Congreso de Colombia

LEY 2290 DE 2023

(Febrero 13)

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

El Congreso de la República,

Visto el texto del “Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.

Se adjunta copia fiel y completa de la versión en español del texto del tratado, certificado por el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, documento que reposa en el Archivo del Grupo Interno de Trabajo de tratados de este ministerio y que consta de catorce (14) folios.

El presente proyecto de ley consta de cuarenta y siete (47) folios.

PROYECTO DE LEY 2290

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

El Congreso de la República

Visto el texto del “Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.

Se adjunta copia fiel y completa de la versión en español del texto del tratado, certificado por el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, documento que reposa en el Archivo del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de este ministerio y que consta de catorce (14) folios.

El presente proyecto de ley consta de cuarenta y siete (47) folios.

ACUERDO

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

Revisión 3

PREÁMBULO

LAS PARTES CONTRATANTES,

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

DESEOSAS de reducir los obstáculos técnicos al comercio internacional por medio de la

definición de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas cuyo cumplimiento será suficiente para que ciertos vehículos de ruedas, equipos y piezas puedan utilizarse en sus países o regiones,

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

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

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

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

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

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

Artículo 1º

Las Partes contratantes establecerán, a través de un Comité de Administración integrado por todas las Partes contratantes con arreglo al reglamento interno recogido en el apéndice del

presente acuerdo y basándose en las disposiciones de los apartados y artículos siguientes, Reglamentos de las Naciones Unidas relativos a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos. Las Partes contratantes que hayan decidido aplicar reglamentos mediante el sistema de homologación de tipo han de ajustarse a las condiciones de concesión de homologaciones de tipo y reconocimiento recíproco.

A efectos del presente acuerdo, se entenderá por:

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

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

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

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

«que aplique un reglamento de las Naciones Unidas»: esta expresión indica que un reglamento entra en vigor para una Parte contratante. Al hacerlo, las Partes contratantes tienen la posibilidad de mantener su propia legislación nacional o regional. Si así lo desean,

pueden sustituir su legislación nacional o regional por los requisitos del Reglamento de las Naciones Unidas que aplican, pero no están obligadas a hacerlo por el acuerdo. No obstante, las Partes contratantes deberán aceptar, como alternativa a la parte pertinente de su legislación nacional o regional, las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas concedidas con arreglo a la versión más reciente de los Reglamentos de las Naciones Unidas que se aplican en su país o región. Los derechos y obligaciones de las Partes contratantes que apliquen un Reglamento de las Naciones Unidas se detallan en los distintos artículos del presente acuerdo.

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

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

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

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

El reglamento de las Naciones Unidas especificará lo siguiente:

a) los vehículos de ruedas, equipos y piezas a que se aplica;

b) los requisitos técnicos, que se centrarán en las prestaciones cuando proceda y no impondrán restricciones al diseño, que tienen en cuenta de manera objetiva las tecnologías disponibles, los costes y los beneficios, según corresponda, y que pueden incluir alternativas;

c) los métodos de ensayo que demuestren que las prestaciones se ajustan a las prescripciones;

d) las condiciones de concesión de la homologación de tipo y su reconocimiento recíproco, incluidas, las disposiciones administrativas, las marcas de homologación y las condiciones que garanticen la conformidad de la producción;

e) la fecha de entrada en vigor del Reglamento de las Naciones Unidas, incluida la fecha en la que las Partes contratantes que lo aplican pueden expedir homologaciones conforme a dicho reglamento y la fecha a partir de la cual aceptarán homologaciones (si son fechas distintas);

f) un documento de información que deberá proporcionar el fabricante.

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

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

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

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

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

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

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

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

notificación a las demás Partes contratantes.

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

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

a) mantener un control adecuado de la conformidad de la producción de los productos a los que venía concediendo homologaciones de tipo;

b) adoptar las medidas necesarias a que se refiere el artículo 4º, si comprueba que una Parte contratante que sigue aplicando el reglamento de las Naciones Unidas no lo cumple debidamente;

c) seguir comunicando a las demás Partes contratantes la retirada de homologaciones tal como se establece en el artículo 5º;

d) seguir concediendo prórrogas de las homologaciones vigentes.

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

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

Artículo 2º

1. Las Partes contratantes que empleen principalmente el sistema de homologación de tipo

para aplicar un reglamento de las Naciones Unidas deberán conceder las homologaciones de tipo y las marcas de homologación descritas en todos los reglamentos de las Naciones Unidas a los tipos de vehículos de ruedas, equipos y piezas contemplados en dicho reglamento, siempre y cuando dispongan de las competencias técnicas necesarias y consideren satisfactorias las disposiciones que garanticen la conformidad de la producción con el tipo homologado. Cada una de las Partes contratantes que conceda una homologación de tipo adoptará las medidas necesarias en consonancia con lo establecido en el anexo 1 del presente acuerdo para verificar que se han tomado las medidas pertinentes para garantizar que los vehículos de ruedas, los equipos y las piezas se fabrican de conformidad con el tipo homologado.

2. Cada Parte contratante que expida homologaciones de tipo con arreglo a un reglamento de las Naciones Unidas deberá especificar una autoridad de homologación para dicho reglamento. La autoridad de homologación tendrá la responsabilidad de todos los aspectos de la homologación de tipo con arreglo a dicho reglamento. Dicha autoridad de homologación podrá designar servicios técnicos para llevar a cabo en su nombre los ensayos e inspecciones necesarios para las verificaciones requeridas con arreglo al apartado 1 del presente artículo. Las Partes contratantes se asegurarán de que los servicios técnicos sean evaluados, designados y notificados de conformidad con los requisitos establecidos en el Anexo 2 del presente acuerdo.

3. Las homologaciones de tipo, marcas de homologación e identificadores para los tipos de vehículos de ruedas, los equipos y las piezas se especificarán en el reglamento de las Naciones Unidas y se concederán de conformidad con los procedimientos establecidos en los anexos 3 a 5 del presente acuerdo.

4. Cada una de las Partes contratantes que aplique un reglamento de las Naciones Unidas se negará a conceder las homologaciones de tipo y las marcas de homologación comprendidas en el reglamento de las Naciones Unidas si no se cumplen las condiciones mencionadas.

Artículo 3º

1. Se considerarán conformes a la legislación nacional de todas las Partes contratantes que

apliquen un reglamento de las Naciones Unidas los vehículos de ruedas, equipos y piezas que dispongan de homologaciones de tipo expedidas por una Parte contratante conforme al artículo 2º del presente acuerdo.

2. Las Partes contratantes que apliquen reglamentos de las Naciones Unidas, por reconocimiento mutuo y a reserva de las disposiciones de los artículos 1º, 8º y 12, así como de las disposiciones especiales incluidas en dichos reglamentos, aceptarán la colocación en sus mercados de las homologaciones de tipo concedidas con arreglo a dichos reglamentos, sin requerir más ensayos, documentación, certificación o marcado de estas homologaciones de tipo.

Artículo 4º

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

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

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

Después de haber examinado el posible impacto en la seguridad de los vehículos, la protección del medio ambiente, el ahorro de energía y la protección con tecnología antirrobo, las Partes contratantes podrán prohibir la venta y el uso de dichos vehículos de ruedas, equipos y piezas en su territorio hasta que se haya rectificado esta no conformidad. En tal caso, las Partes contratantes informarán de las medidas adoptadas a la secretaría del Comité

de Administración. Para la resolución de litigios entre las Partes contratantes, se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 10, apartado 4.

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

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

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

Artículo 5º

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

conceder homologaciones o las hayan retirado.

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

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

Artículo 6º

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

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

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

En el cálculo del número de votos a efectos del artículo 1º, apartado 2, y del artículo 12,

apartado 2, las organizaciones de integración económica regional dispondrán de un número de votos igual al número de sus Estados miembros que pertenezcan a las Naciones Unidas.

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

Artículo 7º

1. El presente acuerdo se considerará vigente nueve meses después del día en que el Secretario General lo remita a todas las Partes contratantes del Acuerdo de 1958.

2. El presente acuerdo no entrará en vigor si, en el plazo de seis meses desde la fecha en que el Secretario General lo remita a las Partes contratantes del Acuerdo de 1958, estas presentasen cualquier objeción.

3. Para todas las Partes contratantes nuevas que se adhieran al presente acuerdo, este entrará en vigor el sexagésimo día siguiente al depósito del instrumento de adhesión.

Artículo 8º

1. Cualquier Parte contratante podrá denunciar el presente acuerdo mediante notificación dirigida al Secretario General.

2. La denuncia surtirá efecto doce meses después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación correspondiente.

3. Las homologaciones de tipo concedidas por la Parte contratante seguirán siendo válidas por un plazo de doce meses después de que la denuncia se haya hecho efectiva de conformidad con el artículo 8º, apartado 2.

Artículo 9º

1. Cualquier Parte contratante tal como se define en el artículo 6º del presente acuerdo podrá, en el momento de la adhesión o en cualquier momento posterior, declarar por medio

de una notificación dirigida al Secretario General que el presente acuerdo se aplicará a la totalidad o parte de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El acuerdo se aplicará al territorio o territorios mencionados en la notificación a partir del sexagésimo día siguiente a la fecha en que el Secretario General reciba dicha notificación.

2. Cualquier Parte contratante tal como se define en el artículo 6º del presente acuerdo que haya hecho una declaración de conformidad con el apartado 1 del presente artículo por la que amplíe el presente Acuerdo a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable podrá denunciar el acuerdo por separado por lo que respecta a dicho territorio, de conformidad con las disposiciones del artículo 8º.

