúa y publica los niveles de eficiencia del consumo de combustible de cada vehículo para facilitar a los consumidores la elección de vehículos eficientes.

- 3) Promoción de vehículos inocuos para el medio ambiente

Se han reducido los impuestos a los vehículos que cuentan con una excelente eficiencia de combustible y menores emisiones de gases, y se los ha aumentado en el caso de los vehículos que superan cierta edad. Merced al avance tecnológico, los esfuerzos de venta de los fabricantes de automóviles y el mayor interés de los consumidores en el medio ambiente, el número de vehículos de bajas emisiones matriculados representa alrededor del 41% (1,18 millones de unidades) del total de nuevas matrículas.

- 4) Promoción del desarrollo y la difusión de vehículos inocuos para el medio ambiente (EFV) de la próxima generación

Con respecto a los EFV de la próxima generación tales como los vehículos híbridos con alimentación de energía inductiva (IPS) que pueden reemplazar a los vehículos diésel pesados y lograr un gran aumento de su funcionalidad ambiental, se han llevado a cabo proyectos de evaluación en condiciones reales de conducción que han dado como resultado mejoras prácticas. Además, en 2009 se creó un comité de investigación para contribuir al desarrollo de ciudades regionales en las que pueden utilizarse fácilmente vehículos inocuos para el medio ambiente (por ejemplo, autobuses eléctricos y vehículos ultrapequeños). Con respecto a los vehículos propulsados por pilas de combustible, el MLIT coopera activamente en el WP.29 para establecer una NTM de las Naciones Unidas a la mayor brevedad.

- 5) Promoción de la conducción ecológica

De conformidad con el Plan de Acción para la difusión y promoción de la conducción ecológica preparado por el comité de información sobre la materia, se da amplia publicidad al mes de promoción de la conducción ecológica (noviembre). Asimismo, se ha puesto en práctica un proyecto para fomentar el Sistema de Gestión de la conducción ecológica (EMS) con el fin de apoyar la introducción de dispositivos de EMS en todos de vehículos de las empresas de transporte.

### 2.3.2. *Medidas contra la contaminación atmosférica*

- 1) Formulación de normas sobre la emisión de gases

En cuanto a las medidas relativas a los gases emitidos por los vehículos nuevos, el Gobierno nacional introdujo en 2008, con vigencia a partir de octubre de 2009, la Nueva Reglamentación a Largo Plazo ("*Post New Long-Term Regulation*"), que es la norma más estricta del mundo destinada a reducir los NO<sub>x</sub> y las PS producidos por los camiones, los autobuses y los automóviles de turismo.

Además, se han adoptado medidas relativas a dichas emisiones para los vehículos actualmente en servicio, sobre la base de la Ley de medidas especiales para la reducción de las emisiones totales de NO<sub>x</sub> y PS producidas por los vehículos en determinadas zonas.

2) Desarrollo y mejoramiento de la funcionalidad de vehículos poco contaminantes

Los vehículos diésel pesados son una fuente importante de contaminación atmosférica. Con el fin de desarrollar vehículos de bajas emisiones de la próxima generación (por ejemplo, vehículos híbridos IPS) para reemplazar a los vehículos diésel pesados con la cooperación del sector, el ámbito académico y el Gobierno, se han diseñado y evaluado en condiciones reales de conducción vehículos de ese tipo. Además, se ha creado el entorno para la difusión de dichos vehículos, en particular las normas técnicas sobre la seguridad y sobre la preservación del medio ambiente.

#### **2.4. Mejoramiento de las normas ambientales**

Como ya se ha mencionado, el Gobierno nacional ha promulgado normas de eficiencia de combustible del tipo "Top-Runner" sobre la base de la Ley de uso racional de la energía, y ha revisado periódicamente las normas en la materia.

### **3. Régimen de matrícula e inspección de vehículos**

No se permite a los vehículos de motor circular por la vía pública hasta que hayan pasado por la inspección llevada a cabo por el MLIT y obtenido el correspondiente certificado de inspección.

El MLIT realiza principalmente los siguientes tipos de inspección. Las inspecciones técnicas de los vehículos son administradas por la Agencia Nacional de Inspección de Vehículos (NAVI). En cuanto a los vehículos de motor livianos, la Organización de Inspección de Vehículos de Motor Livianos (LMVIO) lleva a cabo las inspecciones y las actividades conexas en nombre del MLIT.

1) Inspección inicial

Los vehículos de motor nuevos son sometidos a esta inspección, y los vehículos usados que han permanecido fuera de servicio durante cierto período también deben someterse a ella. (Los vehículos homologados pueden ser eximidos de la inspección técnica realizada por la NAVI o la LMVIO).

2) Inspección periódica

Los vehículos de motor son sometidos a esta inspección cuando hayan de continuar siendo utilizados después del vencimiento del certificado de inspección. (Pueden ser eximidos de la inspección técnica realizada por la NAVI o la LMVIO los vehículos de motor para los cuales un taller de mantenimiento autorizado haya certificado su conformidad con las normas.)

3) Inspección por modificación

Esta inspección es obligatoria para los vehículos de motor que hayan sido modificados, es decir, cuando se haya producido un cambio en su longitud, anchura, altura, capacidad máxima de carga, etc.

## **4. Sistemas de certificación**

### **4.1. Sistema de homologación**

El sistema de homologación se aplica a los casos en que un gran número de modelos idénticos de vehículos se fabrican o importan para su venta en el Japón. En virtud de este sistema, el Laboratorio Nacional del Medio Ambiente y de Seguridad del Tráfico (NTSEL) verifica el cumplimiento de las normas ambientales y de seguridad de vehículos de muestra que tienen la misma estructura, equipo y funcionamiento que los vehículos que han de ofrecerse a la venta; además, el MLIT examina la uniformidad de la calidad y el rendimiento de los vehículos mediante una inspección de los documentos pertinentes. Se concede la homologación a los modelos de vehículos idénticos que cumplen las normas. Después de la aprobación de la homologación, el MLIT lleva a cabo comprobaciones en las plantas de fabricación para verificar la conformidad de la producción de los vehículos homologados con las inspecciones periódicas del producto terminado que realizan los fabricantes.

Cuando el fabricante del vehículo presenta un certificado de inspección, las unidades de los modelos homologados quedan eximidas de la parte técnica de la inspección inicial realizada por la NAVI o la LMVIO.

### **4.2. Sistema de notificación de la homologación**

El sistema de notificación de la homologación se utiliza ampliamente para los vehículos pesados, tales como camiones y autobuses, en los que se requieren muchas especificaciones diferentes. Con arreglo a este sistema, el NTSEL lleva a cabo el examen del cumplimiento de las normas ambientales y de seguridad por los sistemas y dispositivos comunes de los vehículos de muestra. Por consiguiente, la inspección inicial de las unidades puede realizarse eficazmente sobre la base de los resultados obtenidos en esas pruebas. Este sistema ha sido formulado para racionalizar la inspección inicial.

La diferencia principal con respecto al sistema de homologación es que este sistema no exige la conformidad de los vehículos producidos (es decir, un sistema de control de la calidad) ni la inspección del producto terminado por parte del fabricante. Por lo tanto, todas las unidades alcanzadas por este sistema deben someterse a la parte técnica de la inspección inicial de vehículos realizada por la NAVI o la LMVIO. Es aconsejable simplificar la inspección inicial mediante la utilización, conjuntamente con este sistema, del sistema de homologación de los equipos descrito más adelante.

### **4.3. Procedimiento de tramitación preferencial (PTP)**

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

El MLIT efectuará los exámenes utilizando únicamente los documentos sobre conformidad con las normas de seguridad del NTSEL y con respecto a la eficacia del sistema de control de la calidad.

En este sistema se han simplificado mucho los documentos que deben incluirse con la solicitud, y también se ha reducido el tiempo necesario para los exámenes. Además, no es necesario presentar al examen el vehículo de motor. En consecuencia, este sistema es ventajoso para los vehículos de motor que se venden en pequeñas cantidades. No obstante, cada unidad que se acoja al PTP debe someterse a la inspección técnica inicial realizada por la NAVI o la LMVIO.

Este sistema se aplica a los vehículos de motor que se venderán en el Japón en número de hasta 2.000 unidades por año y por modelo (3.000 unidades en el caso de los modelos a los que se aplicará el sistema de homologación).

#### **4.4. Reconocimiento mutuo y sistema de homologación de los equipos**

El Japón ha participado en el WP.29 desde 1977 en calidad de observador y ha contribuido a la armonización a nivel mundial de las normas relativas a frenos y elementos de iluminación. En noviembre de 1998 el Japón se convirtió en la primera Parte no europea en adherir al Acuerdo de 1958 de la CEPE, con lo que dio un paso hacia la mundialización de los sistemas de certificación. Como resultado de la adhesión, ciertos equipos que han recibido la certificación de otra Parte Contratante quedan ahora eximidos de su certificación en el Japón.

Simultáneamente a la adhesión al Acuerdo de 1958 de la CEPE, el Japón introdujo un sistema de homologación de los equipos en respuesta a la creciente utilización del mismo equipo en un gran número de modelos de vehículos. Ciertos equipos que han sido homologados tienen derecho al reconocimiento recíproco en todas las Partes Contratantes en el Acuerdo. Los equipos que ya han sido homologados están exentos del proceso correspondiente en el Japón.

Cuando es necesario, el Gobierno del Japón propone enmiendas a las Normas de las Naciones Unidas con el fin de mejorar la seguridad de los vehículos y la conservación del medio ambiente. Sobre la base de esas enmiendas, el Japón se propone aumentar el número de Normas de las Naciones Unidas que adopta.

#### **5. Sistema de retirada**

El sistema de retirada de los vehículos de motor fue establecido en 1969 para evitar los accidentes y la contaminación causados por un mal funcionamiento debido al diseño o al proceso de fabricación de los vehículos. Los fabricantes y los importadores de vehículos de motor deben notificar al MLIT cuando se den condiciones que probablemente no cumplan las normas ambientales o de seguridad, cuando estén presentes condiciones que no cumplan dichas normas, o cuando se deban tomar medidas precautorias para cumplirlas en lo relativo a ciertos tipos de vehículos de motor.

Además, en 2004 se amplió el sistema de retirada para incluir repuestos tales como los neumáticos y sistemas de sujeción para niños.

## Sección 3

### **Procesos nacionales de formulación y observancia de las normas vinculadas con una amplia seguridad de los vehículos automotores en la Federación de Rusia**

#### **1. Adhesión al Acuerdo de 1958**

Desde mediados de los años setenta, la formulación de normas técnicas con respecto a los productos de la industria automovilística rusa se lleva a cabo en coordinación con las actividades del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29).

La Unión Soviética se convirtió en participante pleno del Acuerdo de Ginebra de 1958 a partir del 17 de febrero de 1987. Un hecho importante fue que el decreto gubernamental estableció la prioridad de aplicación para las normas técnicas convenidas a nivel internacional con respecto a la seguridad de los vehículos (43 Normas de las Naciones Unidas).

Posteriormente, el Gobierno de la Federación de Rusia declaró en 1992 que la Federación de Rusia es el Estado sucesor de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) en cuanto a la realización de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones que dimanaban de los acuerdos firmados por la URSS, con inclusión del Acuerdo de Ginebra de 1958.

Una de las principales consecuencias de la participación de la URSS, y posteriormente de la Federación de Rusia, en las actividades del Foro Mundial WP.29 fue la elaboración del sistema nacional de certificación de vehículos automotores, que se basa en las especificaciones que figuran en las Normas de las Naciones Unidas.

#### **2. Sistema nacional de certificación de vehículos automotores**

En 1992, el Comité Estatal de Normalización, Metrología y Certificación de la Presidencia de la Federación de Rusia aprobó el Sistema de Certificación de vehículos automotores y remolques. Este sistema se basaba en principios del Acuerdo de Ginebra de 1958 y, a los fines de la homologación, incluía 40 Normas de las Naciones Unidas y 7 Normas nacionales.

En 1998, el número de Normas de las Naciones Unidas que figuraban en la lista de especificaciones obligatorias se elevaba a 57.

En diciembre de 2007 se modificó sustancialmente la lista de las especificaciones técnicas obligatorias. El número de Normas de las Naciones Unidas se elevó a 73.

La aplicación en la práctica del sistema de certificación de los vehículos automotores ha demostrado su eficiencia para proteger el mercado ruso de productos peligrosos para los consumidores, y también para crear incentivos a fin de que los fabricantes elaboren productos de nivel tecnológico superior, mejoren el diseño de los automóviles fabricados e incorporen nuevos modelos a la producción.

#### **3. El nuevo concepto de la reglamentación técnica de la industria del automóvil en las distintas etapas de la vida útil del vehículo**

La Ley federal N° 184-Φ3 de 27 de diciembre de 2002, relativa a la reglamentación técnica, estableció un nuevo mecanismo legal con respecto a la formulación, aprobación, aplicación y ejecución de las especificaciones obligatorias (reglamentación técnica) y las normas voluntarias (estándares) para los automotores fabricados en todas las fases de su ciclo de vida.

La base jurídica del concepto de normativa técnica aplicable a los productos de la industria del automóvil incluye los acuerdos internacionales en los que es parte la Federación de Rusia, especialmente el Acuerdo de Ginebra de 1958, el Acuerdo Mundial de 1998, el Acuerdo de Viena de 1997, el Convenio de 1968 sobre el tráfico por carretera y el Acuerdo Europeo de 1971 que complementa dicho convenio, el Acuerdo Europeo de 1957 sobre el transporte internacional de mercaderías peligrosas por carretera (ADR) y el Acuerdo de 1970 sobre el transporte internacional de productos alimenticios perecederos y sobre el equipo especial que se ha de utilizar en ese transporte (ATP), así como la legislación federal rusa, en particular las leyes federales de seguridad del tráfico por carretera, de preservación del medio ambiente, de protección de la atmósfera, de bienestar sanitario de la población y epidemiología, y de protección de los derechos de los consumidores.

Sobre la base del concepto de reglamentación tecnológica, se formularon las Normas Técnicas sobre los requisitos aplicables a las emisiones de sustancias nocivas (contaminantes) producidas por los vehículos de motor autorizados a circular en el territorio de la Federación de Rusia, adoptadas mediante Decreto N° 609 del Gobierno de fecha 12 de octubre de 2005 (con las modificaciones aprobadas por los Decretos gubernamentales N° 718, de 27 de noviembre de 2006, y N° 956, de 26 de noviembre de 2009) y las Normas Técnicas relativas a la seguridad de los vehículos de ruedas, aprobadas por Decreto del Gobierno de la Federación de Rusia N° 720, de 10 de septiembre de 2009 (con las modificaciones aprobadas por el Decreto gubernamental N° 706, de 10 de septiembre de 2010).

### **3.1. *Normativa Técnica sobre las emisiones producidas por los vehículos***

En relación con la gran importancia social del problema de la contaminación atmosférica por los gases emitidos por los vehículos propulsados por motores de combustión interna, se elaboraron en primer lugar las Normas Técnicas sobre los requisitos aplicables a las emisiones de sustancias nocivas (contaminantes) producidas por los vehículos de motor autorizados a circular en el territorio de la Federación de Rusia.

Desde el punto de vista ecológico, se ha dividido a los vehículos en clases según su nivel de emisión de sustancias nocivas. Para cada clase se establecen las especificaciones técnicas de las emisiones de conformidad con las disposiciones de las Normas N°s 24, 49, 83 y 96 de las Naciones Unidas, a las cuales se hace referencia directa en la Norma Técnica. También se establecen las condiciones de observancia de las especificaciones técnicas.

Se decidió que a partir de abril de 2006 fuera obligatorio que el 100% de las autorizaciones de vehículos se destinaran a la clase ecológica 2 (Euro-2). Entraron en vigor, a partir del 1° de enero de 2008, los requisitos de la clase ecológica 3 (Euro-3); a partir del 1° de enero de 2010, las normas de la clase ecológica 4 (Euro-4); y a partir del 1° de enero de 2014 serán obligatorias las normas de la clase ecológica 5 (Euro-5).

### **3.2. *Normativa Técnica relativa a la seguridad de los vehículos de ruedas***

La reglamentación técnica abarca los vehículos de carretera autorizados a circular y que están en servicio e incluye los casos de modificaciones de diseño que afectan a la seguridad, así como los equipos de los vehículos en lo relativo a la seguridad (gráfico 1).

Las Normas Técnicas establecen especificaciones mediante referencias directas a 112 Normas de las Naciones Unidas y 2 Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas. Además, las especificaciones nacionales, cuyo cumplimiento se vincula al mantenimiento de la seguridad de los vehículos en condiciones de funcionamiento típicas de la Federación de Rusia, se incluyen en las Normas Técnicas en forma de texto.

La cronología de la adopción de las Normas de las Naciones Unidas y de su aplicación en la Federación de Rusia se presenta en el gráfico 2.