Artículo 10

1. Cualquier discrepancia entre dos o más Partes contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente acuerdo se solucionará, en la medida de lo posible, mediante negociación entre las Partes en litigio.

2. Cualquier discrepancia que no se haya solucionado mediante negociación se someterá a arbitraje si una de las Partes contratantes en litigio así lo solicita, y se remitirá a uno o varios árbitros elegidos de común acuerdo por dichas Partes. Si en el plazo de tres meses a partir de la fecha de la solicitud de arbitraje, las Partes en litigio son incapaces de ponerse de acuerdo sobre la selección de un árbitro o árbitros, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Secretario General que designe a un árbitro único al que se someterá el litigio para su sentencia.

3. La sentencia del árbitro o árbitros designados de conformidad con el apartado 2 del presente artículo será vinculante para las Partes contratantes en litigio.

4. Todo litigio que surja entre dos o más Partes contratantes relativo a la interpretación o aplicación de los reglamentos de las Naciones Unidas anejos al presente acuerdo será resuelto por la vía de la negociación de acuerdo con el procedimiento establecido en el anexo 6 del presente acuerdo.

Artículo 11

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

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

3. No se permitirá ninguna otra reserva al presente acuerdo, su apéndice, anexos y reglamentos de las Naciones Unidas anejos; no obstante, cualquier Parte contratante podrá declarar, de conformidad con los términos del artículo 1º, apartado 5, que no tiene intención de aplicar algunos de los reglamentos de las Naciones Unidas o que no tiene la intención de aplicar ninguno de ellos.

Artículo 12

Los reglamentos de las Naciones Unidas anejos al presente acuerdo podrán modificarse de conformidad con el procedimiento siguiente:

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

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

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

adopte una modificación de un reglamento de las Naciones Unidas, Secretario General declarará lo antes posible la modificación como adoptada y vinculante para las Partes contratantes que apliquen dicho reglamento.

3. Las modificaciones de un reglamento de las Naciones Unidas pueden incluir disposiciones transitorias relativas a la entrada en vigor del reglamento modificado, la fecha hasta la cual las Partes contratantes deberán aceptar homologaciones con arreglo a la versión anterior del reglamento y la fecha a partir de la cual las Partes contratantes no estarán obligadas a aceptar las homologaciones de tipo expedidas con arreglo a la versión anterior del reglamento.

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

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

6. Toda Parte contratante que aplique un reglamento de las Naciones Unidas podrá conceder una homologación con exención en virtud de dicho reglamento a un único tipo de vehículo con ruedas, equipo o pieza que se base en una tecnología nueva, si esta no está comprendida en el actual reglamento de las Naciones Unidas y es incompatible con uno o

más de los requisitos de dicho reglamento. En tal caso, se aplicarán los procedimientos establecidos en el anexo 7 del presente acuerdo.

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

Artículo 13

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

1. Cualquier Parte contratante podrá proponer una o varias modificaciones del presente acuerdo y su apéndice. El texto de los proyectos de modificación del acuerdo y su apéndice se remitirá al Secretario General, que lo comunicará a todas las Partes contratantes y a los demás países a que se refiere el artículo 6º, apartado 1.

2. Todos los proyectos de modificación remitidos conforme al apartado 1 del presente artículo se considerarán aprobados si ninguna Parte contratante formula objeciones en el plazo de nueve meses a partir de la fecha en que el Secretario General remita el proyecto de modificación.

3. El Secretario General comunicará lo antes posible a todas las Partes contratantes que se ha formulado una objeción al proyecto de modificación. Si se formula alguna objeción, la modificación no se considerará aprobada y no surtirá efecto alguno. Caso de no haber objeciones, la modificación entrará en vigor para todas las Partes contratantes tres meses después de que concluya el plazo de nueve meses mencionado en el apartado 2 del presente artículo.

Artículo 13 bis

1. Los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento del presente acuerdo podrán modificarse de conformidad con el procedimiento siguiente:

1.1. El Comité de Administración a que se refiere el artículo 1º, apartado 1, aprobará las modificaciones de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento de conformidad con el procedimiento indicado en el artículo 7º del apéndice del presente acuerdo.

1.2. El Comité de Administración comunicará al Secretario General toda modificación de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento. Este notificará dicha modificación lo antes posible a las Partes contratantes que apliquen uno o más reglamentos de las Naciones Unidas.

2. Una modificación de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento se considerará adoptada si, en un plazo de seis meses a partir de su notificación por el Secretario General, ninguna Parte contratante que aplique uno o más reglamentos de las Naciones Unidas haya informado al Secretario General de su desacuerdo con la modificación.

3. El Secretario General notificará lo antes posible a todas las Partes contratantes del acuerdo que apliquen uno o más reglamentos de las Naciones Unidas si se ha formulado una objeción a la modificación propuesta. Si se formula alguna objeción, la modificación no se considerará aprobada y no surtirá efecto alguno. Caso de no haber objeciones, la modificación entrará en vigor para todas las Partes contratantes tres meses después de que concluya el plazo de seis meses mencionado en el apartado 2 del presente artículo.

4. Un nuevo anexo se considerará una modificación de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento y, por lo tanto, se aprobará de acuerdo con el procedimiento estipulado en el presente artículo.

Artículo 14

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

a) las adhesiones conforme al artículo 6º;

b) las fechas en que el presente acuerdo entrará en vigor conforme al artículo 7º;

c) las denuncias conforme al artículo 8º;

d) las notificaciones recibidas conforme al artículo 9º;

e) las declaraciones y notificaciones recibidas conforme al artículo 11, apartados 1 y 2;

f) la entrada en vigor de cualquier nuevo reglamento de las Naciones Unidas y toda modificación de un reglamento existente de las Naciones Unidas conforme al artículo 1º, apartados 2, 3, 5 y 7, y al artículo 12, apartado 2;

g) la entrada en vigor de toda modificación del acuerdo, su apéndice o los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento conforme al artículo 13, apartado 3, o al artículo 13 *bis*, apartado 3, respectivamente;

h) el cese de la aplicación del Reglamento de las Naciones Unidas por las Partes contratantes conforme al artículo 1º, apartado 6.

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

a) al Secretario General y a las Partes contratantes, la aprobación de una modificación de un reglamento de las Naciones Unidas, conforme al artículo 12, apartado 2;

b) a las Partes contratantes, la decisión del Comité de Administración de una solicitud de homologación con exención y, posteriormente, su adopción conforme al anexo 7, apartado 5.

Artículo 15

1. Si en la fecha de entrada en vigor de las disposiciones anteriores se han iniciado los procedimientos establecidos en el artículo 1º, apartados 3 y 4, de la versión anterior del acuerdo con el fin de adoptar un nuevo reglamento de las Naciones Unidas, este entrará en

vigor con arreglo a las disposiciones del apartado 4 de dicho artículo.

2. Si en la fecha de entrada en vigor de las disposiciones anteriores se han iniciado los procedimientos establecidos en el artículo 12, apartado 1, de la versión anterior del acuerdo con el fin de adoptar una modificación de un reglamento de las Naciones Unidas, esta entrará en vigor con arreglo a las disposiciones de dicho artículo.

3. Si todas las Partes contratantes en el acuerdo están de acuerdo, cualquier reglamento de las Naciones Unidas adoptado en virtud de los términos de la versión anterior del acuerdo se puede tratar como si se tratara de un reglamento de las Naciones Unidas adoptado conforme a las disposiciones anteriores.

Artículo 16

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

APÉNDICE

Composición y reglamento interno del Comité de Administración

Artículo 1º

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

Artículo 2º

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

Artículo 3º

El comité elegirá todos los años en su primera sesión un presidente y un vicepresidente.

Artículo 4º

El Secretario General de las Naciones Unidas convocará al Comité bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa cada vez que se deba aprobar un nuevo reglamento de las Naciones Unidas, una modificación de un reglamento de las Naciones Unidas, una notificación de conformidad con el procedimiento para la homologación con exención para nuevas tecnologías (establecido en el anexo 7) o una modificación de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento.

Artículo 5º

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

Artículo 6º

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

Artículo 7º

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

Artículo 8º

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

Anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento

Los siguientes anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento se anexan al

Acuerdo de 1958[1] y especifican las disposiciones administrativas y de procedimiento aplicables a todos los reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958:

Anexo 1 Procedimientos de conformidad de la producción

Anexo 2 Evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos

Anexo 3 Procedimientos para las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas

Anexo 4 Numeración de las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas

Anexo 5 Distribución de la documentación de homologación

Anexo 6 Procedimientos para resolver problemas de interpretación en relación con la aplicación de reglamentos de las Naciones Unidas y concesión de homologaciones con arreglo a dichos reglamentos

Anexo 7 Procedimiento de homologaciones con exención relativas a nuevas tecnologías

Anexo 8 Condiciones generales relativas a los métodos de ensayo virtual

Anexo 1

Procedimientos de conformidad de la producción

Objetivos

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

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

1. Evaluación inicial.

1.1. Antes de expedir una homologación de tipo de las Naciones Unidas, la autoridad de homologación de una Parte contratante deberá comprobar la existencia de disposiciones y procedimientos satisfactorios que garanticen un control eficaz, de manera que los vehículos de ruedas, equipos o piezas en fase de producción sean conformes con el tipo homologado.

1.2. La norma internacional ISO 19011:2002, Directrices para la auditoría de los sistemas de gestión de la calidad y/o ambiental, puede servir de guía para la realización de las evaluaciones.

1.3. Deberá verificarse a satisfacción de la autoridad que conceda la homologación de tipo de las Naciones Unidas que se cumple el requisito del apartado 1.1.

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

1.3.1. La autoridad de homologación que conceda la homologación de tipo de las Naciones Unidas o un servicio técnico designado para actuar en su nombre realizarán la evaluación inicial y/o la verificación de las disposiciones de conformidad del producto.

1.3.1.1. A la hora de decidir el alcance de la evaluación inicial que deberá realizarse, la autoridad de homologación podrá tomar en consideración la información disponible referente a:

a) la certificación del fabricante descrita en el apartado 1.3.3 que no haya sido aceptada o reconocida con arreglo a dicho apartado;

b) en el caso de la homologación de tipo de las Naciones Unidas de equipos o piezas, las evaluaciones del sistema de calidad realizadas por fabricante o los fabricantes del vehículo en los locales del fabricante o los fabricantes de los equipos o las piezas, con arreglo a una o más especificaciones del sector que satisfagan los requisitos de la norma internacional ISO 9001:2008.

1.3.2. La propia evaluación inicial o la verificación de las disposiciones de conformidad del producto podrán ser realizadas también por la autoridad de homologación de otra Parte contratante o por el servicio técnico designado a tal fin por la autoridad de homologación, siempre que esa Parte contratante aplique por lo menos los mismos reglamentos de las Naciones Unidas en que se ha basado la homologación de tipo de las Naciones Unidas.

1.3.2.1. En tal caso, la autoridad de homologación de la otra Parte contratante deberá redactar una declaración de conformidad indicando las áreas e instalaciones de fabricación que ha cubierto que son pertinentes para el producto o productos que van a ser objeto de la homologación de tipo y para los reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a los cuales ha de concederse la homologación de tipo a tales productos.

1.3.2.2. Cuando la autoridad de homologación de una Parte contratante que conceda la homologación de tipo de las Naciones Unidas le solicite una declaración de cumplimiento, la autoridad de homologación de tipo de la otra Parte contratante le enviará de inmediato tal declaración o le comunicará que no está en posición de proporcionársela.

1.3.2.3. La declaración de cumplimiento deberá incluir, como mínimo, lo siguiente:

a) grupo o empresa (por ejemplo: Automóviles XYZ);

b) entidad particular (por ejemplo: División regional);

c) fábricas/sedes [por ejemplo: Fábrica de motores Nº 1 (en el país A); Fábrica de montaje de vehículos Nº 2 (en el país B)];

d) gama de vehículos/componentes (por ejemplo: todos los modelos de la categoría M1);

e) áreas evaluadas (por ejemplo: montaje de motores, estampado y montaje de carrocerías y montaje de vehículos);

f) documentos examinados (por ejemplo: manual y procedimientos de calidad de la empresa y del emplazamiento);

g) fecha de la evaluación (por ejemplo: auditoría realizada del d.m.aaaa al d.m.aaaa);

h) visita de seguimiento prevista (por ejemplo: m.aaaa).

1.3.3. La autoridad de homologación podrá aceptar también la certificación del fabricante conforme a la norma internacional ISO 9001:2008 (el ámbito de aplicación de esta certificación se referirá a los productos que se homologarán) u otra equivalente como documento conforme con los requisitos de evaluación inicial del apartado 1.1. El fabricante deberá facilitar datos concretos de la certificación y comprometerse a comunicar a la autoridad de homologación cualquier modificación de su validez o alcance.

1.4. A los efectos de la homologación internacional de tipo de vehículos completos, no es necesario repetir las evaluaciones iniciales realizadas para conceder homologaciones de tipo de las Naciones Unidas para equipos y partes del vehículo. No obstante, deberán completarse con una evaluación que abarque las áreas no incluidas en las evaluaciones anteriores, en particular, en relación con el montaje del vehículo completo.

2. Disposiciones de conformidad del producto

2.1. Todos los vehículos, equipos o piezas homologados con arreglo a un reglamento de las Naciones Unidas anejo al Acuerdo de 1958 deberán fabricarse de manera que se ajusten al tipo homologado y cumplan los requisitos del presente anexo y del reglamento en cuestión.

2.2. La autoridad de homologación de una Parte contratante que expida una homologación de tipo con arreglo a un reglamento de las Naciones Unidas anejo al Acuerdo de 1958 deberá cerciorarse de que existen disposiciones adecuadas y programas de inspección documentados, que habrán de acordarse con el fabricante para cada homologación, de manera que se lleven a cabo a intervalos de tiempo determinados los ensayos o controles conexos necesarios para comprobar que la producción se ajusta al tipo homologado, incluidos, en su caso, los ensayos especificados en el reglamento de las Naciones Unidas correspondiente.

2.3. Concretamente, el propietario de una homologación de tipo de las Naciones Unidas deberá:

2.3.1. garantizar la existencia y la aplicación de procedimientos eficaces de control de la

conformidad de los productos (vehículos de ruedas, equipos o piezas) con el tipo homologado;

2.3.2. tener acceso al equipo de ensayo u otro equipo necesario para comprobar la conformidad con cada tipo homologado;

2.3.3. asegurarse de que los resultados de los ensayos o comprobaciones se registran y de que los documentos anejos quedan disponibles durante un plazo que se determinará de acuerdo con la autoridad de homologación y que no será superior a diez años;

2.3.4. analizar los resultados de cada tipo de ensayo o comprobación para verificar y garantizar la invariabilidad de las características del producto, teniendo en cuenta las tolerancias inherentes a la producción industrial;

2.3.5. hacer lo necesario para que, para cada tipo de producto, se efectúen al menos los controles prescritos en el presente anexo y los ensayos prescritos en los distintos reglamentos de las Naciones Unidas aplicables;

2.3.6. asegurarse de que todos los grupos de muestras o piezas de ensayo que resulten no ser conformes según el tipo de ensayo en cuestión se sometan a nuevos muestreos y ensayos. Se tomarán todas las medidas necesarias para restablecer la conformidad de la correspondiente producción.

3. Disposiciones de verificación continua.

3.1. La autoridad que haya expedido la homologación de tipo de las Naciones Unidas podrá verificar en cualquier momento los métodos de control de la conformidad aplicados en cada instalación de fabricación.

3.1.1. El método normal será hacer un seguimiento de la eficacia permanente de los procedimientos establecidos en los apartados 1 y 2 («Evaluación inicial» y «Disposiciones de conformidad del producto») del presente anexo.

3.1.1.1. Las actividades de vigilancia realizadas por los servicios técnicos (acreditados o reconocidos con arreglo al apartado 1.3.3) deberán aceptarse como conformes con los

requisitos del apartado 3.1.1 en lo que se refiere a los procedimientos establecidos en la evaluación inicial.

3.1.1.2. La frecuencia normal de las verificaciones realizadas por la autoridad de homologación (que no sean las indicadas en el apartado 3.1.1.1) deberá garantizar que los controles pertinentes efectuados con arreglo a los apartados 1 y 2 del presente anexo se revisen a intervalos basados en una metodología de evaluación de riesgos conforme a la norma internacional ISO 31000:2009 (Gestión de riesgos – Principios y directrices), y en todos los casos, con una frecuencia mínima de una vez cada tres años. Esta metodología debe tener en cuenta cualquier no conformidad planteada por las Partes contratantes con arreglo al artículo 4º del Acuerdo de 1958.

3.2. En cada examen se pondrán a disposición del inspector las actas de los ensayos o las comprobaciones y los registros de producción; en particular, las actas de los ensayos o las comprobaciones que estén documentados como se exige en el apartado 2.2.

3.3. El inspector podrá seleccionar muestras al azar, que se someterán a ensayo en el laboratorio del fabricante o en las instalaciones del servicio técnico. En este caso solo se llevarán a cabo ensayos físicos. El número mínimo de muestras podrá determinarse en función de los resultados de la propia verificación del fabricante.

3.4. Cuando el nivel de control no resulte satisfactorio, o cuando parezca necesario verificar la validez de los ensayos realizados conforme al apartado 3.2, el inspector deberá seleccionar muestras que se enviarán al servicio técnico para que efectúe ensayos físicos.

3.5. Cuando los resultados de una inspección o un examen de seguimiento no sean satisfactorios, la autoridad de homologación se asegurará de que se toman todas las medidas necesarias para restablecer la conformidad de la producción a la mayor brevedad.

Anexo 2

PRIMERA PARTE

Evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos

1. Designación de los servicios técnicos.

1.1. Cuando una autoridad de homologación designe un servicio técnico, este deberá cumplir lo dispuesto en el presente anexo.

1.2. Los servicios técnicos realizarán o supervisarán los ensayos necesarios para la homologación o las inspecciones especificados en los reglamentos de las Naciones Unidas, excepto cuando se permitan específicamente procedimientos alternativos. No realizarán los ensayos o inspecciones para los que no se les haya designado debidamente.

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

1.3. En función de su ámbito de competencia, los servicios técnicos se designarán para una o varias de las cuatro categorías de actividades siguientes:

a) categoría A: servicios técnicos que realizan los ensayos previstos en los reglamentos de las Naciones Unidas en sus propias instalaciones;

b) categoría B: servicios técnicos que supervisan los ensayos previstos en los reglamentos de las Naciones Unidas que se realicen en las instalaciones del fabricante o en las instalaciones de un tercero;

c) categoría C: servicios técnicos que evalúan y supervisan periódicamente los procedimientos del fabricante para controlar la conformidad de la producción;

d) categoría D: servicios técnicos que supervisan o realizan los ensayos o inspecciones como parte de la vigilancia de la conformidad de la producción.