Gráfico 1 – Objetos de la normativa técnica y formas de evaluación

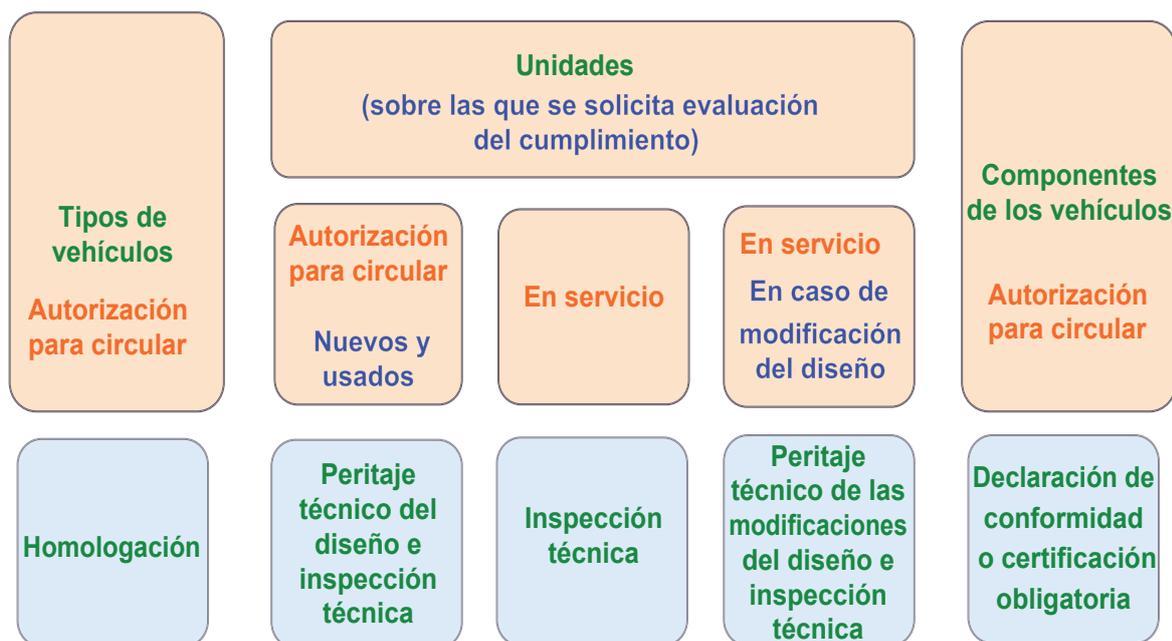
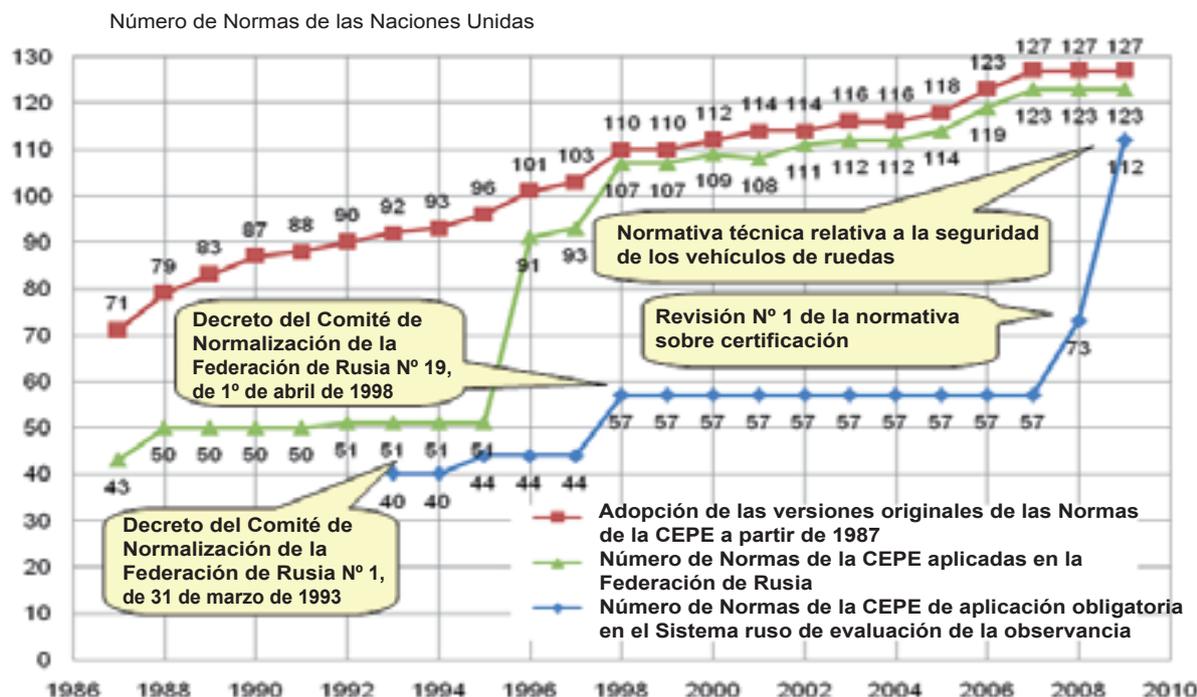


Gráfico 2 – Adopción de las Normas de las Naciones Unidas en el marco del Acuerdo de Ginebra de 1958 y su aplicación en la Federación de Rusia



Tomando en consideración el principio establecido en la legislación rusa de adaptación de los requisitos técnicos al nivel de desarrollo de la economía nacional, varias de las especificaciones incluidas en la lista obligatoria varían en su nivel de rigor y se han fijado fechas para una transición gradual a la aplicación de requisitos de mayor nivel.

Las Normas Técnicas establecen la necesidad de una evaluación individual de cada vehículo autorizado a circular, cuando sea:

- 1) Resultado de la creatividad técnica individual;
- 2) Importado a la Federación de Rusia por una persona física para su propio uso;
- 3) Importado a la Federación de Rusia después de haber circulado en el extranjero, es decir, cuando haya tenido matrícula en otro país.

Con respecto a los vehículos que no han tenido modificaciones de diseño durante su uso que afecten a la seguridad, se verificará en particular el equipo para prevenir un uso no autorizado, y se comprobarán los sistemas de calefacción, los dispositivos de iluminación, la visibilidad brindada por los espejos retrovisores, los cinturones de seguridad y sus anclajes, los asientos y sus anclajes, los elementos externos salientes y los accesorios internos, los dispositivos antiempotramiento traseros y laterales y los destinados a la prevención de incendios. Estas exigencias dimanar de las correspondientes Normas de las Naciones Unidas. Por lo tanto, cuando el interesado solicita la aprobación de un vehículo homologado con arreglo a las Normas de las Naciones Unidas N<sup>os</sup> 10 a 12, 14, 16 a 18, 21, 26, 34, 39, 46, 48, 58, 73 y 107, no se realiza el peritaje técnico con respecto a los requisitos correspondientes de las Normas Técnicas. Se ha prestado especial atención a la seguridad de los vehículos de categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub> (autobuses). Las exigencias ampliadas de la Norma Técnica respectiva se basan en las especificaciones de la Norma de las Naciones Unidas N<sup>o</sup> 107.

Las unidades deben cumplir los requisitos de seguridad de funcionamiento, que se verifican mediante la inspección técnica estatal con la utilización de medios técnicos de diagnóstico. Los requisitos de seguridad de funcionamiento aplicados a cada unidad se formularon sobre la base de los estándares nacionales rusos y se incluyeron en la normativa técnica como anexo separado.

La obligación de someter el vehículo a la inspección técnica estatal recae en el propietario (o el representante del propietario), a quien se considera solicitante a los fines de la evaluación del cumplimiento. Para ello el propietario o su representante se dirigen a la organización autorizada para inspeccionar la condición técnica de los vehículos. Al completarse la inspección, sus resultados se consignan en una tarjeta de diagnóstico y se someten a la división territorial de la Inspección Estatal de la Seguridad del Tráfico del Ministerio del Interior de la Federación de Rusia. El propietario del vehículo o su representante reciben entonces el cupón o certificado de la inspección estatal que es imprescindible para que dicho vehículo pueda circular por la Federación de Rusia.

## **Resumen**

La Federación de Rusia sigue una política de aplicación de las disposiciones técnicas convenidas en el plano internacional a las especificaciones técnicas nacionales relativas a los vehículos automotores, lo cual facilita la eliminación de los obstáculos que traban el comercio internacional y logra al mismo tiempo el cumplimiento de los requisitos de seguridad modernos. Las Normas de las Naciones Unidas son la base de las especificaciones técnicas nacionales de la Federación de Rusia.

## **Sección 4**

### **Proceso normativo - Estados Unidos de América**

#### **Índice**

- I. Introducción
- II. Elaboración de normas federales
  - A. Autorización del Congreso
  - B. Actuación de los organismos
    - 1. Inicio del proceso de elaboración de normas
    - 2. Información sobre planes, actividades y documentos para la elaboración de normas
    - 3. Coordinación interinstitucional e intergubernamental
    - 4. La Ley de procedimientos administrativos
      - a. Avisos preliminares
      - b. Notificación de la intención de elaborar una norma
      - c. Notificación suplementaria de la intención de elaborar una norma
      - d. Normas definitivas
      - e. Respuesta a las solicitudes de reconsideración
    - 5. Otras posibilidades de participación del público
    - 6. Otros requisitos para el establecimiento de normas
  - C. Examen por el Congreso
  - D. Examen judicial
- III. Procedimiento empleado en los Estados Unidos para garantizar el cumplimiento de las normas sobre seguridad y emisiones
- IV. Glosario de siglas
- V. Contacto para obtener más información

## **I. Introducción**

A continuación se describe el sistema que utilizan en los Estados Unidos de América el Organismo para la Protección del Medio Ambiente (EPA) y la Dirección Nacional de Seguridad del Tráfico Viario (NHTSA) para elaborar las Normas para los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos<sup>1</sup>. La descripción se centra principalmente en el proceso oficioso de elaboración de normas que figura en la Ley de procedimientos administrativos, 5 U.S.C. " 551, *et seq.* (APA). Ese interés especial es apropiado, por cuanto los reglamentos por los que se establecen las normas para esos productos están en general sujetos a la Ley de procedimientos administrativos y el EPA y la NHTSA los adoptan utilizando, en la mayoría de los casos, el proceso oficioso de elaboración de normas. Además de describir el sistema de elaboración de normas que utilizan el EPA y la NHTSA para establecer los reglamentos para los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, en la presente sección se examina también el sistema de vigilancia del cumplimiento que utilizan el EPA y la NHTSA para garantizar que los fabricantes cumplan las normas sobre seguridad y emisiones contenidas en los reglamentos establecidos mediante el proceso oficioso de elaboración de normas.

## **II. Elaboración de normas federales**

### **A. Autorización del Congreso**

Aunque el Congreso podría establecer mediante un instrumento legislativo los detalles de las normas para cada uno de los productos, normalmente delega en los organismos normativos federales la autoridad para establecer esas normas por vía administrativa de conformidad con unas directrices del Congreso. El grado de concreción de esas directrices varía según el caso. En un extremo del espectro están los casos en que el Congreso puede llegar a especificar algunos de los detalles de una norma concreta. En el otro están los casos en que puede dar una orientación general acerca de los factores que deben tenerse en cuenta y los objetivos de política que deben alcanzarse. Este último caso es, con mucho, el más habitual.

Cuando el Congreso promulga legislación por la que crea un organismo normativo o por la que confiere nuevas facultades a un organismo existente, normalmente incluye disposiciones por las que, de forma implícita o explícita, delega en el organismo de que se trate la autoridad para elaborar normas dirigidas a un objetivo de política especificado. La "elaboración de normas" es la actuación de los organismos que regula la conducta de las personas y los organismos del Gobierno<sup>2</sup> mediante la formulación y publicación de una declaración del organismo con el objeto de aplicar, interpretar o prescribir la ley o las políticas. La legislación en la que figura la autoridad que el Congreso confiere a un organismo se conoce como legislación "habilitadora" del organismo.

Aunque en la legislación habilitadora se especifican los objetivos generales en relación con los cuales deberá llevarse a cabo la elaboración de normas, normalmente no se determinan las normas concretas que han de adoptarse para alcanzar esos fines. Frecuentemente en la legislación se enumeran los factores que un organismo debe tener en cuenta al elaborar las normas y pueden especificarse unos criterios que las normas resultantes han de satisfacer. En esos factores y criterios a menudo figura la viabilidad (en muchos casos económica y tecnológica) y se aborda, en su caso, la cuestión de la influencia que el costo del cumplimiento ha de tener en el proceso de elaboración de normas por parte del organismo.

---

<sup>1</sup> Dada su relativa brevedad, en la presente sección se hacen observaciones de carácter general acerca de los requisitos que se aplican en la elaboración, publicación y revisión de las normas para productos. Es importante señalar que en los instrumentos por los que se autoriza la promulgación de algunos tipos de normas para productos se establecen excepciones a esas generalizaciones. No se pretende en la presente sección determinar o catalogar esas excepciones, aunque se señalan algunas de ellas.

<sup>2</sup> El término "personas" se define de forma general en la APA como "un particular, una comunidad, una empresa, asociación u organización pública o privada que no sea un organismo [federal de los Estados Unidos]". El término "personas" incluye a las que están ubicadas fuera de los Estados Unidos.

En algunos casos, el Congreso complementa la legislación habilitadora de un organismo mediante la promulgación de legislación por la que instruye al organismo para que ejerza su autoridad normativa general de un modo concreto. En esos casos, el Congreso deja normalmente los detalles técnicos de la norma que ha de adoptarse a la discreción del organismo de que se trate. Son raros los casos en que el Congreso impone alguna de las especificaciones concretas que han de cumplir los productos. Además, normalmente no especifica ningún detalle del enfoque normativo, del nivel de tolerancia o de los procedimientos de ensayo (aunque puede imponer algunas restricciones o definir determinados parámetros).

Además de la legislación habilitadora hay otras varias fuentes que rigen la elaboración y adopción de normas para los productos por parte de los organismos federales. Entre esas fuentes cabe citar otros instrumentos legislativos o decretos presidenciales en los que se imponen requisitos de procedimiento encaminados a velar por que el proceso de adopción de decisiones sea justo y razonado. Excepto en la medida en que sean incompatibles con la legislación habilitadora de un organismo u otra fuente de autoridad relativa a la elaboración de normas, en esos otros instrumentos legislativos y decretos se requiere que los organismos adopten esas normas únicamente después de llevar a cabo unos análisis pormenorizados de sus posibles efectos. Entre esos análisis figura habitualmente, aunque no siempre, una evaluación y una comparación de los costes y los beneficios, o de la eficacia en función del costo de otros posibles enfoques normativos u otros niveles de tolerancia. Se exige también un proceso normativo abierto y transparente mediante el que se procure dar a todos los interesados la oportunidad de participar y de comprender lo que los organismos normativos están haciendo y por qué lo hacen.

## **B. Actuación de los organismos**

### ***1. Inicio del proceso de elaboración de normas***

La mayoría de los procesos de elaboración de normas por parte de los organismos federales de los Estados Unidos se inician en una de las tres circunstancias siguientes. En primer lugar, los organismos pueden poner en marcha un proceso de elaboración de normas por su propia iniciativa, dentro del marco de su legislación habilitadora o de cualquier otra legislación que les confiera la autoridad necesaria. En segundo lugar, los organismos federales pueden también iniciar el proceso de elaboración de normas dentro del marco de sus facultades en respuesta a una solicitud del público. En la APA se establece que los organismos federales darán a las personas interesadas el derecho a solicitar la adopción, enmienda o revocación de una norma. Los organismos deben responder a una petición de esa naturaleza. Si la petición está fundamentada y es compatible con las prioridades y los recursos del organismo, este atenderá la solicitud e iniciará el proceso de elaboración de normas. El que se atienda una solicitud de ese tipo y se inicie un procedimiento de elaboración de normas no significa necesariamente que la norma solicitada vaya a adoptarse. Además, la primera etapa puede no ser la publicación de una notificación, sino la puesta en marcha de un estudio para determinar si pueden elaborarse criterios de rendimiento o procedimientos de ensayo apropiados. La decisión definitiva sobre la adopción de una norma se toma más tarde con arreglo a unos criterios jurídicos y sobre la base de toda la información disponible o recibida durante el transcurso del procedimiento. En tercer lugar, el Congreso puede ordenar a un organismo que inicie un procedimiento específico de elaboración de normas.

### ***2. Información sobre planes, actividades y documentos para la elaboración de normas***

El boletín oficial del Gobierno de los Estados Unidos para la publicación de notificaciones de carácter normativo es el *Federal Register*, que se publica todos los días laborables e incluye todas las propuestas de normas, normas definitivas y notificaciones publicadas por los organismos y organizaciones federales, así como los decretos y otros documentos presidenciales. Puede consultarse en línea (<http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr>) de forma gratuita.

La Oficina de Gestión y Presupuesto (OMB) publica el Programa unificado de actuaciones para la elaboración y revocación de normas (Programa) en el *Federal Register* los meses de abril y octubre.

El Programa puede consultarse en línea en la dirección <http://reginfo.gov/>. Ese documento contiene una breve descripción y un calendario de las nuevas normas que cada organismo tiene previsto publicar como propuesta o de forma definitiva en los 12 meses siguientes. Se enumeran también las normas vigentes que cada organismo puede examinar durante ese período. Leyendo el Programa, las personas pueden saber si alguna de las nuevas normas que están elaborando los organismos está clasificada como importante según la definición que figura en el Decreto N° 12866, relativo a la planificación y revisión normativa y, por tanto, si está sujeta a revisión por la OMB. (Para un examen más detallado de ese decreto véanse las secciones que figuran más adelante sobre Participación interinstitucional e intergubernamental y sobre Otros requisitos para la elaboración de normas. La definición de "actuaciones normativas importantes" aparece en una nota de pie de página de la sección anterior.) Quienes deseen saber más acerca de un procedimiento concreto de elaboración de normas pueden ponerse en contacto con la persona que aparece en el Programa en relación con ese procedimiento concreto.

Tras la publicación de una norma definitiva en el *Federal Register*, esa norma se codifica, junto con todas las normas existentes, en el Código de Reglamentos Federales (CFR). El CFR está dividido en 50 títulos que representan amplias esferas sujetas a reglamentación federal. Cada título está dividido a su vez en capítulos, que normalmente llevan el nombre del organismo que los publica. El CFR se actualiza anualmente. Puede consultarse gratuitamente en la Internet en la dirección <http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr>.

Los documentos en los que un organismo se basa o que tiene en cuenta para publicar una norma definitiva se colocan en un expediente público donde están disponibles para su inspección y comentario. Cada carpeta está identificada por un número. Entre esos documentos se encuentran los estudios preparados por el organismo en apoyo de su postura, así como las observaciones presentadas en respuesta a los documentos de los organismos (excepto las que se hayan presentado de forma confidencial)<sup>3</sup>. Aunque algunos organismos aceptan información confidencial y pueden basarse en ella para la elaboración de normas, otros no lo hacen.

Los organismos federales hacen un uso frecuente de Internet para obtener información relativa a sus actividades normativas y fomentar la transparencia del proceso de elaboración de normas. Muchos organismos han establecido ya, o están haciéndolo, un sistema de carpetas electrónicas. El Departamento de Transporte, por ejemplo, ha establecido un sistema que permite a cualquier persona del mundo examinar y descargar documentos que se hayan introducido en las carpetas relativas a la elaboración de normas (<http://dms.dot.gov/>). El sistema del Departamento de Transporte permite también archivar documentos de forma electrónica. Algunos organismos, como el Organismo para la Protección del Medio Ambiente, facilitan vínculos con la versión electrónica de todos los documentos relacionados con la elaboración de normas de reciente publicación (véase <http://www.epa.gov/epahome/rules.html#proposed>). Además, los organismos están publicando una amplia variedad de información acerca de sus procedimientos de elaboración de normas, como análisis e informes de investigación, para que puedan examinarse en línea y descargarse de forma gratuita (véase, por ejemplo, <http://www.nhtsa.dot.gov/>).

En la Ley de libertad de información (FOIA) (5 U.S.C., art. 552) se exige a los organismos federales que faciliten el acceso a los registros que estén en su poder cuando reciban una solicitud en la que se describan razonablemente los registros deseados. El propósito de esa Ley es ampliar las esferas de

---

<sup>3</sup> Por "secretos comerciales e información empresarial confidencial" se entienden los registros o datos presentados al Gobierno que puedan contener material no sujeto a revelación con arreglo a la exención 4 de la Ley de libertad de información, 5 U.S.C. art. 552 b) 4), porque puede pensarse razonablemente que su revelación causaría un perjuicio competitivo sustancial a la entidad que presenta la información. Las personas que presenten documentos con carácter confidencial deben expresar en el momento de presentarlos su deseo de que los documentos se traten de esa manera. A continuación el organismo determinará si puede aplicarse la exención 4. Esa exención se aplica durante todas las etapas del procedimiento de elaboración de normas. Como se ha señalado más arriba, no todos los organismos aceptan en su proceso normativo documentos que contengan secretos comerciales o información empresarial confidencial.

acceso del público a la información más allá de las que inicialmente se definían en la APA. En esa Ley se reconoce el derecho de cualquier persona a solicitar registros de los organismos. El organismo que reciba una solicitud debe buscar los registros correspondientes para darle respuesta. Ese organismo debe facilitar copia de todos los registros que se hayan encontrado en la búsqueda, a menos que estén protegidos en virtud de alguna de las nueve exenciones que se contemplan en la Ley<sup>4</sup>. El acceso del público a la información de carácter gubernamental se amplió en 1996 al promulgarse las enmiendas de la Ley de libertad de información relativas a los procesos electrónicos (E-FOIA).

En la E-FOIA se exige a los organismos que publiquen más material de forma electrónica. Además, la E-FOIA se complementó por el Decreto N° 12600, relativo a los procedimientos de notificación previos a la revelación de información comercial confidencial (1987), en el que se reconoce a las entidades privadas, especialmente las empresas (incluidas las extranjeras) el derecho a recibir una notificación previa antes de que un organismo revele información sobre la empresa o recibida de la empresa.

### **3. *Coordinación interinstitucional e intergubernamental***

Los organismos federales disponen de varios medios para supervisar y coordinar sus actividades normativas entre sí. Los organismos a menudo se consultan directamente por propia iniciativa, tanto de forma oficial como oficiosa, sobre cuestiones relacionadas con la elaboración de normas de interés común, sean o no normas importantes en el sentido que se da a ese término en el Decreto N° 12866. Habitualmente, las consultas se mantienen inicialmente a nivel de trabajo entre el personal técnico y más tarde, a medida que progresa la formulación de enfoques para abordar la cuestión, por parte del organismo también en el plano de las políticas. También se establecen grupos de trabajo entre organismos, como el Consejo Interinstitucional sobre Políticas de Normalización, que se reúnen periódicamente para examinar cuestiones de interés común e intercambiar información sobre las actividades de los organismos.

En el Decreto N° 12866 se establece que los organismos normativos deben evitar la adopción de normas que sean incoherentes, incompatibles o reiterativas en relación con las de otros organismos federales. En el decreto se pone a la OMB a cargo de la coordinación de la revisión interinstitucional de las propuestas de normas o normas definitivas importantes antes de su promulgación y publicación en el *Federal Register*<sup>5</sup>. Si una norma, propuesta o definitiva, de un organismo pudiera dar lugar a una incoherencia grave o interferir de cualquier otra forma con una actuación de otro organismo, esa norma se considerará importante según se define el término en el decreto y, por tanto, quedará sujeta a revisión por la OMB. La OMB facilitará a los demás organismos interesados una copia de la norma para que formulen observaciones durante el proceso de revisión.

### **4. *La Ley de procedimientos administrativos***

El principal mecanismo para velar por que el procedimiento para la elaboración de normas que se utiliza en los Estados Unidos sea abierto y transparente es un sistema normalizado de consulta con el público a medida que se elaboran y revisan las normas. En la APA se especifican los requisitos para la elaboración de

<sup>4</sup> Además de la exención señalada más arriba relativa a los secretos comerciales y la información comercial confidencial, también se contemplan exenciones para otras materias, como los memorandos o cartas enviados dentro de un organismo o entre distintos organismos, y los registros o la información recopilados a los fines de la vigilancia del cumplimiento de la Ley (5 U.S.C., art. 552 b) 5) y 7)).

<sup>5</sup> En la sección 3 f) del decreto se define una "actuación normativa importante" como "cualquier actuación normativa" que pueda conducir a la elaboración de una norma con algunos de los efectos que se enumeran, entre los que figuran el de tener una repercusión en la economía superior a 100 millones de dólares anuales o afectar de forma negativa a la economía, a un sector económico, a la productividad, a la competitividad, al empleo, al medio ambiente, a la salud o la seguridad del público, o a los gobiernos o comunidades estatales, locales o tribales; la introducción de una incoherencia o la interferencia de cualquier otro tipo con alguna actuación de otro organismo; y el planteamiento de cuestiones jurídicas o de política nuevas en relación con los mandatos legales, las prioridades del Presidente o los principios establecidos en el decreto.

normas, es decir, el proceso por el cual los organismos federales formulan, proponen, establecen, enmiendan o revocan una norma. Las normas sustantivas publicadas por un organismo en el marco de la APA tienen fuerza de ley.

Si en la legislación habilitadora de un organismo se le autoriza a elaborar normas, en esa legislación normalmente se especifica si han de seguirse los procedimientos oficiales o los oficiosos:

- Los procedimientos oficiosos de elaboración de normas requieren, con algunas pocas excepciones, que el organismo publique una notificación previa y ofrezca la posibilidad de intervenir mediante la presentación de datos o argumentos por escrito en respuesta a la publicación de una norma propuesta. Cualquier persona, sea cual fuere su ubicación geográfica, puede formular observaciones. Puede tratarse, por ejemplo, de particulares, empresas u organismos gubernamentales de otros países. Esos procedimientos requieren también que el organismo tenga en cuenta los datos y argumentos presentados y que, al publicar una norma definitiva, incluya una declaración sobre el fundamento y los objetivos de la norma y una referencia a las observaciones presentadas. En párrafos posteriores aparece un examen más detallado de los procedimientos oficiosos de elaboración de normas.
- Los procedimientos oficiales de elaboración de normas exigen que un organismo lleve a cabo una audiencia completa de carácter oral en la que puedan presentarse pruebas. El organismo debe ofrecer a las personas que deseen participar la posibilidad de comparecer y presentar pruebas y opiniones orales y documentales y formular preguntas a otros participantes en la audiencia. Generalmente, las audiencias están presididas por un juez especializado en derecho administrativo. En el registro del procedimiento se guardan las transcripciones de los testimonios y las pruebas presentadas en la audiencia, junto con todos los documentos presentados durante el procedimiento.

En general se utilizan procedimientos oficiosos de elaboración de normas, incluso en la mayoría de los casos relativos al establecimiento de especificaciones para productos. La elaboración de normas mediante el procedimiento oficial ha sido, y continúa siendo, la excepción. Un organismo debe utilizar los procedimientos oficiales de elaboración de normas si realiza esa actividad en el marco de un instrumento legislativo que exija que esta se realice "de forma oficial".

En algunos instrumentos legislativos se requiere la utilización de procedimientos "mixtos" de elaboración de normas, en los que la presentación oficiosa de observaciones por escrito se complementa con comparencias orales de algún tipo. Además, los organismos que utilizan procedimientos oficiosos de elaboración de normas pueden, de manera discrecional, decidirse por la utilización de procedimientos "mixtos". Por ejemplo, pueden celebrar sesiones públicas cuando consideren que sería ventajoso el intercambio directo de opiniones e información entre el organismo y el público. Como sucede con los procedimientos oficiales, los procedimientos "mixtos" representan una proporción muy pequeña de todos los procedimientos normativos.

Los organismos pueden añadir requisitos a los procedimientos establecidos por la APA u otros instrumentos legislativos, pero nunca suprimirlos. Como se ha mencionado anteriormente, los organismos que elaboran normas mediante procedimientos oficiosos a veces deciden voluntariamente celebrar sesiones públicas. Los procedimientos adicionales que un organismo decida utilizar no deben contravenir los requisitos de procedimiento contemplados en la APA u otros instrumentos legislativos, como las normas relativas a la consideración de las observaciones presentadas por escrito durante un procedimiento de elaboración de normas.

Los procedimientos oficiosos de elaboración de normas se desarrollan de la forma que se explica a continuación. No es necesario que en todos los procesos se realicen todas las etapas, por ejemplo las notificaciones preliminares. En la gran mayoría de los casos la elaboración de normas entraña solo tres etapas:

la publicación de una notificación de la intención de elaborar una norma en la que se recaban observaciones del público; el examen por el organismo de toda la información pertinente, incluidas las observaciones del público; y la adopción de una norma definitiva tras el examen de la información pertinente. Como es muy probable que en la elaboración de las normas más importantes se cubra un mayor número de etapas, a continuación se exponen todas las etapas posibles. Cabe señalar que la duración de la elaboración de las normas puede variar de algunos meses a varios años, según la norma sea más o menos compleja o controvertida y según sea su naturaleza.

a. Avisos preliminares

Aunque en la APA no se exige la publicación de notificaciones preliminares y ni siquiera se contempla la cuestión, algunos organismos normativos las publican. Un organismo que tenga previsto elaborar una norma puede considerar conveniente obtener información adicional antes de elaborar y publicar una propuesta concreta para resolver un problema. En esos casos, para obtener más información acerca de la naturaleza y la magnitud de un posible problema, o para obtener la opinión del público sobre qué enfoque normativo sería más eficaz y deseable, el organismo puede publicar una notificación preliminar en la que recabe las observaciones del público.

El tipo más habitual de notificación preliminar es la Notificación anticipada de la intención de elaborar una norma (ANPRM). Con ella se brinda la posibilidad de conocer las observaciones del público en una etapa muy temprana del proceso. En la notificación se describe de forma general la esfera en la que se pretende establecer una norma y habitualmente se recaban las observaciones del público acerca de las cuestiones y las opciones normativas que se están contemplando. También se invita al público a que exponga cualesquiera otras cuestiones pertinentes.

En la ANPRM se especifica un plazo en el que el público puede presentar sus observaciones. Cualquier persona puede hacerlo. Algunos organismos guardan todas las observaciones recibidas en respuesta a la ANPRM en una carpeta que se pone a disposición del público, en tanto que otros publican solo las observaciones que apoyan la publicación de una posterior Notificación de la intención de elaborar una norma. En ninguno de los casos se revela la información recibida como secreto comercial o información empresarial confidencial. El plazo para la presentación de observaciones es normalmente de 60 días, pero puede ser mayor o menor según las circunstancias.

b. Notificación de la intención de elaborar una norma

En la mayoría de los casos, la etapa inicial del proceso normativo es la redacción y posterior publicación de una propuesta. La propuesta se denomina Notificación de la intención de elaborar una norma (NPRM). El objetivo de la NPRM es informar al público acerca de la propuesta y solicitar que se formulen observaciones al respecto. La NPRM consta normalmente de dos partes: un preámbulo, con una exposición narrativa, y el texto normativo propuesto. En algunos casos, sin embargo, no se incluye el texto normativo. El preámbulo puede ser más o menos detallado. En los preámbulos más detallados se expone el problema que se aborda en la propuesta, se examina y analiza la información relativa a la existencia, la naturaleza y la magnitud del problema, se explica cómo la propuesta contribuirá a su solución y se analizan el costo y los beneficios de la propuesta. Si la NPRM estuvo precedida por la publicación de una notificación preliminar, en la NPRM se pueden resumir y contestar las observaciones formuladas por el público en respuesta a esa notificación preliminar. En la medida en que en la NPRM no se exponen ni explican las hipótesis, análisis y metodologías en que se fundamenta la propuesta, el organismo coloca los documentos relativos a esas cuestiones en un expediente público para ofrecer la posibilidad de formular observaciones sobre ellas.

En la NPRM se especifica un determinado plazo en el que cualquier persona que lo desee puede presentar observaciones. En el Decreto N° 12866 se recomienda un plazo de 60 días, aunque puede ser más corto o más largo según las circunstancias. El organismo coloca todas las observaciones en un expediente

público, salvo los secretos comerciales y la información comercial confidencial, que no se revelan. Ese proceso de presentación de observaciones por parte del público sirve a varios fines, entre los que se cuenta el que las personas tengan la oportunidad de:

- Proporcionar al organismo información que contribuya a mejorar su conocimiento de los asuntos relacionados con la propuesta; e
- Impugnar las hipótesis, análisis y conclusiones provisionales en que se fundamenta la propuesta del organismo y mostrar en qué están equivocadas.

Si, transcurrido el plazo para la presentación de observaciones, el organismo recibe nueva información o nuevos análisis que no sean simplemente una adición a las anteriores sino que puedan influir en el fondo de la norma definitiva, debe hacerlos públicos para que se puedan formular observaciones. Si el organismo ha establecido una práctica de examinar las observaciones y otros materiales recibidos a última hora y pretende tener en cuenta las últimas observaciones realizadas sobre la información o los análisis recibidos en el último momento, tal vez no sea necesario volver a abrir el plazo para la presentación de observaciones que figura en la NPRM. Si, además de no ser similares a los anteriores, la nueva información o los nuevos análisis pueden entrañar la introducción de cambios importantes e imprevistos en la norma definitiva, el organismo debe publicar un aviso en el *Federal Register* para que el público sepa que se dispone de ese nuevo material.

En respuesta a las observaciones presentadas con respecto a la NPRM o a nuevos acontecimientos (por ejemplo, nuevos resultados de las investigaciones) posteriores a la publicación de la NPRM, el organismo generalmente modifica algunos aspectos de la propuesta. En la mayoría de los casos, los cambios quedan dentro de la gama de enfoques normativos que se contemplan en la NPRM y no es necesario dar al público una nueva ocasión de formular observaciones. No obstante, si alguna de las modificaciones que el organismo desea introducir se refiere a aspectos que no se han examinado en la NPRM ni son una consecuencia lógica de ellos, el organismo debe dar al público la oportunidad de formular observaciones sobre la propuesta revisada antes de publicar una norma definitiva. Para brindar esa posibilidad, el organismo publica una Notificación suplementaria de la intención de elaborar una norma.

c. Notificación suplementaria de la intención de elaborar una norma (SNPRM)

En la SNPRM se exponen los cambios importantes en la norma propuesta que no podían deducirse razonablemente de la lectura de la NPRM. Se puede exponer también nueva información que no se haya incluido en la etapa de la NPRM y en la que el organismo pretenda basarse para elaborar la norma definitiva. En la SNPRM se explican los motivos de la modificación del texto normativo y se solicita al público que formule observaciones al respecto. Las SNPRM se publican con mucho menor frecuencia que las ANPRM.

d. Norma definitiva

Tras examinar las observaciones recibidas durante el proceso de elaboración de la norma, el organismo decide adoptar o no una norma definitiva. Las normas definitivas contienen un preámbulo y un texto normativo. Si el organismo adopta una norma definitiva, en el preámbulo se incluye una exposición detallada del fundamento y los objetivos de la norma, se explica por qué el organismo está de acuerdo o no con las observaciones sustantivas recibidas y se describen, en su caso, las observaciones que se hayan introducido en la norma como respuesta a las observaciones con las que esté de acuerdo. Si el organismo permite que se presenten solicitudes de reconsideración, debe aclararse ese extremo y debe especificarse la fecha límite para hacerlo. En la norma definitiva se especifica también la fecha en la que entrará en vigor. No es raro que se dé un plazo (conocido como plazo previo) de uno a tres años entre la adopción de la norma definitiva y su entrada en vigor, especialmente en el caso de normas importantes o que regulen tecnologías o productos. Si el organismo decide no adoptar una norma definitiva, puede publicar una Notificación de retirada de la propuesta para explicar los motivos por los que ha llegado a esa decisión.

Normalmente, la APA requiere que se publique una norma definitiva al menos 30 días antes de su entrada en vigor. No obstante, el plazo de 30 días no es necesario si en la norma se contempla una exención o se aligeran requisitos existentes, o si el organismo decide, y así lo publica, que es necesaria una entrada en vigor más rápida "con causa justificada".

e. Respuesta a las solicitudes de reconsideración

Incluso después de la publicación de una norma definitiva, el público tiene una última oportunidad de pedir al organismo que introduzca modificaciones. Cualquier persona puede hacerlo presentando una solicitud de reconsideración. La presentación de una solicitud de reconsideración generalmente no supone el aplazamiento de la entrada en vigor de la norma.

Algunos organismos responden a las solicitudes de reconsideración introduciendo cambios en la norma definitiva sin recabar primero la presentación de observaciones por parte del público siempre que esas modificaciones queden dentro del marco de la NPRM o se deduzcan razonablemente de esta. Otros organismos pueden publicar una nueva NPRM antes de introducir cualquier cambio en respuesta a una solicitud de reconsideración, queden o no las modificaciones dentro del marco de la NPRM.

El requisito de la notificación previa y la posibilidad de que el público formule observaciones pueden suprimirse cuando el organismo tenga un "motivo razonable" para entender que esos procedimientos serían "impracticables, innecesarios o contrarios al interés público" (5 U.S.C., art. 553 b) 3) B)). Los tribunales han interpretado este extremo de forma de permitir que un organismo suprima los procedimientos de notificación previa y formulación de observaciones y publique las normas cuando pueda demostrar que se encuentra en una o más de las siguientes situaciones de "emergencia": 1) cuando al organismo se le ha impuesto por ley una fecha límite breve; 2) cuando sea necesaria la adopción inmediata de una norma para hacer frente a un riesgo grave para la salud y la seguridad públicas; 3) cuando la notificación previa iría en contra de los objetivos de la norma; o 4) cuando sea necesaria la aclaración inmediata de normas y reglamentos vigentes para evitar confusiones. Es importante señalar que la excepción por "un motivo razonable" se interpreta de forma bastante restrictiva. Además, los organismos no pueden suprimir automáticamente los procedimientos oficiosos de elaboración de normas cuando se encuentren en alguna de esas cuatro situaciones o cuando en su opinión exista una situación de emergencia, sino que deben demostrar claramente que esa supresión es apropiada en cada circunstancia concreta.

## 5. *Otras posibilidades de participación del público*

Los ciudadanos particulares, los sectores empresariales y las organizaciones pueden participar en las actividades normativas de un organismo de diversos modos. Además de presentar observaciones y solicitudes como se ha examinado más arriba en la sección correspondiente a la APA, las personas pueden dirigirse directamente a los organismos con arreglo a sus requisitos de procedimiento, participar en comités consultivos establecidos por los organismos o participar en la elaboración negociada de normas.