1.4. Los servicios técnicos deberán demostrar que cuentan con las competencias adecuadas, los conocimientos técnicos específicos y la experiencia demostrada en las materias específicas reguladas por los reglamentos de las Naciones Unidas para los que han sido

designados.

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

Los servicios técnicos deberán asegurarse de estar libres de cualquier control e influencia de las partes interesadas que pueda afectar negativamente a la imparcialidad y la calidad de los ensayos e inspecciones.

Los servicios técnicos tendrán acceso a las instalaciones de ensayo y los instrumentos de medición necesarios para supervisar o realizar los ensayos o inspecciones a que se refieren los reglamentos de las Naciones Unidas para los que estén designados.

1.5. Las autoridades de homologación podrán actuar como servicio técnico para una o más de las actividades contempladas en el apartado 1.3. En caso de que una autoridad de homologación que actúe como servicio técnico haya sido nombrada por la legislación nacional de una Parte contratante y esté financiada por esta última, se deberán cumplir las disposiciones del presente anexo o normas equivalentes a las disposiciones de los apartados 1, 2 y 3.4 del presente anexo. Lo mismo se aplica a los servicios técnicos que hayan sido designados por la legislación nacional de una Parte contratante y que estén sujetos a control financiero y administrativo por parte del gobierno de esa Parte contratante. Las normas equivalentes deberán garantizar el mismo nivel de prestaciones e independencia.

1.6. Independientemente de lo establecido en el apartado 3.3, el fabricante o el representante que actúe en su nombre podrán ser designados como servicio técnico para las actividades de la categoría A únicamente para los reglamentos de las Naciones Unidas que prevean tal designación. En este caso, e independientemente de lo establecido en el apartado 1.4, ese servicio técnico deberá estar acreditado de conformidad con las normas mencionadas en el apartado 1 de la segunda parte del presente anexo.

1.7. Las entidades a que se hace referencia en los apartados 1.5 y 1.6 cumplirán lo dispuesto en el apartado 1.

2. Evaluación de las competencias de los servicios técnicos.

2.1. Las competencias previstas en el apartado 1 quedarán demostradas en un informe de evaluación elaborado por la autoridad competente[(1)]. Este podrá incluir un certificado de acreditación expedido por un organismo de acreditación.

2.2. La evaluación a que se refiere el apartado 2.1 se realizará de conformidad con las disposiciones de la tercera parte del presente anexo.

El informe de evaluación se revisará transcurrido un máximo de tres años.

2.3. El informe de evaluación se comunicará a la secretaría de la CEPE y a las Partes contratantes previa petición.

2.4. La autoridad de homologación en funciones de servicio técnico demostrará el cumplimiento documentalmente.

La documentación incluirá una evaluación de la actividad que se está evaluando realizada por auditores independientes. Los auditores podrán proceder de la misma organización siempre que sean independientes del personal dedicado a la actividad evaluada.

2.5. El fabricante o el representante que actúe en su nombre, designado como servicio técnico, deberá cumplir las disposiciones pertinentes del apartado 2.

3. Procedimientos de notificación.

3.1. Las Partes contratantes deberán notificar a la secretaría de la CEPE el nombre, la dirección (incluida la dirección electrónica) y la categoría de las actividades de cada servicio técnico designado. Asimismo, deberán notificar a la secretaría de la CEPE las modificaciones posteriores.

En el acto de notificación se hará constar para qué reglamentos de las Naciones Unidas han sido designados los servicios técnicos.

3.2. Los servicios técnicos podrán realizar las actividades descritas en el apartado 1 a efectos

de homologación de tipo de las Naciones Unidas únicamente si han sido notificados previamente a la secretaría de la CEPE.

3.3. El mismo servicio técnico podrá ser designado y notificado por varias Partes contratantes independientemente de la categoría de actividades que realice.

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

SEGUNDA PARTE

Normas que deben cumplir los servicios técnicos a que se refieren los apartados 1 a 3.4 de la primera parte del presente anexo

1.
Actividades de los ensayos para la homologación de tipo de las Naciones Unidas que deben ll evarse a cabo de conformidad con los reglamentos de las Naciones Unidas

1.1. Categoría A (ensayos realizados en las propias instalaciones):

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

Todo servicio técnico designado para las actividades de la categoría A podrá realizar y supervisar en las instalaciones del fabricante o de su representante los ensayos establecidos en los reglamentos de las Naciones Unidas para los cuales haya sido designado.

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

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

Antes de realizar o supervisar cualquier ensayo en las instalaciones de un fabricante o de su representante, el servicio técnico comprobará que las instalaciones de ensayo y los

instrumentos de medición cumplen los requisitos pertinentes indicados en el apartado 1.1.

2. Actividades relacionadas con la conformidad de la producción.

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

ISO/IEC 17021:2011, sobre los requisitos para los organismos que realizan la auditoría y la certificación de sistemas de gestión.

2.2. Categoría D (inspección o ensayos de muestras de la producción o supervisión de los mismos):

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

TERCERA PARTE

Procedimiento para evaluar los servicios técnicos

1. Objeto.

1.1. En esta parte del anexo 2 se fijan las condiciones en que la autoridad competente a la que se refiere el apartado 2 de la primera parte del presente anexo deberá llevar a cabo el procedimiento de evaluación de los servicios técnicos.

1.2. Estos requisitos se aplicarán *mutatis mutandis* a todos los servicios técnicos, independientemente de su estatuto jurídico (organización independiente, fabricante o autoridad de homologación que actúe como servicio técnico).

2. Principios de evaluación.

La evaluación deberá caracterizarse por la observancia de varios principios:

a) la independencia, que constituye la base de la imparcialidad y objetividad de las conclusiones;

b) un planteamiento basado en hechos que garantice unas conclusiones fiables y reproducibles.

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

3. Competencias de los auditores.

3.1. Las evaluaciones solo podrán realizarlas los auditores que tengan los conocimientos técnicos y administrativos adecuados.

3.2. Los auditores deberán haber recibido una formación específica para las actividades de evaluación. Además, deberán tener los conocimientos específicos del área técnica en la que el servicio técnico vaya a ejercer sus actividades.

3.3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los anteriores apartados 3.1 y 3.2, la evaluación contemplada en el apartado 2.5 de la primera parte del presente anexo deberá ser realizada por auditores independientes de las actividades para las que se realiza la evaluación.

4. Solicitud de designación.

4.1. Un representante debidamente autorizado del servicio técnico solicitante deberá presentar a la autoridad competente la solicitud oficial. La solicitud deberá incluir como mínimo lo siguiente:

a) características generales del servicio técnico, en especial personalidad jurídica, nombre, direcciones, estatuto jurídico y recursos humanos y técnicos;

b) una descripción detallada, incluido el currículum vítae, del personal encargado de los ensayos y del personal de gestión, tomando como base su formación académica y su experiencia profesional;

c) además de lo anterior, los servicios técnicos que utilicen métodos de ensayo virtual deberán demostrar su capacidad para trabajar en un entorno asistido por ordenador;

d) información general sobre el servicio técnico, por ejemplo sus actividades, su relación con una entidad corporativa más amplia, si la hay, y las direcciones de todos sus emplazamientos físicos que se vayan a incluir en la designación;

e) un acuerdo sobre el cumplimiento de los requisitos para la designación y las demás obligaciones del servicio técnico aplicables según los reglamentos de las Naciones Unidas correspondientes para los que ha sido designado;

f) una descripción de los servicios de evaluación de la conformidad que asume el servicio técnico en el marco de los reglamentos de las Naciones Unidas aplicables y una lista de los reglamentos de las Naciones Unidas para los que el servicio técnico solicita la designación, incluidos, en su caso, los límites de capacidad;

g) una copia del manual de garantía de calidad o normas de funcionamiento similares del servicio técnico.

4.2. La autoridad competente deberá examinar la información facilitada por el servicio técnico y comprobar que es la adecuada.

4.3. El servicio técnico notificará a la autoridad de homologación de cualquier modificación de la información proporcionada de conformidad con el apartado 4.1.

5. Examen de los recursos.

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

6. Subcontratación de la evaluación.

6.1. La autoridad competente podrá subcontratar partes de la evaluación a otra autoridad designada o solicitar el respaldo de expertos técnicos de otras autoridades competentes. Los subcontratistas y expertos deberán ser aceptados por el servicio técnico solicitante.

6.2. La autoridad competente, para completar su evaluación global del servicio técnico,

deberá tener en cuenta los certificados de acreditación que abarquen el ámbito adecuado.

7. Preparación para la evaluación.

7.1. La autoridad competente nombrará oficialmente un equipo de evaluación. Deberá asegurarse de que las personas a las que se asigne cada misión posean los conocimientos adecuados. En particular, el equipo en su conjunto:

a) deberá contar con los conocimientos apropiados en el ámbito específico para el que se solicita la designación; y

b) deberá contar con suficientes conocimientos para evaluar de forma fiable la competencia del servicio técnico para actuar en el ámbito para el que esté designado.

7.2. La autoridad competente definirá con claridad la misión asignada al equipo de evaluación. La tarea del equipo de evaluación es examinar los documentos recibidos del servicio técnico solicitante y realizar la evaluación *in situ*.