Aunque en la APA se limitan las comunicaciones orales *ex parte* en el procedimiento oficial de elaboración de normas, no es ese el caso cuando se trata del procedimiento oficioso<sup>6</sup>. No obstante, los diversos organismos federales han adoptado sus propias políticas acerca de esas comunicaciones durante el proceso oficioso de elaboración de normas. Esas políticas varían. Algunos organismos no prohíben la comunicación oral *ex parte* durante todas las etapas de un procedimiento de elaboración de normas, incluso antes de la publicación de una NPRM, aunque las desalientan. Otros organismos solo desalientan las comunicaciones orales *ex parte* después de publicada una NPRM. Por último, otros organismos las permiten en cualquier momento durante el procedimiento de elaboración de una norma. En todos los casos, sin embargo, en la

---

<sup>6</sup> En la APA se define la "comunicación *ex parte*" como "una comunicación oral o escrita que no sea de carácter público, de la que no se da notificación previa razonable a todas las partes, pero no incluye una solicitud de información sobre la marcha de los trabajos en ningún asunto o procedimiento..." (5 U.S.C., art. 551 14)).

medida en que un organismo desee basar su norma definitiva en información o datos recibidos mediante comunicaciones orales *ex parte*, debe comentar el fondo de las comunicaciones en un memorando que habrá de hacerse público. Esa documentación es necesaria para garantizar que el público y los tribunales (en caso de que se presente una demanda) tengan conocimiento de esas comunicaciones.

Los organismos federales pueden reunirse con comités o grupos de personas para potenciar las posibilidades de diálogo y aportación del público en el proceso normativo. Algunos de esos comités o grupos pueden ser comités consultivos según el significado que se les da en la Ley federal de comités consultivos (5 U.S.C., App. 2 (FACA)). En virtud de esa Ley, un comité consultivo es cualquier comité o grupo del que al menos un miembro no sea funcionario federal a tiempo completo, y que sea establecido o utilizado (es decir, gestionado o controlado) por un organismo federal con el fin de procurarse asesoramiento o recomendaciones. Pueden establecerse comités consultivos en el marco de la FACA una vez que se haya publicado una notificación y se haya determinado que el establecimiento de esos comités redundará en interés público. Los comités deben estar inscritos en la Oficina General de Contabilidad y tener un objetivo claramente definido. Su composición debe ser equilibrada en cuanto a los puntos de vista representados y las funciones desempeñadas. Las reuniones de los comités consultivos deben anunciarse en el *Federal Register* y generalmente deben estar abiertas a la participación pública. Las actas de las reuniones y todos los documentos conexos deben hacerse públicos.

En la Ley de 1990 sobre la elaboración negociada de normas (NRA) se establece un marco para la elaboración negociada de normas y se alienta a los organismos a que lo utilicen para fomentar el procedimiento oficioso de elaboración de normas (5 U.S.C., arts. 561 y ss.). La premisa en la que se fundamenta la elaboración negociada de normas es que al reunir a los representantes de un organismo con los diversos grupos afectados para negociar y llegar a un consenso en torno a una norma propuesta se reducirá la probabilidad de que se planteen litigios cuando se publique la norma definitiva. En virtud de la NRA, el organismo establece un comité consultivo compuesto por representantes de los grupos afectados y representantes del organismo con el fin de llegar al consenso en torno a un proyecto de norma que habrá de publicarse en una Notificación de la intención de elaborar una norma. El comité estará sujeto a la FACA y, por tanto, deberá generalmente celebrar reuniones públicas. Las negociaciones en el seno del comité cuentan habitualmente con la ayuda de un mediador neutral. El objetivo del comité es llegar al consenso dentro de los límites de la autoridad legal del organismo y de los objetivos de política de la norma. Si se llega al consenso, el organismo lo utiliza como base de su Notificación de la intención de elaborar una norma. Como sucede en el caso de los procedimientos normativos que no entrañan la negociación, el organismo debe tener en cuenta las observaciones formuladas por el público en el marco de esa notificación antes de adoptar una norma definitiva.

## **6. Otros requisitos para el establecimiento de normas**

Además de los requisitos que figuran en su legislación habilitadora, los organismos normativos están sujetos a otros requisitos legales para el análisis de los diferentes efectos de sus propuestas de normas y sus normas definitivas. Entre ellos figura el requisito de analizar los efectos de cualquier norma en las empresas pequeñas (Ley de flexibilidad normativa) o el medio ambiente (Ley de política ambiental nacional). Si la norma ha de exigir que los niveles de gobierno de ámbito inferior al federal o el sector privado tengan que gastar más de 100 millones de dólares en un año, deben analizarse sus efectos (Ley de mandatos sin financiación). Además, debe analizarse el efecto de los requisitos en materia de recogida de información que se contemplan en cualquier norma (Ley de reducción de los trámites). Esos análisis, al igual que los demás análisis exigidos, deben hacerse públicos.

Además, el poder ejecutivo establece otros requisitos mediante la promulgación de decretos. El más importante de ellos es el Decreto N° 12866. En ese decreto, que se publicó el 30 de septiembre de 1993, se establecen una filosofía y unos principios normativos generales que deben servir a los organismos como directrices en la elaboración de normas eficaces y eficientes. En él se establece que, en la medida

en que la ley lo permita, los organismos deben evaluar los costos y beneficios (tanto cuantitativos como cualitativos) de cualquier norma que se propongan elaborar, y que únicamente propondrán o elaborarán una norma después de determinar de forma razonada que las ventajas que de ella se desprendan justifican su costo<sup>7</sup>. En el decreto se establece que, a la hora de elegir entre diferentes enfoques normativos, los organismos deben seleccionar aquellos que brinden mayores beneficios. Uno de los objetivos principales del decreto es hacer que los procesos normativos sean más accesibles y abiertos al público. En el decreto se exige que antes de que los organismos normativos publiquen propuestas de normas y normas definitivas de carácter "importante", deben presentarlas a la OMB para su examen. Las normas importantes deben ir acompañadas de un análisis exhaustivo de sus efectos. El análisis ha de incluirse en el expediente público para que puedan formularse observaciones. El decreto puede consultarse en <http://reginfo.gov/eo12866.htm>.

En la Ley de 1995 para el adelanto y la transferencia de tecnología nacional (NTTAA) se indica a los organismos federales que utilicen normas consensuadas voluntarias, tanto a nivel nacional como internacional, en lugar de reglamentos elaborados por el Gobierno, como medio para llevar a cabo las actividades o los objetivos de política determinados por los organismos, salvo cuando el hacerlo pueda resultar incompatible con la ley o inviable por cualquier otro motivo (Ley N° 104-113) (15 U.S.C., art. 272, nota). En la Ley se indica también a los organismos que participen en actividades de elaboración de normas consensuadas voluntarias "cuando esa participación redunde en interés público y sea compatible con las misiones, facultades, prioridades y recursos presupuestarios del organismo y del departamento". Esa participación está encaminada a contribuir a la elaboración de normas voluntarias que reduzcan al mínimo la necesidad de elaborar y mantener reglamentos gubernamentales distintos.

También se exige a los organismos federales que, al elaborar sus normas, tengan en cuenta las normas internacionales pertinentes y, en su caso, basen sus normas en esas normas internacionales (título IV de la Ley de acuerdos comerciales de 1979 (Ley N° 96-39), enmendada en 1994 (Ley N° 103-465) y en 1996 (Ley N° 104-295) (19 U.S.C., art. 2532 2)). En la Ley se establece expresamente que los motivos por los que puede no resultar conveniente basar una norma en una norma internacional incluyen, sin limitarse a ella, la protección de la salud o la seguridad humanas, de la vida o la salud de los animales o plantas, o del medio ambiente.

### **C. Examen por el Congreso**

La mayoría de las normas sobre productos adoptadas por los organismos como normas definitivas deben presentarse al Congreso para su examen con arreglo a la Ley de examen por el Congreso (5 U.S.C., arts. 801 y ss.) (CRA) y para su supervisión por el Congreso<sup>8</sup>. En la CRA se establece un procedimiento especial mediante el cual el Congreso puede rechazar por votación las normas adoptadas por los organismos. El efecto de una votación de rechazo es la nulidad de la norma. Una norma es rechazada si ambas cámaras del Congreso aprueban por mayoría una resolución conjunta y el Presidente firma la correspondiente resolución. Una norma también queda rechazada si ambas cámaras del Congreso adoptan esa resolución y luego anulan el veto presidencial a dicha resolución. Aunque el Congreso puede aprobar una resolución por la que rechaza la totalidad de la norma, no puede adoptar una resolución en el marco de la CRA por la que

---

<sup>7</sup> En algunas leyes por las que se autoriza la adopción de normas sobre productos se limita la medida en que el organismo encargado de su adopción puede considerar los costos a la hora de seleccionar esas normas. En algunas incluso se establece que las normas habrán de seleccionarse y adoptarse sin tener en cuenta el costo.

<sup>8</sup> En el caso de una "norma importante", en la CRA se establece que esa norma no podrá entrar en vigor antes de transcurrido un plazo de 60 días a partir de su presentación al Congreso. A los fines contemplados en la CRA, se define como "importante" una norma que la OMB haya determinado que tendrá alguno de los siguientes efectos: a) un efecto anual en la economía superior a 100 millones de dólares; b) un aumento importante de los costes o de los precios; o c) efectos adversos importantes en la competitividad, el empleo, la inversión, la productividad, la innovación o la capacidad de las empresas radicadas en los Estados Unidos para competir con las empresas radicadas en el extranjero en los mercados nacional y de exportación.

enmiende una norma u ordene que la norma sea enmendada. Cuando actúa al amparo de lo dispuesto en la CRA, el Congreso puede abstenerse de adoptar medida alguna o aprobar una resolución de rechazo.

Cuando actúa fuera del marco de la CRA, es decir, con arreglo a sus procedimientos legislativos habituales, el Congreso puede, de hecho, anular una norma establecida por un organismo promulgando nueva legislación que prohíba a ese organismo utilizar fondos para dar cumplimiento a la norma. El Congreso también puede promulgar legislación en la que enumere las disposiciones normativas a las que se opone y especifique que el organismo no puede mantener en vigor o adoptar una norma que contenga esas disposiciones.

#### **D. Examen judicial**

Todas las normas definitivas por las que se establezcan, enmienden o revoquen reglamentos podrán ser sometidas a examen judicial con arreglo a la legislación habilitadora de un organismo, a la APA o a leyes específicas para un organismo concreto. Además, pueden estar sujetas a revisión judicial otras medidas definitivas, como la denegación de solicitudes de elaboración de normas, la denegación de solicitudes de reconsideración, y las decisiones de cancelar la elaboración de normas después de la publicación de la NPRM respectiva. Aunque el porcentaje de normas que se adoptan por la vía de la elaboración oficiosa y después se someten a examen judicial puede ser relativamente pequeño, hay un número constante y significativo de casos que entrañan una impugnación al procedimiento o al fondo. Además, dada la precedencia de las decisiones de los tribunales, el examen judicial puede tener un efecto importante y duradero en la capacidad de un organismo para elaborar normas.

En el marco de la APA, una persona puede pedir ante los tribunales federales que se revoque una norma definitiva o cualquier otra medida definitiva adoptada por un organismo si tiene "capacidad" para hacerlo. Para tener esa capacidad, una persona debe demostrar primero que la medida definitiva adoptada por el organismo de que se trate le perjudica y que es probable que ese perjuicio pueda compensarse mediante una decisión favorable del tribunal.

La persona debe entonces demostrar que sus perjuicios se sitúan dentro de la "zona de intereses" que el Congreso trataba de proteger al promulgar la ley al amparo de la cual el organismo adoptó la medida definitiva. En general, cualquier persona sujeta directamente a una norma sobre productos o cualquier persona que adquiera o utilice los productos sujetos a la norma puede demostrar que sus perjuicios se sitúan dentro de la zona de intereses protegidos por la ley al amparo de la cual se adoptó la norma. Una organización que no haya sufrido perjuicios puede también tener capacidad para litigar si puede demostrar que sus miembros podrían hacerlo en su propio nombre, que los intereses que trata de proteger son compatibles con el objetivo de la organización y que ni la demanda presentada ni la indemnización solicitada hacen necesaria la participación en el juicio de sus miembros a título individual.

En el marco de la APA, una persona puede solicitar que se revoque una medida definitiva adoptada por un organismo por diversos motivos, incluido el que la medida sea arbitraria, sea innecesaria, constituya un abuso de la autoridad discrecional o no sea conforme a derecho por cualquier otra causa. Normalmente, en las demandas contra las normas adoptadas por los organismos se alegan motivos sustantivos y de procedimiento para su revocación. Entre los motivos de procedimiento figura el no haberse notificado apropiadamente. Las personas que alegan que no se ha notificado apropiadamente a menudo afirman que la diferencia entre el texto normativo propuesto y el definitivo es tan grande que quienes deseaban formular observaciones no podían haber previsto que se adoptara alguna parte importante de la norma definitiva y por lo tanto no pudieron formular observaciones al respecto. Otro argumento frecuente es que, para apoyar la norma definitiva, el organismo se basó en datos o análisis que no se dieron a conocer con tiempo suficiente a quienes deseaban formular observaciones para que pudieran hacerlo antes de que se adoptase la norma definitiva.

Para evitar que una norma sea revocada o devuelta como arbitraria o innecesaria, un organismo debe: establecer los hechos en que se basa su norma; apoyar esos hechos vinculándolos con pruebas que habrán de figurar en el registro del procedimiento de elaboración de la norma; explicar cómo fue su razonamiento desde los hechos básicos hasta los efectos previstos de la norma; relacionar los hechos básicos y los efectos previstos con cada uno de los criterios, metas u objetivos establecidos en la ley; evitar que cualquier aspecto de su norma definitiva se fundamente en factores que el Congreso no deseaba que se tuvieran en cuenta; explicar los motivos por los que está o no de acuerdo con las observaciones principales y por los que resolvió las cuestiones planteadas por quienes formularon observaciones de la forma en que lo hizo; y exponer las razones por las que se rechazaron otras alternativas a la norma que se aprobó, especialmente las que parecería que hubieran podido promover mejor los objetivos del instrumento legislativo en cuyo marco se adoptó la norma.

En general, un tribunal de revisión no hará valer su opinión por encima de la del organismo ni rechazará las conclusiones de este siempre que cuenten con una base sustancial en el registro administrativo del proceso (véase la parte dedicada a los registros administrativos que figura más abajo). Esto es especialmente cierto cuando las cuestiones de carácter técnico afectan a una nueva tecnología en desarrollo o entrañan el ejercicio de los conocimientos especializados del organismo.

Una norma definitiva por la que se revoca un reglamento está sujeta al mismo grado de escrutinio judicial que una norma definitiva por la que se establece o enmienda un reglamento. Se parte de la base de que el comportamiento de un organismo representa la aplicación de su juicio fundamentado de que, con ese comportamiento, ejecutará mejor las políticas que le ha confiado el Congreso. Por lo tanto, si al adoptar una nueva norma el organismo se aparta de las prácticas o posiciones que mantuvo en el pasado, deberá explicar detalladamente por qué lo ha hecho.

El examen judicial se basa en el registro administrativo del procedimiento. De la compilación de ese registro administrativo se ocupa el organismo y en él figuran la norma definitiva y toda la información que el organismo tenía ante sí en el momento de adoptarla, incluida la NPRM, todas las observaciones relacionadas con la NPRM y los resultados e informes de las investigaciones.

Si un tribunal revoca una norma definitiva, la devolverá al organismo para su ulterior examen. El tribunal puede anular la norma, en cuyo caso esta no surtirá efecto jurídico alguno; o puede simplemente devolverla, exigiendo al organismo que reconsidere su posición, pero dejando en vigor la totalidad de la norma o parte de ella durante ese período de reconsideración.

### **III. Procedimiento empleado en los Estados Unidos para garantizar el cumplimiento de las normas sobre seguridad y emisiones**

En los Estados Unidos, el Gobierno federal mantiene un conjunto de especificaciones objetivas (por ejemplo, por su carácter numérico) y viables en materia de seguridad y protección del medio ambiente que deben satisfacer todos los vehículos, equipos y repuestos. Esas especificaciones se agrupan en la Norma Federal sobre seguridad de los vehículos automotores (FMVSS) y la Norma Federal sobre emisiones. Las normas se enuncian en términos de rendimiento. Generalmente, las normas pueden cumplirse mediante diversos diseños, lo que ofrece a los fabricantes una gran flexibilidad para el diseño de sus vehículos, equipos y repuestos.

En los párrafos que figuran a continuación se expone el sistema de observancia y vigilancia del cumplimiento que utiliza el Gobierno federal en lo relativo a las especificaciones en materia de seguridad y de protección del medio ambiente para los vehículos de ruedas y sus equipos y repuestos.

## **A. La NHTSA y la autocertificación**

La Dirección Nacional de Seguridad del Tráfico Viario (NHTSA) está autorizada a publicar FMVSS en las que se especifiquen los requisitos en materia de rendimiento para los vehículos automóviles nuevos y los equipos o repuestos de esos vehículos. La legislación federal de los Estados Unidos prohíbe la fabricación, la comercialización interestatal, la venta o la importación por cualquier persona de un vehículo automotor nuevo o de una pieza para esos vehículos a menos que ese vehículo o pieza cumpla todas las normas de seguridad aplicables.

A diferencia de los organismos que efectúan la observancia de las normas mediante un sistema de homologación, la NHTSA no homologa vehículos ni piezas, ni concede aprobación alguna a ningún producto ni a quien lo comercializa. La ley exige a los fabricantes que autocertifiquen que sus productos cumplen las normas de seguridad de la NHTSA antes de que puedan ponerlos a la venta<sup>9</sup>. La prueba de esa certificación debe figurar en una etiqueta según se dispone en el instrumento 49 del Código de Reglamentos Federales (CFR), partes 567 y 568, en el que se especifican el tamaño y la ubicación de la etiqueta y el texto que ha de figurar en ella. Los fabricantes de vehículos también deben presentar a la NHTSA cierta información de identificación con arreglo a la parte 566 del mencionado instrumento a más tardar 30 días después de comenzar la fabricación de vehículos.

### ***I. Autocertificación de los fabricantes***

En cada una de las normas de seguridad se especifican las condiciones y procedimientos de ensayo que la NHTSA deberá utilizar para evaluar si un vehículo o una pieza cumplen las especificaciones correspondientes. En algunas normas se prescriben ensayos dinámicos, como es el caso de la FMVSS N° 208 "Protección de los ocupantes en caso de colisión" y de la FMVSS N° 301 "Integridad del sistema de combustible", y el organismo puede realizar ensayos de rendimiento con arreglo a esas normas para determinar el cumplimiento. No obstante, el organismo no exige a los fabricantes que realicen ensayos destructivos de vehículos o que evalúen sus productos únicamente de la forma que se especifica en las normas de seguridad. Los fabricantes pueden elegir cualquier medio para evaluar un vehículo o una pieza con el fin de determinar si cumple las especificaciones de una norma determinada, siempre que elijan un medio que ofrezca una garantía razonable de que el vehículo o la pieza cumplirán las normas cuando la NHTSA los someta a ensayo. La mayoría de los fabricantes certifican el cumplimiento mediante la realización de ensayos con arreglo a lo dispuesto en la FMVSS. En raras ocasiones, la certificación se basa en estudios o análisis más que en ensayos.

Además de la certificación inicial, el fabricante tiene que comprobar también el cumplimiento permanente de las normas por los vehículos o piezas a lo largo de la fabricación de toda la serie. Para ello debe establecerse un programa eficaz de control de calidad por el que se inspeccionen y sometan a ensayo periódicamente los vehículos o piezas para velar por que todas las unidades se ajusten a las características originales certificadas.

A diferencia de un sistema de homologación, el sistema de autocertificación que utiliza la NHTSA ofrece a los fabricantes mayor flexibilidad para introducir cambios en sus productos.

---

<sup>9</sup> En la disposición sobre la seguridad de los vehículos automotores, que aparece en el capítulo 301 del título 49 del Código de los Estados Unidos, se establece un proceso de autocertificación en virtud del cual cada fabricante debe certificar que sus productos cumplen todas las normas de seguridad aplicables (véase 49 U.S.C., art. 30115; 49 CFR, partes 567 y 568). Los FMVSS figuran en el instrumento 49 del CFR, parte 571. Además de las FMVSS, en el caso de algunos vehículos debe certificarse el cumplimiento de la norma sobre parachoques que figura en el instrumento 49 del CFR, parte 581 y la norma sobre la prevención del robo que figura en el mismo instrumento, parte 541.

## 2. *Forma en que la NHTSA vigila o supervisa el cumplimiento*

La NHTSA realiza ensayos para supervisar el cumplimiento. En el marco del programa anual de cumplimiento de la NHTSA se realizan como promedio 30 de los 44 ensayos previstos en las FMVSS (30 normas sobre vehículos y 14 normas sobre equipos). El Gobierno selecciona (adquiere) aleatoriamente vehículos y piezas en el mercado y los somete a ensayos para determinar si cumplen las normas de seguridad. Si de los ensayos de la NHTSA se desprendiera el incumplimiento de una norma por un vehículo o pieza, el organismo lo notificaría sin demora al fabricante. Lo habitual es que el fabricante proceda rápidamente a una retirada general del producto, un procedimiento por el que el fabricante notifica del incumplimiento a los propietarios y les ofrece una solución gratuita. Si el fabricante no lo hace, el Gobierno pone en marcha una investigación para determinar si el fabricante ha incumplido la norma. Al final de la investigación, el Gobierno puede ordenar al fabricante que proceda a una retirada general de todos los vehículos y piezas que no cumplen la norma. Además, el organismo puede entablar una demanda civil por infracción del instrumento 49 U.S.C., art. 30112 a), en el que se establece que ninguna persona puede fabricar con la intención de poner a la venta, vender, ofrecer a la venta, comercializar o entregar para su comercialización interestatal, o importar en los Estados Unidos ningún vehículo automóvil o equipo para esos vehículos fabricado con posterioridad a la entrada en vigor de una norma de seguridad de los vehículos automóviles que le sea aplicable a menos que ese vehículo o equipo cumpla la norma y esté acogido a una certificación expedida con arreglo a lo dispuesto en el instrumento 49 U.S.C., art. 30115<sup>10</sup>.

Puede haber defectos en materia de seguridad que no entrañen el incumplimiento de una FMVSS pero que den lugar a una recogida general. Normalmente, la NHTSA abre una investigación sobre un defecto como respuesta a las quejas recibidas de los consumidores por teléfono o por otras vías. Además, los particulares pueden presentar solicitudes para que se ponga en marcha una investigación sobre un defecto.

Si bien una retirada general puede ser una medida importante y costosa para el fabricante, su propósito es eliminar el riesgo para la seguridad que plantean los vehículos o equipos que son defectuosos o que no cumplen las normas. Una retirada general exige al fabricante notificar a todos los compradores e instarlos a que lleven sus vehículos o piezas a su distribuidor para resolver de forma gratuita el incumplimiento o el defecto. El fabricante tiene la opción de reparar o sustituir el vehículo o la pieza de que se trate, o devolver el precio de compra. En la mayoría de los casos, la decisión de llevar a cabo una retirada general la adoptan los fabricantes antes de que la NHTSA adopte una decisión oficial de que existe un incumplimiento o un defecto en materia de seguridad, es decir, sin que sea necesario que se produzca una orden oficial del organismo. Si un fabricante se niega a cumplir una orden de retirada general de la NHTSA, el Gobierno puede solicitar a un tribunal federal que se imponga el cumplimiento de esa orden.

---

<sup>10</sup> En el artículo 30112 b) 2) A) se establece que el que un vehículo o pieza no cumpla una norma no constituye una infracción si el fabricante ha actuado con un "cuidado razonable". La NHTSA ha venido sosteniendo que no puede determinar qué esfuerzos constituyen un "cuidado razonable" con antelación a las circunstancias reales en que se produce un incumplimiento. Lo que puede ser un "cuidado razonable" en un caso concreto depende de muchos factores, incluidas las limitaciones de la tecnología, la disponibilidad de equipos de ensayo, el tamaño de la empresa fabricante y, sobre todo, la diligencia en su actuación. Es importante señalar que, aunque el ejercicio de un "cuidado razonable" puede hacer que un fabricante no tenga que enfrentar su responsabilidad civil en relación con la fabricación y venta de vehículos o equipos que no cumplan una norma, no lo libera de la responsabilidad de proporcionar a los compradores de los vehículos o equipos que no cumplan esa norma una notificación del incumplimiento y una solución gratuita del problema. De forma similar, en la sección 30115 se establece que ninguna persona puede certificar que un vehículo cumple con todas las normas de seguridad aplicables "si, ejerciendo un cuidado razonable, la persona tuviera motivos para saber que el certificado es falso o engañoso en algún aspecto importante".

## **B. Disposiciones del Organismo para la Protección del Medio Ambiente (EPA) relativas a la observancia y a la vigilancia del cumplimiento**

Los procedimientos que utiliza el EPA para imponer el cumplimiento de las normas sobre emisiones son similares en muchos aspectos a las disposiciones de la NHTSA, aunque hay algunas diferencias importantes. Mientras que el EPA requiere también la certificación de los vehículos, equipos y repuestos (especialmente motores), sus normas no permiten la autocertificación. En vez de esta, los fabricantes deben solicitar la certificación del EPA. Las solicitudes de los fabricantes deben contener la información específica, incluida información relativa a los ensayos sobre las emisiones, necesaria para que el EPA determine si el vehículo, equipo o repuesto de que se trate cumple las normas de emisión. El EPA puede realizar ensayos de confirmación o puede exigir a los fabricantes que realicen esos ensayos. Si el EPA determina que el vehículo, equipo o repuesto de que se trate cumple sus normas y otras especificaciones, expide un certificado de conformidad. Al igual que sucede con las normas de seguridad, los fabricantes deben fijar una etiqueta permanente de certificación en todos los modelos de los vehículos, equipos y motores certificados.

Los fabricantes no pueden vender o comercializar de forma alguna ningún vehículo, equipo o repuesto sometido a la normativa sin un certificado de conformidad. Si el fabricante infringe esa disposición (por ejemplo, comercializando vehículos que sean diferentes de los que se describen en las solicitudes de certificación), puede ser sancionado con multas importantes.

El EPA también somete a ensayos, o exige a los fabricantes que lo hagan, determinados vehículos, equipos o repuestos una vez que han sido manufacturados y montados. Si una serie de vehículos, equipos o repuestos no satisface las normas de emisión del EPA, este organismo puede ordenar una retirada general. Las retiradas generales impuestas por el EPA son similares a las que puede imponer la NHTSA. Los fabricantes pueden oponerse a una retirada general mediante un procedimiento administrativo tramitado en el seno del organismo o, si no tiene éxito, ante los tribunales. Además, si el EPA determina que los vehículos, motores o repuestos producidos por una cadena de montaje difieren de la configuración que se ha certificado, puede imponer multas por la comercialización de configuraciones no certificadas.

De forma similar, como las normas de emisión rigen durante toda la vida útil de un vehículo o motor, el EPA somete a ensayos vehículos y motores después de que han estado funcionando durante un período de tiempo sustancial para asegurarse de que siguen satisfaciendo las normas de emisión. La autoridad del EPA para ordenar una retirada general e imponer multas al amparo de estas disposiciones relativas a la realización de ensayos de vehículos o equipos en circulación es similar a su autoridad derivada de las disposiciones relacionadas con los ensayos a la salida de las cadenas de montaje que se han mencionado anteriormente.

## **IV. Glosario de siglas**

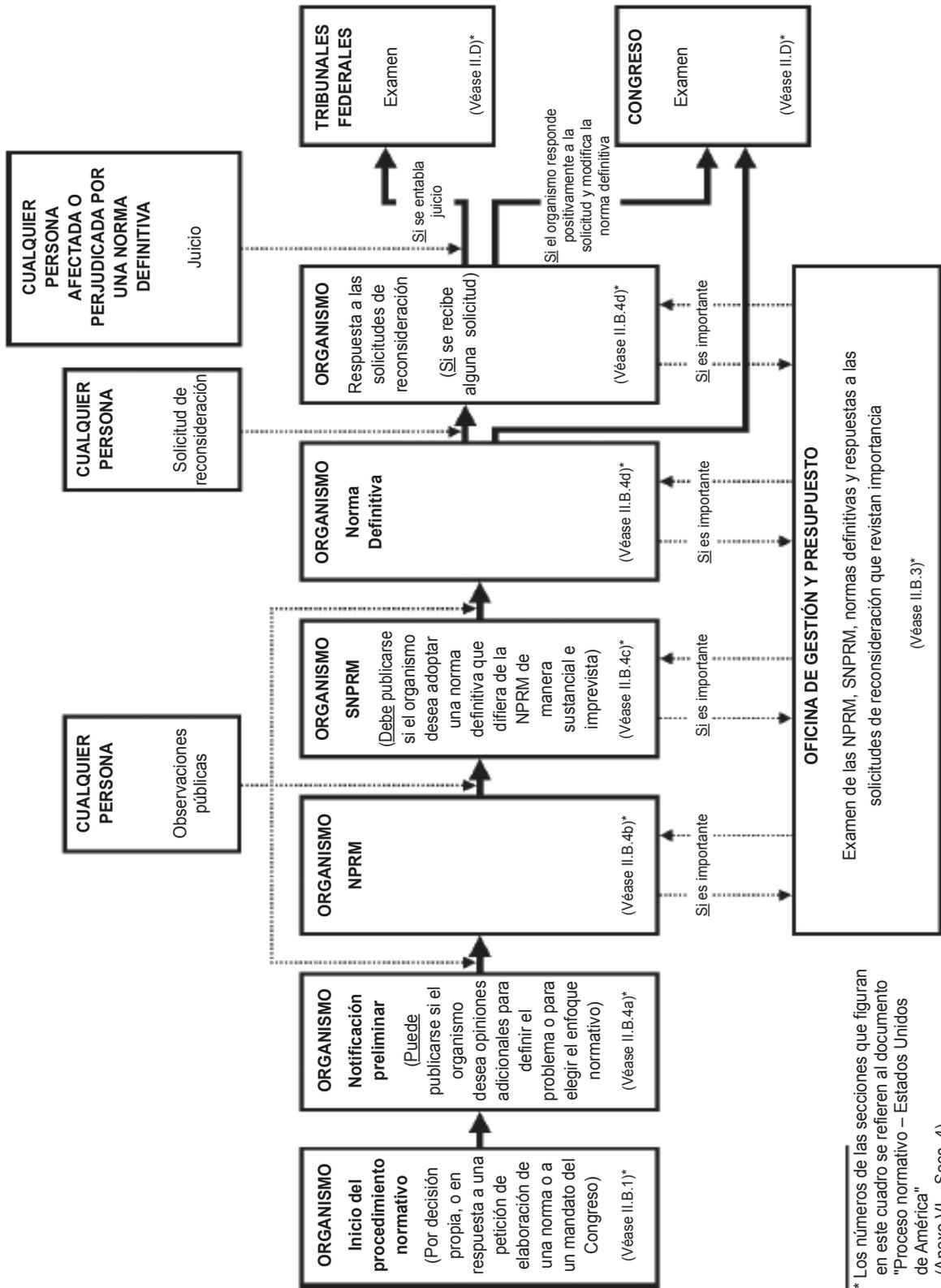
ANPRM	Notificación anticipada de la intención de elaborar una norma
APA	Ley de procedimientos administrativos
CFR	Código de Reglamentos Federales
CRA	Ley de examen por el Congreso
FACA	Ley federal de comités consultivos
FOIA	Ley de libertad de información
FR	<i>Federal Register</i>
NPRM	Notificación de la intención de elaborar una norma

NRA Ley sobre la elaboración negociada de normas  
NTTAA Ley de adelanto y transferencia de tecnología nacional  
OMB Oficina de Gestión y Presupuesto  
SNPRM Notificación suplementaria de la intención de elaborar una norma  
USC Código de los Estados Unidos

**V. Si desea más información, tenga a bien dirigirse a**

NHTSA Ms. Julie Abraham, Director of International Policy and Harmonization, National Highway Traffic Safety Administration, Room 5208, 400 Seventh St., SW, Washington, DC 20590, telephone: (+1)-202-366-2114; fax: (+1)-202-366-2559; correo electrónico: [jabraham@nhtsa.dot.gov](mailto:jabraham@nhtsa.dot.gov).

EPA Mr. Kenneth Feith, Senior Policy Advisor/Scientist, Office of Air and Radiation, Environmental Protection Agency, Ariel Rios Building MC 6103A, 1200 Pennsylvania Av. N.W. Washington D.C. 20460. Telephone: (+1)-202-654-1679; fax: (+1)-202-654-1554; correo electrónico: [feith.ken@epa.gov](mailto:feith.ken@epa.gov).



\* Los números de las secciones que figuran en este cuadro se refieren al documento "Proceso normativo – Estados Unidos de América" (Anexo VI – Secc. 4)

## Sección 5

### Proceso normativo - Canadá

El proceso normativo federal del Canadá se define tanto por los requisitos legales específicos establecidos en la Ley de textos reglamentarios como por las exigencias de política que figuran en la Directiva del Consejo de Ministros sobre la simplificación de la reglamentación.

#### **La reglamentación como instrumento de política**

En el Canadá, las normas son adoptadas por el Gobernador asistido por el Consejo, un ministro o un organismo administrativo a los que el Parlamento haya delegado su autoridad por medio de una ley. La reglamentación es una forma de ley: surte un efecto jurídico vinculante y habitualmente establece normas generales, en lugar de normas específicas para personas o situaciones determinadas.

El proceso que se describe aquí se basa en la hipótesis de que los funcionarios han evaluado la gama de instrumentos de que disponen para alcanzar determinado objetivo de política y han llegado a la conclusión de que una norma es necesaria como parte de ese conjunto de instrumentos.

#### **Panorama del proceso federal de elaboración de normas**

El proceso normativo federal está estructurado de manera de brindar un enfoque uniforme para la elaboración de normas en los distintos sectores del gobierno y asegurar al mismo tiempo el cumplimiento de los compromisos de política y las obligaciones legales del Gobierno del Canadá.

#### ***Paso 1: Informe relativo a las repercusiones***

El primer paso del proceso de elaboración de normas es la evaluación de las repercusiones de la propuesta normativa, la preparación de un informe sobre dichas repercusiones, y su aprobación por la Secretaría de la Junta del Tesoro.

También se determina en esta etapa el posible efecto de una propuesta en el comercio internacional. En caso de que el organismo normativo no pueda evaluar adecuadamente dicho efecto, la Secretaría de la Junta del Tesoro consulta al Departamento de Asuntos Exteriores y Comercio Internacional.

#### ***Paso 2: Análisis y elaboración del informe analítico de las repercusiones de la norma***

La Directiva del Consejo de Ministros sobre la simplificación de la reglamentación exige que los organismos encargados de formular normas lleven a cabo análisis pormenorizados y entablen amplias consultas a la hora de elaborar una propuesta normativa. Los resultados de estos procesos se resumen y se presentan a los encargados de adoptar decisiones y al público en general en el informe analítico de las repercusiones de la norma. En este documento se presenta una síntesis informativa elocuente y no técnica que permite a los diversos destinatarios conocer la cuestión objeto de la norma, el motivo por el cual se la reglamenta, los objetivos del Gobierno, los costes y beneficios de la norma y a quiénes ha de afectar, a quién se consultó para elaborarla, y la forma en que el Gobierno ha de calcular y evaluar los resultados de la norma en comparación con los objetivos expuestos.

El organismo normativo determina qué partes pueden interesarse en la norma propuesta o verse afectadas por ella, y brinda a esas partes oportunidades para intervenir en consultas abiertas en todas las etapas del proceso normativo.

Al entablar las consultas, el organismo normativo:

- Informa a los canadienses y los invita a conocer la naturaleza y consecuencias de la cuestión de política pública sobre la base de las pruebas y conocimientos científicos y de otro tipo disponibles;
- Incluye a los canadienses en la formulación de objetivos de política;
- Establece el proceso y los plazos de manera clara, a fin de que las partes afectadas puedan organizarse y dar a conocer sus opiniones; y
- Proporciona información oportuna a los canadienses y las partes afectadas sobre el resultado de las consultas y las prioridades consideradas en la adopción de decisiones.

### ***Paso 3: Redacción de la norma***

Se preparan instrucciones para la redacción del texto en ambos idiomas oficiales del Canadá (inglés y francés).

### ***Paso 4: Examen por el Consejo Legislativo del Departamento de Justicia y estampillado***

El Departamento de Justicia lleva a cabo un examen jurídico de todas las normas propuestas para cerciorarse de que:

- La norma esté autorizada por la ley habilitadora.
- La norma no constituya un uso insólito o imprevisto de la autoridad a cuyo amparo ha de ser formulada.
- La norma no vulnere indebidamente los derechos y libertades existentes y no sea incompatible con la Carta de Derechos y Libertades ni con la Ley constitucional de 1982.
- La forma y el texto de la reglamentación propuesta se ajusten a las normas establecidas.

### ***Paso 5: La propuesta firmada pasa a la Oficina del Consejo Privado – Decretos del Consejo***

La propuesta normativa, cuya presentación haya sido aprobada por el ministro que la patrocina, es enviada a la Oficina del Consejo Privado – Decretos del Consejo, que debe someterla a la Junta del Tesoro.

### ***Paso 6: Reunión de la Junta del Tesoro y adopción de la decisión***

La Secretaría de la Junta del Tesoro se encarga de informar a los ministros de la Junta del Tesoro acerca de las propuestas normativas. A veces se requiere la presencia de funcionarios del organismo normativo para proporcionar información adicional durante la reunión.

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

- Aprobar o rechazar la publicación previa de la norma propuesta;
- Aprobar o rechazar pedidos de exención de la publicación previa;
- Remitir el tema al Consejo de Ministros o a alguno de sus otros comités para que lo consideren;
- Devolver el asunto al ministro competente para una más amplia consideración e información;
- Aplazar el examen de la cuestión.