7.3. La autoridad competente deberá convenir, junto con el servicio técnico y el equipo de evaluación asignado, la fecha y el programa de evaluación. No obstante, corresponde a la autoridad competente encontrar una fecha que sea conforme con el plan de vigilancia y evaluaciones posteriores.

7.4. La autoridad competente se cerciorará de que el equipo de evaluación recibe los documentos con los criterios adecuados, los registros de evaluación anteriores y los documentos y registros pertinentes del servicio técnico.

8. Evaluación in situ.

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

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

9.1. El equipo de evaluación deberá analizar todos los datos y pruebas pertinentes recogidos durante el examen de documentos y registros y en la evaluación *in situ*. Este análisis deberá ser suficiente para que el equipo pueda determinar el grado de competencia y conformidad del servicio técnico con los requisitos para la designación.

9.2. Los procedimientos de información de la autoridad competente deberán garantizar que se cumplen los requisitos expuestos a continuación.

9.2.1. Deberá celebrarse una reunión del equipo de evaluación y el servicio técnico antes de que el equipo abandone el emplazamiento. En esta reunión, el equipo de evaluación deberá facilitar un informe oral o escrito de las conclusiones de su análisis. El servicio técnico tendrá la posibilidad de formular preguntas sobre dichas conclusiones, incluidas las posibles no conformidades detectadas, y su justificación.

9.2.2. Deberá dirigirse con prontitud a la atención del servicio técnico un informe escrito sobre los resultados de la evaluación. Este informe de evaluación deberá incluir observaciones sobre la competencia y la conformidad y señalar los casos de no conformidad, si los hay, que deban resolverse para satisfacer todos los requisitos de cara a la designación.

9.2.3. Deberá invitarse al servicio técnico a responder al informe de evaluación y a describir las medidas concretas adoptadas o programadas dentro de un plazo definido para resolver los casos de no conformidad señalados.

9.3. La autoridad competente se asegurará de que las respuestas de los servicios técnicos sean suficientes y eficaces para resolver los casos de no conformidad. Si las respuestas del servicio técnico se consideran insuficientes, deberá solicitarse más información. Además, podrán pedirse pruebas de que las medidas adoptadas se aplican efectivamente, o bien realizarse una evaluación de seguimiento para verificar la aplicación efectiva de las medidas correctoras.

9.4. El informe de evaluación deberá incluir como mínimo:

a) la identificación inequívoca del servicio técnico;

b) las fechas de la evaluación *in situ*;

c) el nombre de los auditores o expertos que participaron en la evaluación;

d) la identificación inequívoca de todos los locales evaluados;

e) el ámbito de designación propuesto objeto de evaluación;

f) una declaración sobre el carácter adecuado de la organización interna y los procedimientos adoptados por el servicio técnico que respaldan su competencia, establecido a la luz del cumplimiento de los requisitos para la designación;

g) información sobre la resolución de todos los casos de no conformidad;

h) una recomendación de si debe designarse o confirmarse al solicitante como servicio técnico y, en caso afirmativo, el ámbito de la designación.

10. Concesión o confirmación de la designación

10.1. La autoridad de homologación deberá decidir, sin demora indebida, basándose en los informes y en toda la información pertinente, si concede, confirma o prorroga la designación.

10.2. La autoridad de homologación deberá facilitar un certificado al servicio técnico. El certificado deberá incluir lo siguiente:

a) la identidad y el logotipo de la autoridad de homologación;

b) la identificación inequívoca del servicio técnico designado;

c) la fecha efectiva de concesión de la designación y la fecha de expiración;

d) una breve indicación o una referencia sobre el ámbito de la designación (reglamentos de las Naciones Unidas aplicables o partes de los mismos);

e) una declaración de conformidad y una referencia al presente anexo.

11. Evaluación posterior y vigilancia.

11.1. La evaluación posterior es similar a la evaluación inicial, salvo que en ella se tendrá en cuenta la experiencia adquirida en evaluaciones anteriores. Las evaluaciones *in situ* de vigilancia son menos extensas que las evaluaciones posteriores.

11.2. La autoridad competente deberá diseñar su plan de evaluaciones posteriores y de vigilancia de cada servicio técnico designado de tal manera que periódicamente se evalúen muestras representativas del ámbito de designación.

El tiempo transcurrido entre las evaluaciones *in situ*, sean evaluaciones posteriores o de vigilancia, dependerá de la estabilidad demostrada del servicio técnico.

11.3. Cuando se detecten casos de no conformidad durante las evaluaciones posteriores o de vigilancia, la autoridad competente deberá fijar plazos estrictos para la aplicación de medidas correctoras.

11.4. Cuando las medidas correctoras o de mejora no se hayan tomado en el plazo acordado o se consideren insuficientes, la autoridad competente deberá adoptar las medidas adecuadas, por ejemplo nuevas evaluaciones o la suspensión o retirada de la designación correspondiente a una o más de las actividades para las que se había designado el servicio técnico.

11.5. Cuando la autoridad competente decida suspender o retirar la designación de un servicio técnico, deberá notificárselo por correo certificado y deberá notificarlo a la secretaría de la CEPE en consecuencia. En cualquier caso, la autoridad competente deberá adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la continuidad de las actividades ya emprendidas por el servicio técnico.

12. Registros de los servicios técnicos designados.

12.1. La autoridad competente deberá llevar registros de los servicios técnicos a fin de dejar constancia de que se han cumplido efectivamente los requisitos para la designación, incluida la competencia.

12.2. La autoridad competente deberá guardar en condiciones de seguridad los registros de los servicios técnicos, a fin de garantizar su carácter confidencial.

12.3. Los registros de los servicios técnicos incluirán como mínimo:

a) la correspondencia pertinente;

b) los registros e informes de evaluación;

c) copias de los certificados de designación.

Anexo 3

Procedimientos para las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas

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

1.1. El fabricante o su representante autorizado (en lo sucesivo, el «solicitante») deberá presentar la solicitud de homologación de tipo de las Naciones Unidas a la autoridad de homologación de una Parte contratante.

1.2. Solo se podrá presentar una solicitud para un determinado tipo de vehículo, equipo o parte, y esta solicitud solo se podrá presentar a una Parte contratante que aplique los reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a los cuales se desea obtener la homologación de tipo de las Naciones Unidas. Se presentará una solicitud separada para cada tipo que se quiera homologar.

1.3. La solicitud deberá ir acompañada de la información especificada en los reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a los cuales se solicita la homologación. Esta información deberá incluir una descripción detallada de las características del tipo que se quiera homologar, incluidos los planos, diagramas e imágenes necesarios.

1.4. Mediante una solicitud debidamente motivada, la autoridad de homologación podrá pedir al solicitante que proporcione toda información adicional necesaria para poder decidir qué ensayos de homologación son necesarios o para facilitar la ejecución de los mismos.

1.5. El solicitante deberá poner a disposición de la autoridad de homologación tantos vehículos de ruedas, equipos o piezas como exijan los ensayos requeridos por los reglamentos de las Naciones Unidas con arreglo a los cuales se solicita la homologación.

1.6. El cumplimiento de los requisitos establecidos en los reglamentos de las Naciones Unidas deberá demostrarse por medio de los ensayos adecuados llevados a cabo en los vehículos de ruedas, equipos y piezas representativos del tipo que se quiera homologar.

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

Sin embargo, el solicitante podrá seleccionar, de acuerdo con las autoridades de homologación, un vehículo, equipo o pieza que, si bien no sea representativo del tipo que ha de ser homologado, combine una serie de características más desfavorables en relación con el nivel de prestaciones requerido por los reglamentos de las Naciones Unidas («el peor de los casos»). Podrán utilizarse métodos de ensayo virtual para facilitar la toma de decisiones sobre la selección del peor de los casos.

1.7. Los servicios técnicos realizarán o supervisarán los ensayos de homologación. Los procedimientos de ensayo que se aplicarán y los equipos y herramientas específicos que se utilizarán serán los especificados en los reglamentos de las Naciones Unidas.

1.8. Como una alternativa a los procedimientos de ensayo a que se hace referencia en los anteriores apartados 1.6 y 1.7, podrán utilizarse ensayos virtuales a petición del solicitante, en la medida en que ello esté previsto en los reglamentos de las Naciones Unidas pertinentes y sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones generales que figuran en el anexo 8 del Acuerdo de 1958.

1.9. Las Partes contratantes expedirán homologaciones de tipo solo cuando se asegure el cumplimiento de la conformidad de los requisitos de producción del anexo 1 del Acuerdo de 1958.

1.10. Cuando las pruebas de homologación hayan demostrado que el tipo cumple los requisitos técnicos del reglamento de las Naciones Unidas, se concederá la homologación de ese tipo, se asignará un número de homologación con arreglo al anexo 4 del Acuerdo de 1958 y se asignará una marca de homologación a cada tipo con arreglo a las disposiciones específicas del reglamento de las Naciones Unidas de que se trate.

1.11. La autoridad competente deberá asegurarse de que se incluyan los siguientes elementos en la documentación de homologación:

a) un registro de la selección del peor de los casos y la justificación de dicha selección, lo cual puede incluir información proporcionada por el fabricante;

b) un registro de todas las interpretaciones técnicas significativas realizadas, de los distintos métodos de ensayo aplicados o de las nuevas tecnologías introducidas;

c) un informe de ensayo del servicio técnico que incluya los valores registrados logrados en las mediciones y los ensayos requeridos por el reglamento de las Naciones Unidas;

d) documentos de información del fabricante en los que consten debidamente las características del tipo que debe homologarse;

e) una declaración de conformidad con los requisitos de la producción del anexo 1 del Acuerdo de 1958, en la que se detallen las disposiciones a las que se refiere el apartado 1.3 del anexo 1 del Acuerdo de 1958 que se han tenido en cuenta como base para la evaluación inicial, así como la fecha de la evaluación inicial y las actividades de vigilancia llevadas a cabo;

f) el certificado de homologación de tipo.