### ***Paso 7: Publicación previa en la Canada Gazette, Parte I***

Una vez obtenida la aprobación de la Junta del Tesoro, la Oficina del Consejo Privado – Decretos del Consejo remite la norma propuesta y el informe analítico adjunto sobre las repercusiones de la norma al Departamento de Obras Públicas y Servicios del Gobierno del Canadá de la *Canada Gazette*.

La norma propuesta y el informe analítico de las repercusiones de la norma son entonces objeto de publicación previa en la *Canada Gazette*, Parte I. Mediante esta publicación en la Parte I, el Gobierno incluye a los canadienses en el proceso normativo. La publicación previa brinda a todos los canadienses la posibilidad de presentar sus comentarios sobre una reglamentación propuesta antes de que se la adopte.

### **Aprobación definitiva, publicación y registro**

Una vez transcurrido el período de la publicación previa, se repiten en forma modificada muchos de los pasos anteriores a fin de completar el proceso de elaboración de la norma.

### ***Paso 8: Análisis posterior a la publicación previa***

Todas las observaciones recibidas durante el período de la publicación previa son objeto de una cuidadosa consideración destinada a determinar si se justifica introducir modificaciones al texto.

Si se necesita hacer modificaciones a la norma propuesta, el Consejo Legislativo del Departamento de Justicia las examina e introduce las que sean apropiadas. Además de los comentarios de los interesados y del público en general, se consideran las variaciones que hayan ocurrido en la situación nacional o internacional y que podrían afectar el texto o el propósito de la norma propuesta.

### ***Paso 9: Examen en el Consejo Legislativo del Departamento de Justicia y estampillado***

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

### ***Paso 10: La propuesta definitiva de reglamentación se envía a la Oficina del Consejo Privado – Decretos del Consejo***

Una vez que la propuesta definitiva de norma ha sido aprobada por el ministro o los ministros responsables, los documentos respectivos son enviados al Secretario Adjunto del Consejo Privado. A menos que se indique lo contrario, todos los documentos deben ser presentados en ambos idiomas oficiales del Canadá (inglés y francés).

### ***Paso 11: El Gobernador General adopta la reglamentación***

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

Como en el caso de las propuestas antes de la publicación previa, la Secretaría de la Junta del Tesoro informa a la Junta del Tesoro acerca de las propuestas cuya aprobación definitiva está pendiente. Los ministros consideran los resultados de la publicación previa junto con el resto de la información que consta en la presentación de la norma y deciden recomendar o no al Gobernador General la adopción de la norma tal como fue presentada en su versión definitiva.

## ***Paso 12: Registro, entrada en vigor y publicación en la Canada Gazette, Parte II***

### **Registro**

Si bien se requiere que la norma sea transmitida al Secretario para su registro en el plazo de 7 días, habitualmente se realiza el registro dentro de las 48 horas a partir de la reunión de la Junta del Tesoro en la que se consideró la norma. Se asigna un número a la norma, precedido por la sigla SOR, que significa "decretos, ordenanzas y reglamentos estatutarios" o la sigla SI, que significa "textos reglamentarios".

### **Entrada en vigor**

La reglamentación que debe ser registrada entra en vigor generalmente a la medianoche de la fecha del registro, o en la fecha posterior al registro que esté indicada en la reglamentación.

### **Publicación**

La reglamentación se publica en la *Canada Gazette*, Parte II, dentro de los 23 días a partir de su registro (la Parte II se publica miércoles por medio).

## Sección 6

### **Panorama de la reglamentación sobre vehículos automotores en la India**

#### **La ley sobre vehículos de motor y su historia**

La primera ley relativa a los vehículos de motor en la India fue la Ley sobre vehículos automotores de la India de 1914. Posteriormente fue reemplazada por la Ley sobre vehículos automotores de 1939, y más adelante por la Ley de vehículos automotores de 1988 (MVA). Esta Ley contiene los requisitos de construcción y mantenimiento de los vehículos. En virtud de ella, el Ministerio de Transporte Viario y Carreteras (MoRTH) formula periódicamente especificaciones obligatorias en forma de normas. Estas normas se publican como notificaciones, llevan por título Normas Centrales sobre los Vehículos Automotores – 1989, y se las conoce generalmente como CMVR.

#### **Política y objetivos**

El sector del transporte desempeña una importante función en el desarrollo de un país tan vasto y diverso como es la India. El Gobierno de la India ha adoptado la política de crear una infraestructura adecuada y segura de carreteras y de promover vehículos seguros e inocuos para el medio ambiente. Con este fin, el Gobierno formuló en 2002 la Política sobre el combustible de los vehículos automotores, y en 2006 el Plan de objetivos para dichos vehículos. Dicha Política proporciona una hoja de ruta para las normas sobre emisiones que se aplicarán en el futuro y prescribe además las normas a que deben ajustarse los combustibles. Además, recalca la necesidad de un enfoque integral para la gestión de las emisiones de los vehículos, el inventario de las emisiones, la promoción de nuevas tecnologías, el mejoramiento de la calidad de los combustibles, y el fomento del transporte público y la gestión de los vehículos en servicio para elaborar criterios amplios a fin de hacer frente a las emisiones producidas por los vehículos automotores.

Las normas relativas a los ensayos y la aprobación de vehículos y sus piezas y subsistemas son elaboradas por comités de expertos técnicos. La India aplica la política de ajustar las normas nacionales a las Normas de las Naciones Unidas en la mayor medida posible. De las 126 Normas de las Naciones Unidas, las NTM de las Naciones Unidas han sido consideradas por la India para el ajuste técnico correspondiente de las normas del país.

#### **Los desafíos del transporte**

La India cuenta con una vasta red viaria integrada por carreteras nacionales y de los estados y por calles y caminos urbanos y rurales. La distribución y las características de estas carreteras son muy peculiares. Una de esas características es la elevada densidad del tráfico y la composición mixta del parque de vehículos en las zonas urbanas.

Se utilizan frecuentemente los vehículos de dos ruedas para el transporte personal. Por lo tanto, su número es muy elevado. Los vehículos de tres ruedas se emplean frecuentemente para el transporte público. La densidad de los automóviles de turismo en las calles urbanas y las carreteras rurales ha venido aumentando. Los automóviles de turismo se utilizan más a menudo para las necesidades del transporte familiar que para el transporte individual.

La India tiene una vasta red de carreteras, de 3,34 millones de kilómetros de extensión, que abarca todo el país a lo largo y a lo ancho. Del transporte terrestre total, corresponde a las carreteras el 65% del movimiento de carga y el 85% del tráfico de pasajeros. Por consiguiente, los vehículos comerciales pesados constituyen el pilar para atender las necesidades de movilidad. En las zonas rurales, los tractores agrícolas, además de operar en el campo, sirven generalmente para acarrear mercancías por carretera.

## Reglamentación de la India sobre las emisiones

**Formulación del IDC (ciclo de vida útil).** La Asociación de Investigación sobre Automotores de la India (ARAI) formuló en el año 1985 un ciclo de vida útil. Las normas aplicables a las emisiones de diversas categorías de vehículos se basaron en dicho ciclo y se publicaron en virtud de las CMVR en 1989.

**Comité Permanente de Aplicación de la Legislación sobre Emisiones (SCOE).** En atención a la necesidad de contar con un órgano permanente para coordinar la reglamentación sobre emisiones y su aplicación, el Ministerio de Transporte Viario y Carreteras (MoRTH) nombró en 1991 un comité presidido por el secretario adjunto del MoRTH para asesorar al Gobierno sobre las cuestiones vinculadas con la reglamentación de las emisiones. En mayo de 1991, el Ministerio de Medio Ambiente y Bosques (MoEF) nombró un comité presidido por el profesor H. B. Mathur a fin de que recomendara las etapas normativas siguientes con respecto a las emisiones, que se aplicarían en 1995 y 2000.

En resumen, la reglamentación sobre las emisiones se puso en práctica de la siguiente manera:

- Las primeras normas aplicables a los vehículos se aplicaron a partir del 1° de abril de 1991 para los vehículos de gasolina, y a partir del 1° de abril de 1992 para los vehículos de motor diésel.
- Sobre la base de las recomendaciones del Comité Mathur, las normas de la etapa siguiente se comenzaron a aplicar el 1° de abril de 1996.
- Después de la introducción del combustible sin plomo en todo el país, se exigió el equipamiento de los automóviles de turismo con catalizadores a partir del 1° de abril de 1998. También se dieron a conocer nuevas normas de emisión para los automóviles de turismo equipados con catalizadores con un factor de deterioro de 1.2.
- El Tribunal Supremo de la India ordenó, con fecha 29 de abril de 1999 y 13 de mayo de 1999, que en la Región de la Capital Nacional (NCR) todos los vehículos debían ajustarse a las normas Euro-I a partir del 1° de junio de 1999 y a las normas Euro-II a partir del 1° de abril de 2000. Por consiguiente, el MoRTH promulgó dichas normas. Durante este período, y debido a la intervención de diversos tribunales, se adoptaron varias iniciativas para hacer obligatoria la conversión de los vehículos comerciales (tanto los nuevos como los modificados) para utilizar GNC (gas natural comprimido).
- Además, se promulgaron las normas Bharat Fase II para la revisión técnica de los vehículos comerciales con vigencia a partir del 24 de octubre de 2001. Asimismo, la aplicación de las normas Bharat Fase II en vigor en la NCR se extendió a otras metrópolis mediante promulgaciones efectuadas entre 2001 y 2003.
- Sobre la base de la Política sobre el combustible de los vehículos automotores, se promulgaron las normas Bharat Fase III (equivalentes a Euro-III), para su aplicación a partir del 1° de abril de 2005 en 11 metrópolis. Simultáneamente entraron en vigor en el resto de la India las normas Bharat Fase II (equivalentes a Euro-II). Además, el 1° de abril de 2005 comenzó la aplicación en todo el país de las normas Bharat Fase II para los vehículos de dos y de tres ruedas.
- Asimismo, las normas Bharat Fase IV (equivalentes a Euro-IV) entraron en vigor para los vehículos de cuatro ruedas en 13 grandes ciudades el 1° de abril de 2010, y las normas Bharat Fase III (equivalentes a Euro-III) lo hicieron en el resto de la India el 1° de octubre de 2010. Simultáneamente, se promulgaron las normas Bharat Fase III para su aplicación en todo el país a los vehículos de dos y de tres ruedas a partir del 1° de octubre de 2010.

## **La reglamentación sobre seguridad en la India**

*El Comité Técnico Permanente (CMVR-TSC)* fue creado por el Gobierno en 1997. Este Comité asesora al MoRTH sobre diversos aspectos técnicos relacionados con las CMVR. Lo integran representantes de varios organismos y entidades, a saber el Ministerio de Industria Pesada y Empresas Públicas (MoHI&PE), agencias encargadas de los ensayos, asociaciones de fabricantes de vehículos y sus piezas, la Oficina de Normas de la India (BIS), autoridades de los estados encargadas de los transportes, etc. El Comité ha desempeñado una importante función en la formulación de las normas de seguridad aplicables a los vehículos y a sus piezas en el país. Está presidido por el Secretario Adjunto de Transporte del Ministerio de Transporte Viario y Carreteras del Gobierno de la India.

*El Comité de Normas de la Industria del Automóvil (AISC)*. Este Comité presta asistencia al CMVR-TSC en la elaboración de las normas técnicas relativas a la seguridad. El AISC está presidido por el Director de la Asociación de Investigación sobre Automotores de la India (ARAI) y publica normas para el sector (AIS). Hasta la fecha el AISC ha publicado más de 112 normas AIS.

### **Oficina de Normas de la India**

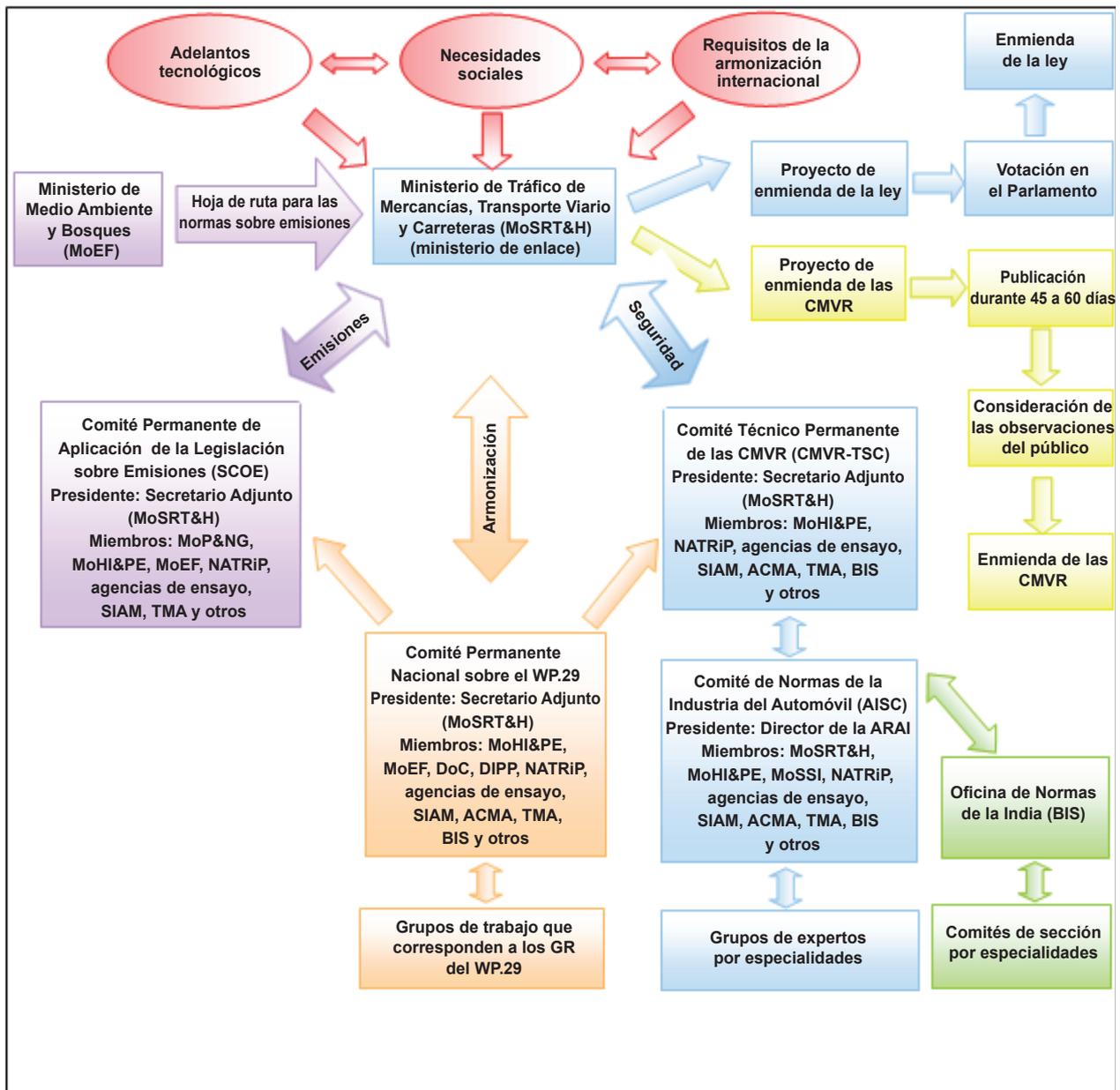
La Oficina de Normas de la India (BIS) es el organismo nacional de normas del país, y promueve y alienta eficazmente el movimiento de estandarización en la India desde 1947. Entre sus diversas actividades se destaca la formulación de Normas de la India (IS) para varias disciplinas tales como la ingeniería del transporte, la ingeniería mecánica y electrotécnica, la alimentación y la agricultura, etc. Estas actividades se llevan a cabo en comités de sección que funcionan dentro de sus respectivos consejos de división. Los comités de sección están compuestos por miembros de distintas entidades, a saber organismos de investigación y desarrollo, agencias encargadas de los ensayos, autoridades normativas, asociaciones de fabricantes y de consumidores o usuarios, ONG, etc. La formulación de las Normas de la India para los sistemas y piezas de los vehículos automotores satisface constantemente las necesidades del sector y de los consumidores. Las normas relativas al sector de los vehículos automotores corren a cargo del Consejo de la División del Transporte de la BIS.

Como se expuso anteriormente, las normas relativas a la seguridad (AIS) que formula el AISC son adoptadas por la BIS mediante su procedimiento de aprobación.

*Comité Permanente Nacional para la Armonización de la Reglamentación de conformidad con el WP.29*. En reconocimiento de la importancia que reviste la armonización de la reglamentación a nivel internacional, el Consejo de Ministros aprobó en octubre de 2002 la participación de la India en el WP.29 de la CEPE como país observador. Además, el Gobierno creó un Comité Nacional Permanente presidido por el Secretario Adjunto del MoRTH. Los servicios de secretaría son facilitados por la Asociación de Investigación sobre Automotores de la India (ARAI). Forman parte de este Comité Permanente diversos interesados, como los ministerios competentes, las agencias de ensayo y las asociaciones del sector. La India adhirió al Acuerdo de 1998 con aplicación a partir de abril de 2006.

### **Panorama de la actual estructura normativa de la India**

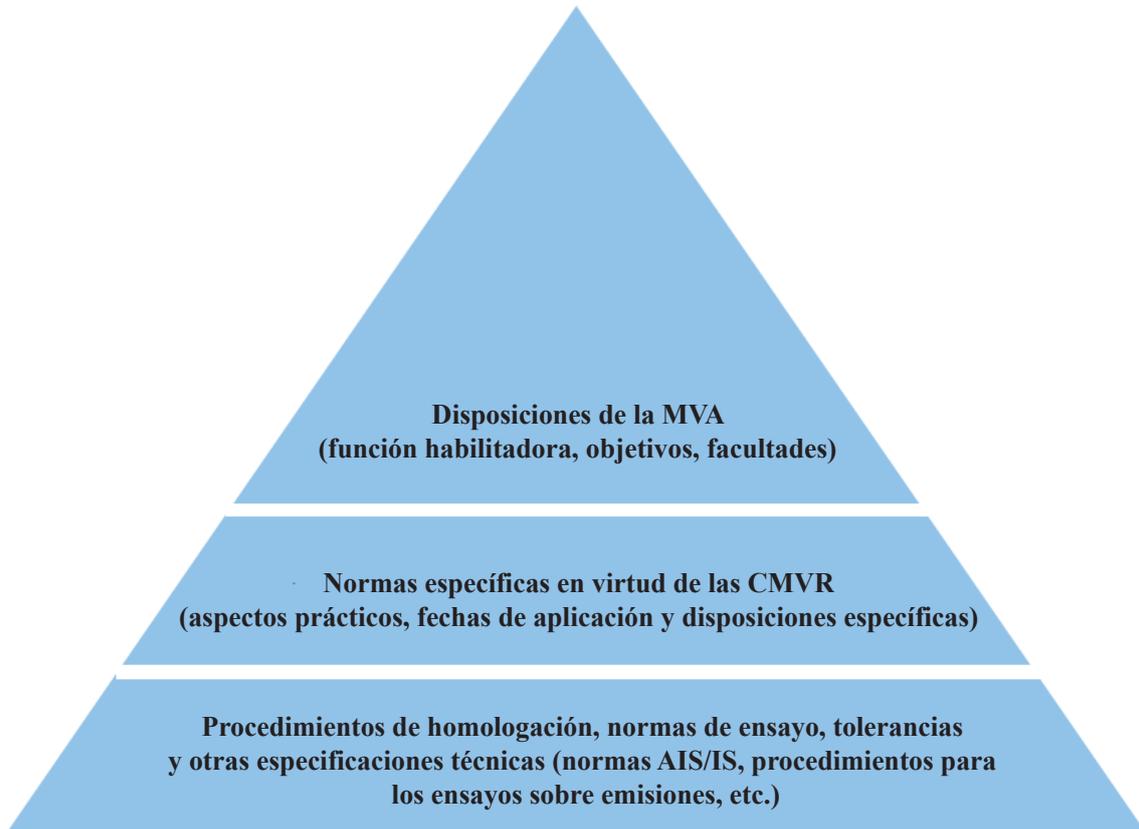
Como se ha expuesto anteriormente, la estructura normativa del sector de los vehículos automotores se ha desarrollado a lo largo de decenios. El procedimiento que debe seguirse para formular las normas aplicables a dicho sector se describe en el gráfico que figura a continuación.



## **Procedimiento legal para la aprobación de una nueva norma**

Las especificaciones técnicas para los procedimientos de ensayo son formuladas por los comités técnicos como nuevas normas. El ministerio competente adopta un proyecto de aprobación e invita a los interesados a expresar comentarios. Una vez finalizado el período obligatorio, el ministerio realiza el análisis definitivo y promulga la norma con arreglo a la Ley de vehículos automotores (MVA).

La jerarquía de las leyes y normas se indica en el gráfico siguiente:



## **Observancia de la normativa**

El Ministerio de Transporte Viario y Carreteras es el organismo de enlace para dar cumplimiento a la Ley de vehículos automotores y las CMVR. La matrícula de los vehículos corresponde al ámbito de los ministerios de los estados.

## **Sistema de certificación**

La India ha adoptado un sistema de homologación por terceros similar al del Acuerdo de 1958. En virtud de las CMVR, el Gobierno ha autorizado a diversas agencias de ensayo a llevar a cabo ensayos y conceder homologaciones en nombre del Gobierno de la India. El fabricante del vehículo es responsable del cumplimiento de las especificaciones relativas a la seguridad y las emisiones y de otros requisitos promulgados periódicamente de conformidad con las CMVR.

El certificado de homologación es obligatorio para todo modelo nuevo, para todo cambio técnico en los vehículos en servicio y para verificar el cumplimiento de todo nuevo requisito que se promulgue. Con este fin, el fabricante del vehículo presenta la documentación técnica y el prototipo a la agencia de ensayo autorizada para otorgar la homologación.

El cumplimiento permanente de las especificaciones obligatorias (conformidad de la producción) se verifica mediante la realización de ensayos de verificación de los vehículos o motores, según corresponda, que se hayan seleccionado aleatoriamente.

### **Intercambio de información**

La India no es Parte Contratante del Acuerdo de 1958.

Para obtener mayor información, sírvase comunicarse con:

- 1. Mr. Saroj Kumar Dash**  
Joint Secretary, Government of India  
Ministry of Road Transport & Highways,  
1, Parliament Street, Transport Bhavan,  
New Delhi 110 001, India  
Tel: +91 11 2371 7294  
Correo electrónico: [sk.dash@nic.in](mailto:sk.dash@nic.in)  
Sitio web: [www.morth.nic.in](http://www.morth.nic.in)
  
- 2. Mr. Shrikant R. Marathe**  
Director, Automotive Research Association of India  
Survey No. 102, Off Paud Road, Vetal Hill,  
Pune 411 004, India  
Tel: +91 20 3023 1100  
Fax: +91 20 2543 4190, 3023 1104  
Correo electrónico: [smarathe@araiindia.com](mailto:smarathe@araiindia.com) o [director@araiindia.com](mailto:director@araiindia.com)  
Sitio web: [www.araiindia.com](http://www.araiindia.com)

## **Sección 7**

### **Procedimiento de aprobación y revisión de las normas relativas a la seguridad de los vehículos automotores en Corea**

#### **Ley de gestión de los vehículos automotores y sistema de autocertificación**

##### **1. Panorama general**

La Ley de gestión de los vehículos automotores de Corea establece las normas para el registro de los vehículos nuevos, modificados y traspasados, la asignación de un número de matrícula y de placas y marcas de identificación, las normas de seguridad y autocertificación, la corrección de los defectos de fabricación, los límites de su funcionamiento y su observancia, y las actividades de inspección y gestión de los vehículos automotores, con el fin de mejorar el bienestar público mediante la seguridad del funcionamiento de los vehículos y su gestión eficiente.

La Ley de gestión de los vehículos automotores está compuesta por 88 artículos distribuidos en 10 capítulos y disposiciones complementarias sobre normas generales, registro de los vehículos, normas de seguridad y autocertificación, inspección y mantenimiento de los vehículos, normas relativas a las motocicletas, actividades de gestión de los vehículos, disposiciones suplementarias y sanciones en caso de violación de la Ley (véase el gráfico 1).

Las Normas de seguridad de los vehículos automotores de Corea (KMOVSS) está integrada por cuatro capítulos: el capítulo 1 contiene normas generales; el capítulo 2 establece las normas de seguridad de los vehículos, incluidas las motocicletas; el capítulo 3 establece las normas de seguridad para la fabricación de vehículos; y el capítulo 4 contiene disposiciones complementarias.

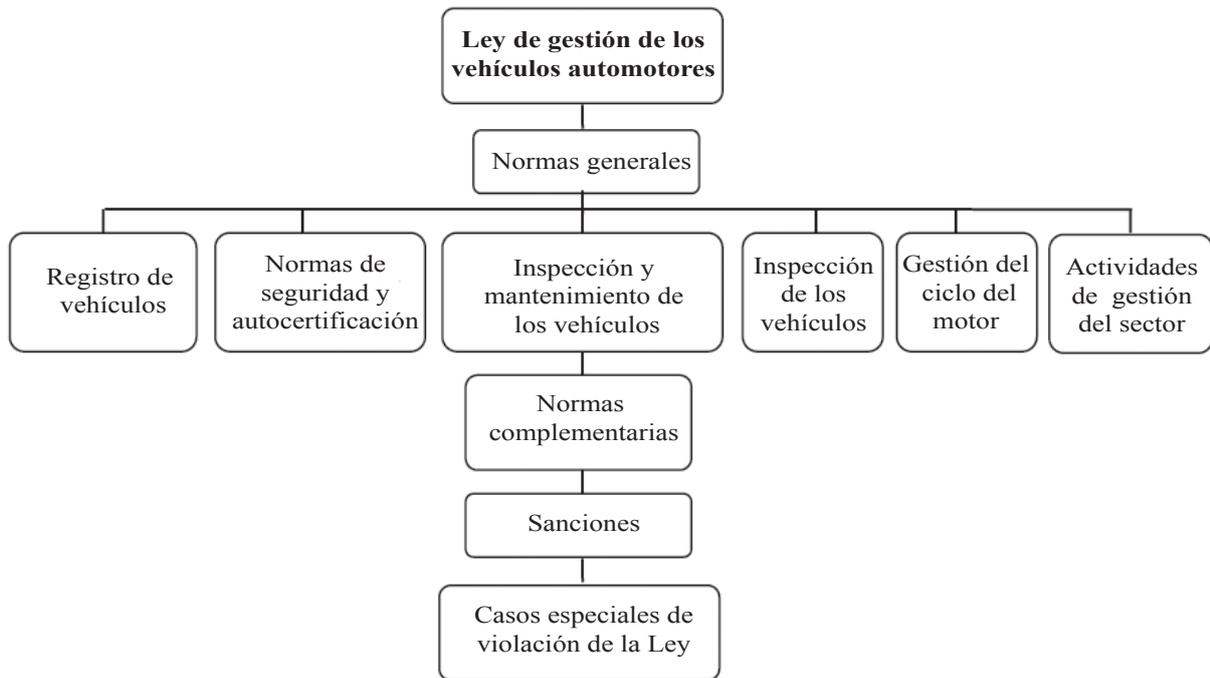
En el capítulo 1 figuran 3 artículos acerca del objetivo, la definición y la seguridad estructural y del equipo; el capítulo 2 abarca 94 artículos sobre las normas de seguridad de los vehículos, incluidas las motocicletas; el capítulo 3 contiene 37 artículos relativos a los criterios de seguridad aplicables a la fabricación de vehículos; y el capítulo 4 está integrado por 4 artículos sobre las disposiciones relativas al número de pasajeros, la capacidad máxima de carga, las tolerancias y excepciones en la aplicación de las normas y los métodos de ensayo de las especificaciones (véase el gráfico 2).

Corea ha adoptado el sistema de autocertificación desde 2003 en relación con el servicio de seguimiento. De conformidad con este sistema, el Gobierno establece las normas de seguridad para los vehículos que se fabrican, y los fabricantes certifican que dichos vehículos cumplen las normas establecidas antes de ponerlos en venta. El Gobierno lleva a cabo posteriormente pruebas de cumplimiento de la autocertificación y ordena la retirada de unidades si algún elemento no satisface las normas de seguridad.

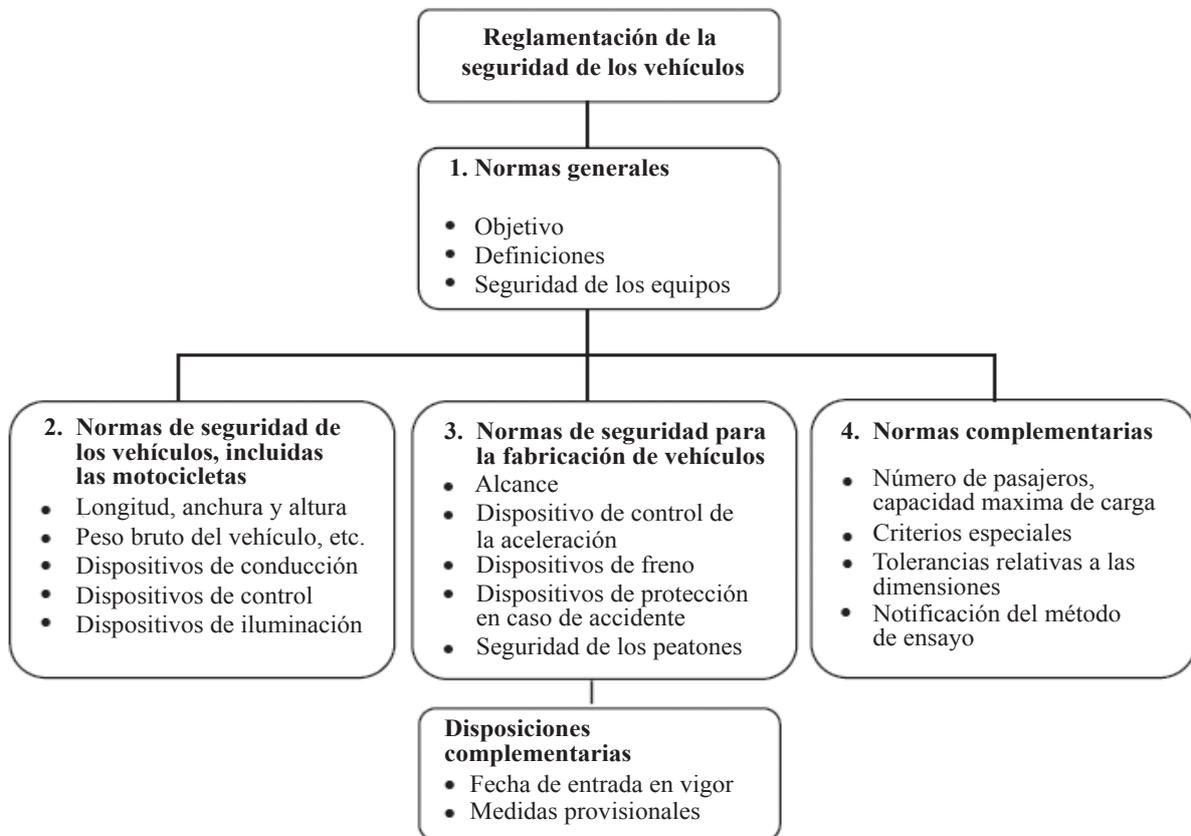
##### **2. Ley de gestión de los vehículos automotores**

Se modificó la Ley sobre el tráfico por carretera y se promulgó la Ley de gestión de los vehículos automotores con vigencia a partir del 31 de diciembre de 1986, con el fin de mejorar el bienestar público mediante normas sobre el registro de los vehículos, normas de seguridad y autocertificación, normas sobre la corrección de los defectos de fabricación, y normas sobre las actividades de mantenimiento, inspección y gestión de los vehículos automotores (venta, mantenimiento y desguace). Esta Ley tiene como objetivo mejorar el rendimiento y la seguridad de los vehículos y su mantenimiento sistemático.

**Gráfico 1 – Configuración de las leyes sobre la gestión de los vehículos automotores**



**Gráfico 2 – Configuración de las normas de Corea relativas a la seguridad de los vehículos automotores**

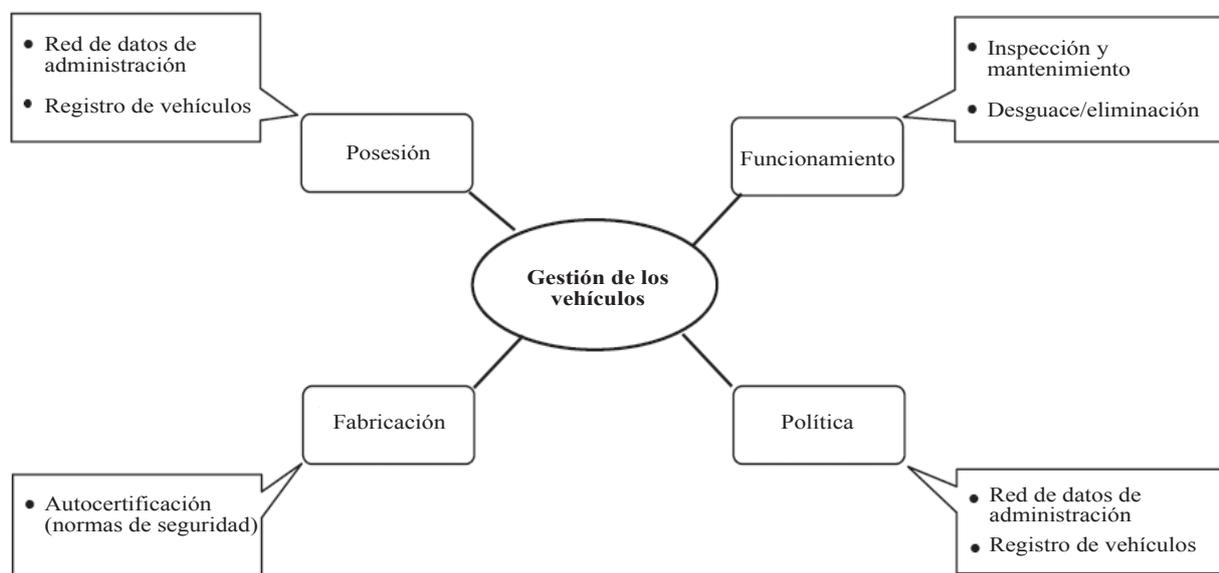


En Corea funciona el sistema de gestión automática que se muestra en el gráfico 3, y al respecto la Ley de gestión de los vehículos automotores está configurada como se describe a continuación.

Al amparo de la Ley de gestión de los vehículos automotores existen varios reglamentos de menor jerarquía, entre los que se cuenta el Decreto presidencial sobre el cumplimiento de la Ley de gestión de los vehículos automotores, las Normas para el cumplimiento de dicha gestión y las Normas sobre la seguridad de los vehículos (ambos reglamentos promulgados mediante orden de ejecución del Ministerio de Asuntos Terrestres, Marítimos y del Transporte (MLTM)); y el Reglamento para la observancia de las normas relativas a la seguridad de los vehículos automotores, el Procedimiento de autocertificación de los vehículos automotores y el Procedimiento de evaluación de la seguridad de los vehículos automotores, promulgados mediante notificaciones emitidas por el MLTM.

Dichas normas reglamentan la certificación en las etapas de fabricación y el sistema de gestión en las etapas de servicio. El sistema de certificación de las normas de seguridad se aplica a los vehículos nuevos, en tanto que las inspecciones periódicas, la gestión informatizada y el sistema de gestión de los vehículos se aplican a los vehículos en servicio.

**Gráfico 3 – Sistema de gestión de los vehículos**



### 3. Procedimiento de aprobación y revisión de las normas de seguridad

El procedimiento de aprobación y revisión de las Normas de seguridad de los vehículos automotores de Corea (KMOVSS) se indica en el cuadro 1, y se detalla en los párrafos 3.1 a 3.10.