2. Modificaciones de las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas.

2.1. El fabricante titular de una homologación de tipo de las Naciones Unidas para su vehículo, equipo o pieza deberá notificar sin demora a la Parte contratante que haya expedido la homologación de tipo de las Naciones Unidas cualquier modificación de las características del tipo registradas en la información a que se refiere el apartado 1.3.

2.2. La Parte contratante decidirá cuál de los dos procedimientos para modificar la homologación de tipo de las Naciones Unidas fijados en los apartados 2.5 y 2.6 se debe seguir. En caso necesario, la Parte contratante podrá decidir, en consulta con el fabricante, que puede ser necesario conceder una nueva homologación de tipo de las Naciones Unidas.

2.3. La solicitud de modificación de una homologación de tipo de las Naciones Unidas solo podrá presentarse a la Parte contratante que haya expedido la homologación de tipo original de las Naciones Unidas.

2.4. Si la Parte contratante considera necesario realizar inspecciones o ensayos a fin de modificar la homologación de tipo de las Naciones Unidas, informará debidamente al fabricante.

2.5. Cuando las características del tipo registradas en los documentos de información y los informes de ensayo hayan cambiado y la Parte contratante considere que los cambios no tendrán un efecto adverso apreciable en la eficacia medioambiental o de seguridad funcional y que, en cualquier caso, el tipo sigue cumpliendo los requisitos de los reglamentos de las Naciones Unidas de que se trate, la modificación de la homologación de tipo de las Naciones Unidas se designará como «revisión».

En estos casos, la Parte contratante deberá expedir las páginas revisadas de la ficha de homologación, según proceda, señalando claramente en cada página revisada qué tipo de cambio se ha producido y en qué fecha tuvo lugar la nueva expedición. Se considerará cumplido este requisito mediante una copia consolidada y actualizada de los documentos informativos y los informes de ensayo, que lleve adjunta una descripción detallada de la modificación.

2.6. La modificación de una homologación de tipo de las Naciones Unidas se designará como «extensión» si, además de la modificación de los datos registrados en los documentos de información:

a) deben realizarse nuevas inspecciones o nuevos ensayos; o bien

b) ha cambiado cualquier información del documento de comunicación (a excepción de sus

documentos adjuntos); o bien

c) se solicita la homologación de una serie de modificaciones posteriores después de su entrada en vigor, que podrá concederse siempre que se cumplan los requisitos de una serie de modificaciones posteriores.

2.7. La confirmación o denegación de la modificación de la homologación de tipo de las Naciones Unidas, con las modificaciones especificadas, se comunicará a las Partes contratantes del Acuerdo de 1958 que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas mediante un formulario de comunicación. Por otra parte, el índice de los documentos de información y los informes de ensayo, que se adjunta al documento de comunicación, se modificará en consecuencia para mostrar la fecha de la revisión o extensión más reciente.

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

Anexo 4

Numeración de las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas

A partir de la entrada en vigor del Acuerdo de 1958, las Partes contratantes deberán expedir un número de homologación de tipo con arreglo al apartado 1.10 del Anexo 3 para cada nueva homologación de tipo y cada extensión de esa homologación.

A partir de la entrada en vigor del Acuerdo de 1958 y a pesar de que las disposiciones sobre marcas de homologación de cualquier versión de los reglamentos de las Naciones Unidas hayan dispuesto lo contrario, el fabricante deberá fijar una marca de homologación, si así se solicita, según las disposiciones de los reglamentos pertinentes de las Naciones Unidas. No obstante, esa marca deberá utilizar los dos primeros dígitos de la sección 2 y los dígitos de la sección 3 del número de homologación mencionados en el presente anexo como número de homologación para cada vehículo con ruedas, equipo o pieza para el que se haya concedido

una nueva homologación o para el que se hayan ampliado las homologaciones. Sin embargo, esta disposición no será aplicable cuando un reglamento de las Naciones Unidas exija la utilización de un código de homologación o un código de identificación en la marca de homologación en lugar de un número de homologación. Los ceros delante de la sección 3 pueden omitirse.

Se asignará un número de homologación a cada tipo homologado. El número de homologación constará de 4 secciones. Cada sección irá separada por el carácter «*».

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

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

a) dos dígitos (con ceros delante si es necesario) que indican la serie de modificaciones que incorporan las disposiciones técnicas del reglamento de las Naciones Unidas aplicado a la homologación (00 para el reglamento en su forma original);

b) una barra inclinada y dos dígitos (con ceros delante si es necesario) que indican el número del suplemento de la serie de modificaciones aplicada a la homologación (00 para la serie de modificaciones en su forma original);

c) una barra inclinada y uno o dos caracteres que indican la fase de aplicación, si procede.

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

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

Todos los dígitos serán dígitos arábigos.

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

Ejemplo de la segunda extensión de la cuarta homologación de tipo expedida por los Países Bajos con arreglo al reglamento de las Naciones Unidas Nº 58 en su versión original:

E4*58R00/00*0004*02

Ejemplo de la primera extensión de la 2 439.a homologación de tipo expedida por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para la homologación de un vehículo con arreglo al reglamento de las Naciones Unidas Nº 83, tercera serie de modificaciones, versión para un vehículo de categoría M, N1 de clase I con respecto a la emisión de contaminantes de acuerdo con los requisitos de combustible del motor:

E11*83R03/00J*2439*01

Anexo 5

Distribución de la documentación de homologación

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

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

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

las Naciones Unidas. La base de datos generará ese identificador único de manera automática.

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

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

Anexo 6

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

1.
Problemas de interpretación antes de la concesión de la homologación de tipo de l as Naciones Unidas.

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

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

permitirá un plazo de catorce días para las respuestas de las demás autoridades de homologación.

a) La autoridad de homologación tendrá en cuenta las observaciones recibidas y podrá conceder homologaciones de conformidad con la nueva interpretación.

b) Si no es posible tomar una decisión en función de las observaciones recibidas, la autoridad de homologación deberá solicitar nuevas aclaraciones mediante el procedimiento descrito en el apartado 3 a continuación.

2.
Problemas de interpretación después de la concesión de la homologación de tipo de las Naciones Unidas.

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

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

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

b) cuando se haya alcanzado un acuerdo que exija una interpretación nueva o distinta de una práctica actual (por cualquiera de las Partes contratantes), esto se comunicará a las demás Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas en cuestión con carácter de urgencia y las demás Partes tendrán catorce días para comentar la decisión, tras lo cual las autoridades de homologación, teniendo en cuenta las observaciones recibidas, podrán emitir homologaciones de tipo de las Naciones Unidas de conformidad con la nueva

interpretación;

c) en caso de no poder llegar a un acuerdo, las Partes contratantes de que se trate deberán solicitar un nuevo examen por el proceso de arbitraje que se describe en el apartado 3 a continuación;

d) en cualquier caso, el asunto se someterá a la atención del grupo de trabajo competente auxiliar del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Si se considera necesario, el grupo de trabajo auxiliar presentará al WP.29 propuestas de modificaciones de los reglamentos dirigidas a resolver la diferencia de interpretaciones.

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

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

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

a) se tienen plenamente en cuenta las diferentes opiniones de las autoridades de homologación de las Partes contratantes de que se trate, así como las opiniones de las demás Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas;

b) las decisiones se basan en asesoramiento técnico adecuado, teniendo plenamente en cuenta la materia;

c) siempre que ha sido posible, se ha llegado a una decisión unánime;

d) los procedimientos son transparentes y auditables.

Si fuera necesario para resolver el problema, el presidente podrá presentar un nuevo punto

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

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

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

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

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

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

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

Anexo 7

Procedimiento de homologaciones con exención relativas a nuevas tecnologías

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

2. En espera de la decisión sobre la concesión de la autorización de la homologación con exención, la Parte contratante que aplique el reglamento de las Naciones Unidas podrá conceder una homologación provisional solo para su territorio. Otras Partes contratantes que apliquen dicho reglamento podrán decidir aceptar esta homologación provisional en su territorio.

3. La Parte contratante que haya concedido la homologación provisional mencionada en el apartado 2 del presente anexo notificará al Comité de Administración su decisión y presentará un expediente con lo siguiente:

a) motivos por los cuales las tecnologías o conceptos en cuestión hacen que el vehículo, equipo o pieza sean incompatibles con los requisitos del reglamento de las Naciones Unidas;

b) una descripción de los aspectos de seguridad, de protección del medio ambiente y de otro tipo y las medidas adoptadas;

c) una descripción de los ensayos y los resultados que demuestre que queda garantizado, como mínimo, un nivel de seguridad y protección medioambiental equivalente al garantizado por los requisitos cuya exención se solicita;

d) una solicitud de autorización para conceder una homologación con exención del reglamento de las Naciones Unidas para el tipo de vehículo, equipo o pieza.

4. El Comité de Administración examinará la notificación completa a que se refiere el apartado 3 del presente anexo en su propia sesión tras la recepción de la notificación, siempre que la notificación se haya recibido al menos tres meses antes de dicha sesión. Tras examinar la notificación, el Comité de Administración podrá decidir autorizar o denegar la concesión de la homologación con exención o remitir el asunto al grupo de trabajo auxiliar competente.