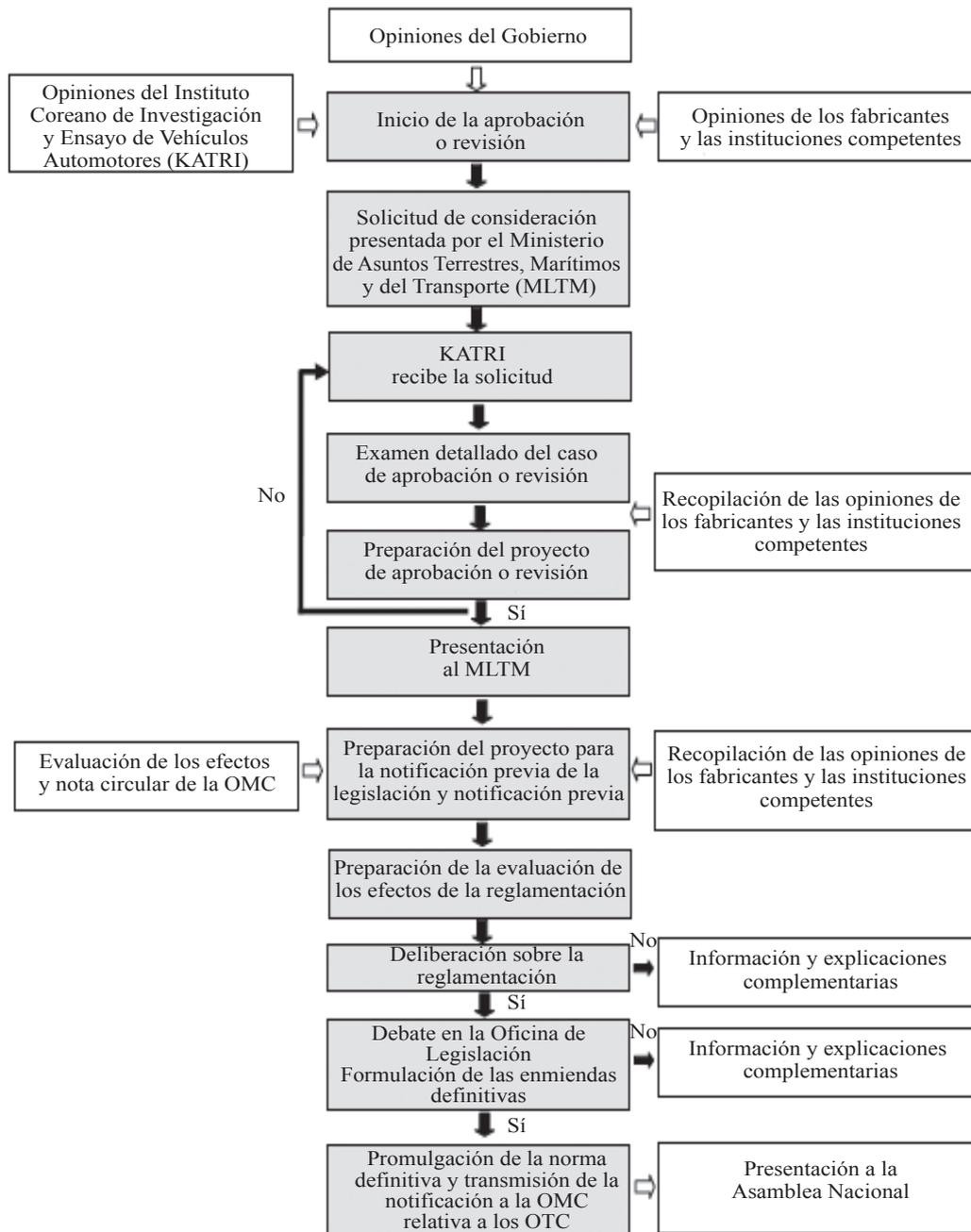
#### 3.1. Examen de la aprobación o la revisión

Los elementos para la aprobación o la revisión de las normas relativas a la seguridad se reciben de diversas fuentes y por distintos canales, como se describe a continuación. Si se considera que la reglamentación puede mejorarse, se evalúan los detalles y se adoptan las medidas correspondientes.

- Políticas del Gobierno destinadas a mejorar los sistemas: cuestiones sociales, mejoras, etc.
- Opiniones del Instituto Coreano de Investigación y Ensayo de Vehículos Automotores (KATRI): plan de mejoramiento de las normas de seguridad y medidas complementarias para la aplicación de dichas normas.

- Pedidos de los fabricantes y los usuarios finales para el mejoramiento del sistema: alivio de las normas, aplicación de nuevas tecnologías, etc.
- Adaptación a los cambios producidos en el entorno, en particular los adelantos tecnológicos.
- Pedidos de mejoramiento recibidos en virtud de acuerdos o negociaciones comerciales internacionales.
- Otras mejoras que resulten necesarias en la aplicación de la reglamentación.

### Cuadro 1 – Procedimiento de aprobación o revisión



### **3.2. Propuesta del Gobierno**

Cuando se trata de la aprobación o revisión de las normas de seguridad relativas a los vehículos automotores, en particular de la Ley de gestión de los vehículos automotores, el MLTM presenta una propuesta al KATRI.

El MLTM tramita el caso internamente para llegar a decisiones de política o sobre cuestiones que no requieren una consideración técnica.

### **3.3. Recepción y trámite de la solicitud**

El KATRI recibe y da curso a la propuesta del MLTM, y dentro del plazo fijado evalúa la estrategia a seguir mediante una consideración de los elementos aportados y teniendo en cuenta la importancia del asunto.

El comité competente, o el KATRI en pleno si la importancia del caso lo exige, se reúne para fijar la estrategia que ha de seguirse.

### **3.4. Consideración detallada (investigación)**

Una vez designados el departamento de ejecución y la persona de contacto, se lleva a cabo una evaluación técnica, que debe incluir como mínimo los siguientes elementos. De ser necesario, deben recabarse y tenerse en cuenta las opiniones de los fabricantes y las instituciones competentes.

- Estado actual del sistema y condiciones de funcionamiento del aspecto de que se trata;
- Problemas;
- Ejemplos en otros países;
- Plan de mejoras;
- Inclusión de las referencias correspondientes.

### **3.5. Formulación y consideración del proyecto de aprobación o revisión de la norma**

Se elabora el proyecto de aprobación o revisión de la norma teniendo debidamente en cuenta la posición del Gobierno, los usuarios finales y los fabricantes. En la presentación del proyecto al MLTM, deben incluirse como referencia suficientes explicaciones y datos, además de un cuadro comparativo de los artículos nuevos con los anteriores.

### **3.6. Preparación y publicación de la notificación previa relativa a la nueva norma**

Una vez concluido el debate con el MLTM acerca de los detalles de la notificación previa referente a la nueva norma, deben reunirse las opiniones recibidas al respecto, las cuales son objeto de evaluación y explicación. Se adopta entonces una decisión acerca de si reflejar o no la notificación previa mediante el debate con el MLTM. Los documentos deben ser preparados con arreglo a la forma de la notificación previa de la legislación para su presentación al MLTM.

### **3.7. Elaboración de los documentos de evaluación de los efectos del proyecto de norma**

Debe realizarse una evaluación de los efectos del proyecto de aprobación o revisión de normas que refuerzan la seguridad. Esta evaluación debe prepararse siguiendo una forma establecida y presentarse al MLTM. La evaluación debe llevarse a cabo casi simultáneamente con la notificación previa referente a la norma.

Cuando se recibe la convocatoria de la reunión o la solicitud de información suplementaria del MLTM durante dicha evaluación, debe dársele curso sin demora.

### **3.8. *Formulación y debate del proyecto que debe presentarse a la Oficina de Legislación***

Una vez finalizada la evaluación de los efectos del proyecto, los funcionarios de la Oficina de Legislación recabarán del MLTM una evaluación detallada e interpretada del proyecto definitivo de aprobación o revisión de una norma sobre seguridad.

El examen en la Oficina de Legislación exige una descripción sumamente precisa y clara, dado que se trata del texto que a la postre figurará en la norma.

### **3.9. *Promulgación de la aprobación o revisión de la norma sobre seguridad***

Cuando el texto definitivo ha sido aprobado en la Oficina de Legislación, debe promulgarse en un plazo de pocos días. El KATRI comunica directamente la información a las personas de contacto competentes del instituto, distribuye la información a todos los empleados y prepara el futuro plan de trabajo.

### **3.10. *Comunicación relativa a los OTC***

Dado que las normas de seguridad aprobadas o revisadas constituyen un obstáculo no arancelario al comercio, debe prepararse y enviarse la notificación correspondiente con arreglo al acuerdo existente con los países miembros de la OMC.

## **4. *Pruebas de cumplimiento de la autocertificación***

### **4.1. *Definición***

El Gobierno de Corea ha adoptado el sistema de autocertificación para garantizar la seguridad de los vehículos. De conformidad con este sistema, el Gobierno establece las normas de seguridad para los vehículos que se fabrican, y los fabricantes certifican que dichos vehículos cumplen las normas establecidas antes de ponerlos en venta. El Gobierno lleva a cabo posteriormente pruebas de cumplimiento de la autocertificación y ordena la retirada de unidades si algún elemento no satisface las normas de seguridad.

### **4.2. *Procedimiento***

El procedimiento de autocertificación de los fabricantes se expone en el gráfico 4.

#### **4.2.1. *Registro del fabricante***

Deben registrarse en el MLTM los datos personales del presidente de la empresa fabricante y detalles descriptivos de las instalaciones de ensayos de la seguridad, para poder atribuir la responsabilidad por el servicio de seguimiento, con inclusión de las retiradas, a las empresas que realizan la autocertificación. La decisión de otorgar esta facultad se adopta sobre la base de los documentos presentados para el registro.

En el caso de los vehículos importados, si hay en Corea un representante designado por el fabricante extranjero, se presume que el fabricante correspondiente cuenta con la facultad de autocertificación.

#### **4.2.2. *Marcas de la autocertificación***

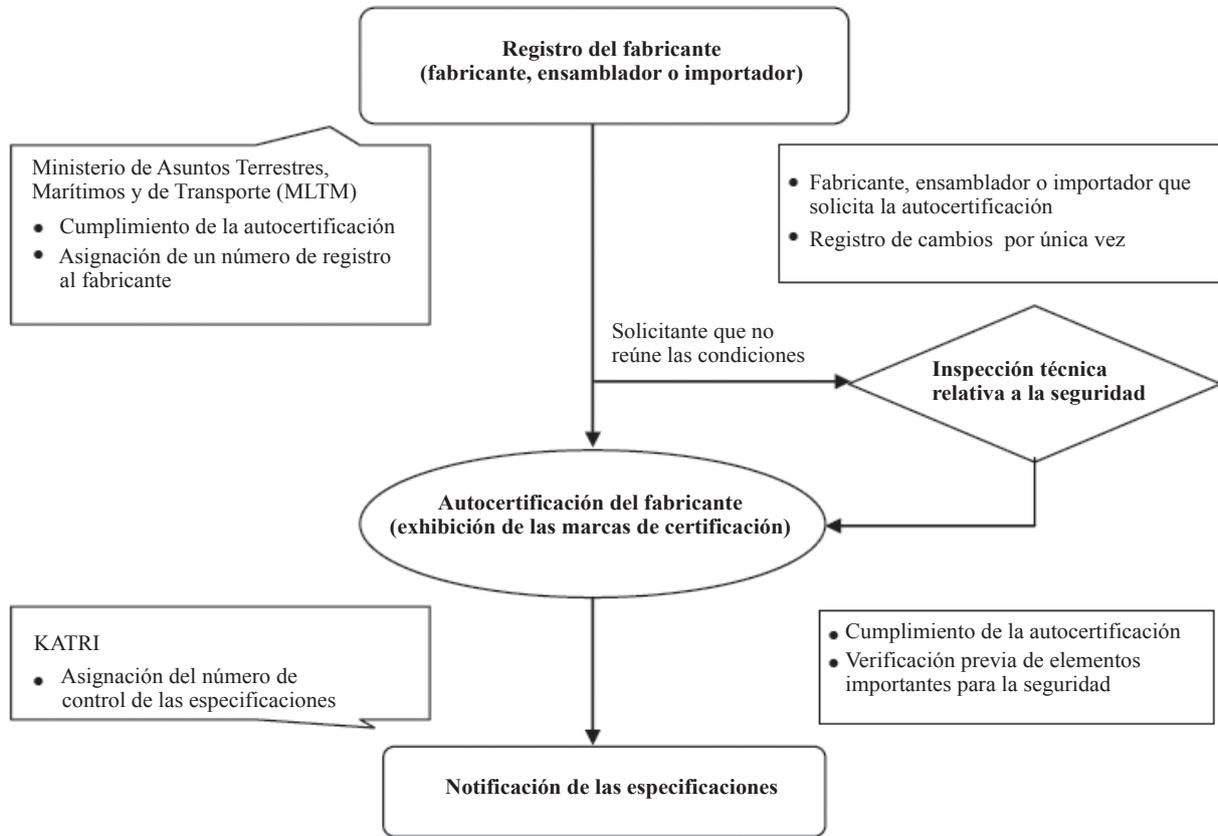
Debe exhibirse en el vehículo el comprobante de la autocertificación si esta es completada por el fabricante.

#### **4.2.3. *Notificación de las especificaciones***

Una vez que el fabricante ha completado la autocertificación, las especificaciones del vehículo que ingresa al mercado deben incorporarse al sistema informatizado de gestión de los vehículos automotores

para que puedan ser comunicadas al KATRI. En el sistema informatizado de gestión de los vehículos automotores se utiliza el registro original para demostrar la propiedad del vehículo, dejar constancia de las inspecciones, los cambios del equipo y los pagos de impuestos, y disuadir los actos delictivos.

**Gráfico 4 – Procedimiento de autocertificación del fabricante**



## 5. Retirada de vehículos debido a defectos de fabricación

Se trata de un sistema para corregir gratuitamente los defectos de los vehículos vendidos de que sea responsable el fabricante, ya sea porque no cumplen las normas de seguridad o porque el funcionamiento en condiciones de seguridad está afectado. El Gobierno lleva a cabo ensayos para verificar si el vehículo cumple las normas de seguridad y si la seguridad de su funcionamiento se ve comprometida por el defecto.

El KATRI realiza una serie ensayos, cuyo procedimiento se expone en el gráfico 5.

### 5.1. Resumen del procedimiento de investigación

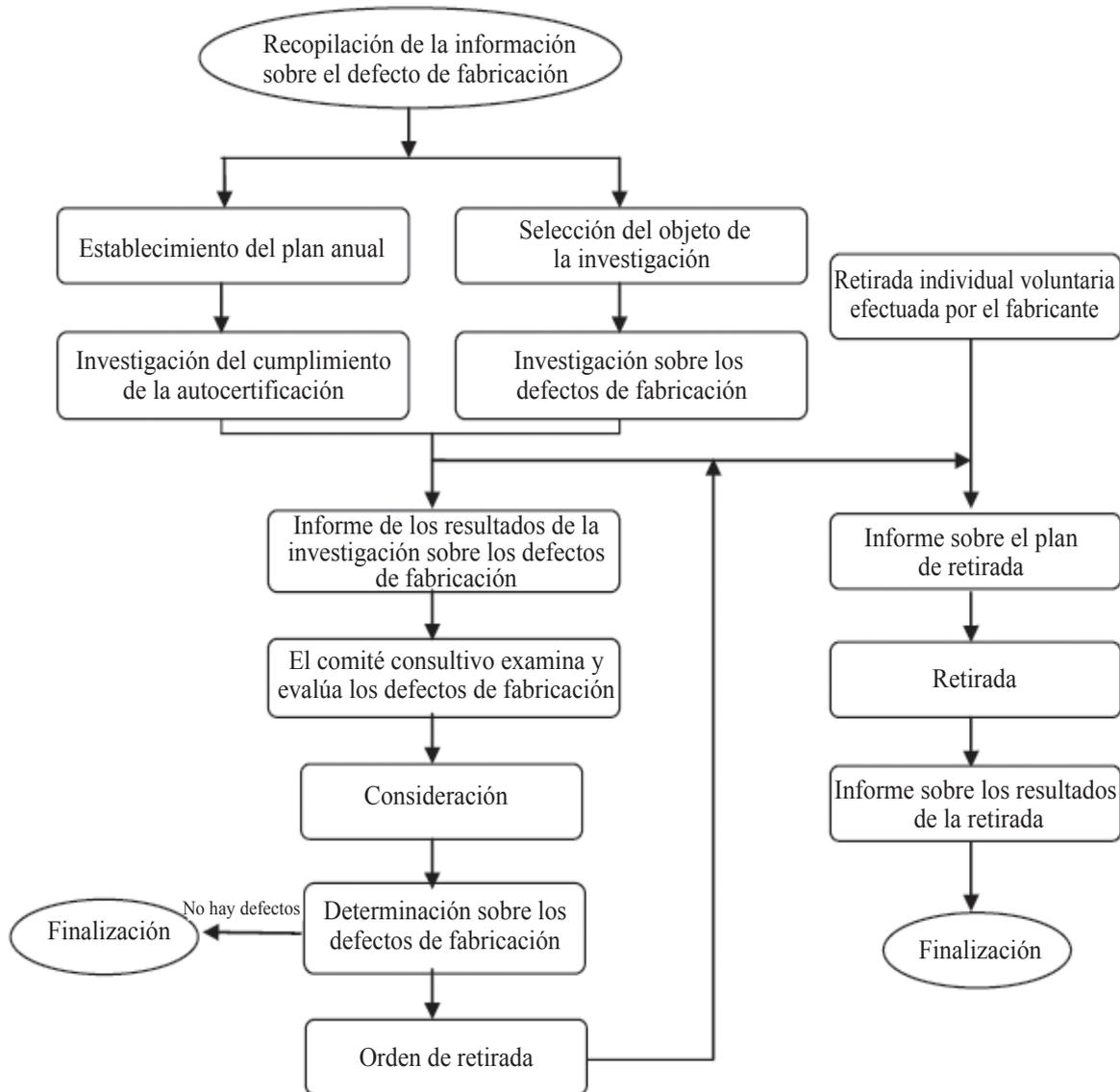
#### 5.1.1. Instituto de Investigación

La agencia de ensayos del funcionamiento es el Instituto Coreano de Investigación y Ensayo de Vehículos Automotores (KATRI), de la Administración de la Seguridad del Transporte de Corea. Se investiga:

- Si en la autocertificación se recurrió a métodos falsos o ilegales;
- Si se violó el procedimiento de autocertificación, por ejemplo en lo relativo a las normas de seguridad aplicables a los vehículos automotores;

- Si se cometieron irregularidades en la ejecución de la orden de retirada;
- Si se vendieron vehículos cuya fabricación no se ajustó a las especificaciones de la autocertificación.

**Gráfico 5 – Procedimiento de retirada**



### 5.1.2. Método de investigación

El MLTM establece un plan anual relativo a los modelos de vehículos y sus equipos que han de ser objeto de investigación y ordena a la agencia de ensayos del funcionamiento que lleve a cabo esa investigación.

La agencia de ensayos del funcionamiento (KATRI) formula el plan de investigación, lo comunica al MLTM, realiza la investigación e informa los resultados al MLTM.

Cuando el fabricante voluntariamente reconoce que existen los defectos durante las pruebas de cumplimiento de la autocertificación e informa sobre el plan de retirada, el MLTM evalúa el cumplimiento y pone fin a la investigación.

Cuando los resultados de la investigación demuestran incumplimiento de las normas de seguridad, se imponen sanciones y se ordena la retirada de los vehículos.

---





---

### كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى: الأمم المتحدة، قسم البيع في نيويورك.

#### 如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约联合国销售组。

#### HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York.

#### COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à: Nations Unies, section des ventes, New York.

#### КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк.

#### CÓMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, sección de Ventas, Nueva York.

---