5. La decisión del Comité de Administración se aprobará de conformidad con el procedimiento indicado en el artículo 8º del apéndice.

6. La homologación con exención solicitada de conformidad con un reglamento de las

Naciones Unidas, mencionada en el apartado 3 del presente anexo, se considerará autorizada a menos que, en el plazo de un mes a partir de la notificación por el Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas de la decisión de autorización del Comité de Administración, más de una quinta parte de las Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas en el momento de la notificación haya informado al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas su desacuerdo con la homologación con exención.

7. Cuando la autorización para conceder la homologación con exención se haya adoptado, el Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas lo comunicará lo antes posible a las Partes contratantes que apliquen el reglamento pertinente de las Naciones Unidas.

A partir de la fecha de esa notificación, la Parte contratante a que se refiere el apartado 3 del presente anexo puede entregar la homologación con exención de conformidad con el reglamento de las Naciones Unidas. Las Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas aceptarán la homologación con exención, a excepción de aquellas que hayan notificado su desacuerdo o su intención de no aceptarla de inmediato al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. Las Partes contratantes que hayan notificado su desacuerdo o su intención de no aceptar la homologación con exención de inmediato, con la autorización del Comité de Administración pueden, en una fecha posterior, aceptar la homologación con exención mediante notificación de su decisión al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

8. El Comité de Administración especificará las restricciones contenidas en la decisión de autorización. Los plazos no podrán ser inferiores a treinta y seis meses. Las Partes contratantes que apliquen el reglamento de las Naciones Unidas deberán aceptar la homologación con exención por lo menos hasta la expiración del plazo, en su caso, o cuando el reglamento de las Naciones Unidas en cuestión se modifique posteriormente según los apartados 9 y 10 del presente anexo con el fin de tener en cuenta la tecnología comprendida en la homologación con exención, hasta la fecha a partir de la cual las Partes contratantes podrán denegar homologaciones según la versión anterior del reglamento de las Naciones

Unidas, lo que ocurra antes.

La Parte contratante autorizada a conceder la homologación con exención deberá garantizar que el fabricante cumple todas las restricciones asociadas con la homologación y que en el formulario de comunicación se indique claramente que se basa en una exención autorizada por el Comité de Administración.

9. Simultáneamente, el Comité de Administración informará al grupo de trabajo auxiliar responsable del reglamento de las Naciones Unidas acerca de la autorización para la concesión de la homologación con exención.

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

10. Tan pronto como se haya modificado y haya entrado en vigor el reglamento de las Naciones Unidas con el fin de tener en cuenta la tecnología para la que se ha concedido la homologación con exención, el fabricante estará autorizado a solicitar la homologación de tipo de conformidad con el reglamento de las Naciones Unidas modificado, en sustitución de la homologación con exención concedida previamente según dicho reglamento. Tan pronto como resulte razonable, la autoridad de homologación que conceda esa homologación de tipo deberá retirar la homologación con exención o informar a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación con exención de que se va a retirar esa homologación con exención.

11. Si el procedimiento para modificar el reglamento de las Naciones Unidas no se completa antes del vencimiento del plazo definido en el apartado 8 del presente anexo, se podrá prorrogar la validez de la homologación con exención a petición de la Parte contratante que la haya concedido, a reserva de una decisión adoptada con arreglo al procedimiento descrito en los apartados 2 y 3 del presente anexo. Sin embargo, si la Parte contratante que ha sido

autorizada a conceder la homologación con exención no ha presentado una propuesta para modificar el reglamento de las Naciones Unidas antes de la fecha tope especificada en el apartado 9 del presente anexo, dicha Parte contratante deberá retirar inmediatamente esta homologación con exención, teniendo en cuenta no obstante el plazo tal como se define en el apartado 8 del presente anexo. La Parte contratante que ha retirado la homologación con exención informará al Comité de Administración en consonancia en su próxima sesión.

12. Si el Comité de Administración decide denegar una autorización para conceder una homologación con exención, la Parte contratante que haya expedido la homologación provisional a que se refiere el apartado 2 del presente anexo podrá retirar esa homologación provisional. En ese caso, dicha Parte contratante deberá dar aviso inmediato al titular de la homologación provisional de que esta, concedida de conformidad con el apartado 2 del presente anexo, se retirará seis meses después de la fecha de la decisión, teniendo en cuenta que la homologación provisional será válida por lo menos durante doce meses a partir de la fecha de su concesión.

Anexo 8

Condiciones generales relativas a los métodos de ensayo virtual

1. Modelo de ensayo virtual.

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

a) finalidad;

b) modelo estructural;

c) condiciones límite;

d) hipótesis de carga;

e) cálculo;

f) evaluación;

g) documentación.

2. Fundamentos de la simulación y el cálculo por ordenador.

2.1. Modelo matemático.

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

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

2.2. Proceso de validación del modelo matemático.

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

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

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

2.3. Documentación.

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

3. Herramientas y apoyo.

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

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

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

La suscrita Directora de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Colombia

CERTIFICA:

Que el texto que acompaña al presente Proyecto de Ley es copia fiel y completa del texto original en español del «Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas», suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958, documento que fue descargado del Diario Oficial de la Unión Europea, mediante el enlace https://eur-lex.europa.eu/legal-conten/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1011(01)&from=LT y que consta en catorce (14) folios.

Dado en Bogotá, D.C., a los un (1) días del mes de octubre de dos mil veintiuno (2021).

Alejandra Valencia Gartner

Directora de Asuntos Jurídicos Internacionales

1 Antiguos títulos del Acuerdo:

Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958 relativo a la adopción de condiciones uniformes

de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor (versión original);

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

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

1 “Autoridad competente” es la autoridad de homologación o la autoridad designada, o bien, un organismo de acreditación correspondiente que actúe en nombre de las mismas.

Exposición de motivos del proyecto de ley

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

Honorables senadores y representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 150 numeral 16, 189 numeral 2º y 224 de la Constitución Política de Colombia, presentamos al honorable Congreso de la República el proyecto de ley “Por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo relativo a la adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los Vehículos de Ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos Reglamentos de las Naciones Unidas”, adoptado en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.

1. Introducción.

La protección del derecho a la vida y a la integridad humana ha sido consagrada como labor fundamental del Estado y, por lo tanto, demanda de su parte la definición y el ejercicio de acciones que permitan superar aquellas situaciones que dificultan su amparo. En los últimos años, las autoridades han tenido que enfrentarse al reto de la siniestralidad vial[1] como una problemática de importantes dimensiones dada la afectación que genera sobre los mencionados derechos.

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

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

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

En este sentido, es importante mencionar que una de las recomendaciones que se han

emitido a nivel mundial, consiste en la exigencia de mayores estándares de seguridad para los vehículos automotores. La normalización de la regulación de vehículos es uno de los desafíos fundamentales de las políticas públicas para mejorar los niveles de seguridad vial y desarrollo sostenible, por lo cual a nivel internacional se han logrado avances fundamentales en cuanto a la armonización y la estandarización de las normas nacionales de fabricación de vehículos y de sus componentes.

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

El acuerdo es reconocido internacionalmente como un instrumento eficaz para garantizar un alto nivel de seguridad, protección del medio ambiente y eficacia energética de los vehículos, cuenta con 152 reglamentos y actualmente con 63 Partes Contratantes, entre ellas se encuentran países como Japón, Australia, Sudáfrica, Nueva Zelanda, la República de Corea, Malasia, Tailandia, Túnez, Egipto y los países de la Unión Europea. Es de resaltar que ningún país de América Latina y del Caribe es Parte Contratante del Acuerdo.

A nivel nacional, el Plan Nacional de Seguridad Vial, ajustado mediante Resolución 2273 de 2014, reconoce la importancia de contar con una regulación vehicular uniforme, que cumpla estándares internacionales, por ello, en el Pilar Estratégico de Vehículos establece como una acción puntual del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el "impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y creación de

laboratorios de ensayo y calibración", dirigidos a los vehículos de transporte público, especial y de carga, vehículos particulares importados y/o ensamblados en el país y vehículos tipo motocicleta importados y/o ensamblados en el país (Ministerio de Transporte, 2014).

Los Reglamentos Técnicos del Acuerdo de 1958, ofrecen unos estándares mínimos de protección que proveen a los ocupantes de vehículos y a terceros en las vías, una mayor protección en caso de un siniestro vial, comparado con la ausencia de estos. Por su parte, la OMS ha advertido en su informe de 2015 que la implementación de estándares de seguridad vehicular juega un rol crítico tanto en la prevención de siniestros de tránsito como en la reducción de la probabilidad de lesiones de gravedad (Dejusticia, 2020).

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

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

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

2. Objetivo.

El proyecto de ley sometido a consideración del Honorable Congreso de la República, tiene como objetivo principal disminuir las externalidades negativas generadas por el uso de vehículos automotores en el país, específicamente en materia de siniestros de tránsito[(2)], a través de la adhesión de Colombia al Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas (Organización de las Naciones Unidas, 2017), lo cual permitiría que los vehículos nuevos, sistemas y partes, que se comercialicen en Colombia, tengan mayores estándares de seguridad, acorde con las exigencias establecidas en los mercados internacionales.

3. Contexto mundial de la seguridad vial.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, la siniestralidad vial[(3)] es una epidemia y una crisis, en la cual se presentaron 1,35 millones de víctimas fatales en 2019 en el mundo, es decir, aproximadamente 3.700 fallecimientos diariamente. El 90% de estos sucesos ocurrió en países de ingresos bajos y medios; e infortunadamente fue la principal causa de muerte de personas entre 5 y 29 años.

3.1. Cifras de siniestralidad mundial.

En el siglo en curso, el comportamiento de la siniestralidad ha sido creciente de manera sostenida, a razón media anual de 1,0%, tasa de crecimiento similar al 1,5% al cual crece la población mundial, mientras que la tasa media de motorización mundial crece al 5,8% (Ver Ilustración 3-1).

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

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

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

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

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

3.2. Parque automotor mundial.

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

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

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

Con el propósito de analizar la siniestralidad de acuerdo con el tamaño del parque

automotor, y hacer comparables las regiones, se presenta la tasa de fatalidades por cada 10.000 vehículos (Ver Ilustración 3-6).

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

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

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

En febrero de 2020 se realizó la Tercera Conferencia Ministerial Global de Seguridad Vial, en Estocolmo (Suecia). Allí se dio final del decenio de acción de las Naciones Unidas 2011-2020 y punto de partida para una colaboración continua global hasta el año 2030, en donde Colombia estuvo presente como un invitado destacado (Ilustración 3-7).

La primera de estas conferencias tuvo lugar en Rusia en 2009, y se declaró el inicio del decenio de acción por la seguridad vial (2011-2020) a través de la declaración de Moscú. En el año 2015, se realizó en Brasil la segunda, en donde se realizó el balance de la primera mitad del decenio y dando como resultado la declaración de Brasilia[4].

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

a) Hacer de la década 2020-2030 un periodo de acción ambicioso y continuo, y de cumplimiento, manteniendo el objetivo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos en siniestros de tráfico[5].

b) Cooperar internacionalmente para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible

relacionados.

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Reafirmar compromiso de la implementación de la Agenda 2030, reconociendo sinergias entre las áreas políticas de los ODS;

2. Abordar la conexidad entre seguridad vial, salud mental y física, desarrollo, educación, equidad, igualdad de género, ciudades sostenibles, ambiente y cambio climático;

3. Reducir las muertes y lesiones graves por siniestros de tráfico en al menos un 50% entre 2020 y 2030; de conformidad con el objetivo ODS 3.6, para todos los actores viales;

4. Abordar con carácter prioritario la carga inaceptable que representan las lesiones causadas por el tránsito en los niños y los jóvenes, aumentando el compromiso para la salud

de mujeres, niños y adolescentes;

5. Asegurar el compromiso y la responsabilidad política al más alto nivel, y establecer estrategias y planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para la seguridad vial;

6. Alentar la posibilidad de adherirse a los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad de vehículos y carreteras, e implementar sus disposiciones o reglamentos de seguridad;

7. Incluir un enfoque de sistemas seguros como elemento de la planeación territorial, red vial y sistemas de transporte; gobernanza mediante la capacidad institucional; y atención de víctimas;

8. Acelerar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover la actividad física, como caminar y andar en bicicleta;

9. Fomentar el desarrollo, aplicación y uso de tecnologías desde la prevención de siniestros hasta la respuesta de emergencia y atención de traumas;

10. Asegurar el acceso oportuno a atención médica de emergencia y de calidad para los heridos, incluyendo apoyo mental, social y legal para las víctimas, los sobrevivientes y las familias;

11. Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad y exigir máximo 30 km/h en zonas donde actores viales vulnerables transitan, excepto cuando existan pruebas sólidas de condiciones de seguridad;

12. Asegurar que los vehículos comercializados en 2030 estén equipados con los niveles adecuados de seguridad, y que se ofrezcan incentivos para vehículos con mayores estándares;

13. Asegurar unas normas mínimas como requisito clave para las inversiones y la mejora de la infraestructura vial;

14. Instar al sector privado a que contribuyan aplicando principios de sistema seguro a toda su cadena de valor y que presenten informes del desempeño;

15. Instar al sector público en todos los niveles a adquirir servicios de transporte y flotas de vehículos seguros y sostenibles, y animar al sector privado a seguir este ejemplo;

16. Fomentar mayor inversión en seguridad vial, reconociendo las altas tasas de retorno de los proyectos y programas de prevención de lesiones y ampliar las actividades para cumplir con los ODS;

17. Destacar la importancia de informar progresos en consecución de objetivos y seguir reuniendo, publicando y difundiendo datos disponibles y comparables de observatorios regionales;

18. Instar a la Organización Mundial de la Salud que prepare un inventario de estrategias e iniciativas comprobadas de diferentes países que hayan reducido las muertes para su publicación en 2024.

Una relevante conclusión de la declaración de Estocolmo es:

————-

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

————

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

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

4. Siniestralidad vial en Colombia.

Las últimas tres décadas de la seguridad vial presentan cinco momentos de cambios en las tendencias, como se presenta en la Tabla 4-1.

El momento de mayor criticidad correspondió al inicio de la década de los 90, en la cual se creó el Fondo de Prevención Vial. Con el incremento acelerado de la motorización a partir del año 2005[(6)], se incrementa la exposición y con ello el riesgo de siniestralidad, lo cual genera un incremento en las víctimas fatales. En 2016, entra en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial. (Ver Ilustración 4-1).

Así mismo, la Ilustración 4-1 muestra como si bien aumenta la población y el parque automotor, se evidencian los frutos de los esfuerzos de contención desde la entrada en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Resalta estos resultados en los análisis relativizados en función de la población y del tamaño del parque automotor, que resaltan la contención y potencial de disminución.

En el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, fijó la meta para el país de disminuir la siniestralidad, estableciendo como límite superior 5.320 víctimas fatales para el año 2022 (Ver Ilustración 4-1)[(7)], que es consistente con la meta del documento CONPES 3918, de reducir la tasa de siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes hasta 8,35 para el año 2030 (CONPES, 2018) (Ver capítulo 5.4)

Para permitir la comparación entre periodos y con otros países, se presenta en el segundo eje de la Ilustración 4-1 las tasas de fatalidades por cada 100.000 habitantes y por cada 10.000 vehículos (Ver capítulo 3). En función de la población, Colombia está regresando a las tasas más bajas de las últimas tres décadas; y en función del creciente parque automotor,

presenta las cifras más bajas de las últimas dos décadas[8].

4.1. Comportamiento de la siniestralidad vial en Colombia.

Analizando las cifras a partir de la aceleración del crecimiento del parque automotor (2005) hasta la fecha (Ilustración 4-2), se identifica cómo el motociclista es el actor vial más vulnerable y el que presenta mayor crecimiento; los comportamientos de los demás actores viales presentan leves tendencias decrecientes[9] (incluso cuando la población y el parque vehicular es creciente); y adicionalmente, una constante disminución de la falta de información (Entre 2005 y 2019, 2019 es el primer año que tiene la cifra en dos dígitos).

Para conocer la interacción entre los actores viales, se presenta en la Tabla 4-2 la matriz de colisión para el año 2019, que permite identificar los conflictos viales de mayor impacto de manera que permite la comprensión de las fatalidades de manera integral. En las filas se identifica en qué tipo de vehículo viajaba la víctima fatal, y en las columnas contra qué actor vial, objeto u otro se presentó el siniestro.

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

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

• En el caso de los motociclistas, el 22% falleció colisionando contra un objeto fijo; 18% contra un vehículo individual; 18% contra un vehículo de carga; 18% sufrió caída del vehículo o a precipicio, o incendio; y el 15% contra otra motocicleta.

• En cuanto a peatones, el 39% falleció por colisión contra motocicleta; 28% contra vehículo individual; 10% contra vehículos de carga; y 10% contra vehículos de transporte de pasajeros.

• Con relación a vehículo particular, el 41% sufrió de caída del vehículo, incendio, volcamiento o caída a precipicio; 22% colisionó contra un objeto fijo; 13% contra transporte de carga; 12% contra otro vehículo particular; 8% contra vehículos de transporte de pasajeros; y 3% contra motocicleta.

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

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

En cuanto a los grupos etarios, el segmento poblacional desde 20 hasta 30 años es el que presenta mayores víctimas fatales (Ver Tabla 4-3).

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

Finalmente, el Departamento Nacional de Planeación a través de (Lat Global, 2018) identificó como los costos de siniestralidad vial en motocicletas en Colombia entre el año 2015 y el año 2017 representaron entre el 1,3% y el 1,4% del PIB; esto indica que, si los motociclistas en el país representan aproximadamente el 50% de las víctimas, se podría estimar que los costos totales de la siniestralidad vial en el país para el mismo periodo representaron entre el 2,6% y el 2,8% del total del PIB nacional.

4.2. Comparación de la siniestralidad mundial con la siniestralidad en Colombia.

Esta comparación toma como referencia la situación mundial en materia de siniestralidad vial, la región que se identifica como referente mundial en materia (Europa), y la región donde se localiza Colombia (Las Américas). En la Ilustración 4-4 se presenta la comparación.

Con relación a la tasa de víctimas fatales por cada 100.000 habitantes, es posible afirmar

que el gran primer esfuerzo del planeta es la contención de las cifras (salvo casos particulares como Europa, de acuerdo con la Ilustración 3-4 y la Ilustración 4-4), y el siguiente paso debe ser la disminución de las cifras.

Esa conclusión es válida para Colombia, que desde el 2005 y hasta el 2016 presentó una tendencia creciente, y desde allí hasta el año 2019 ha contenido el crecimiento de las fatalidades viales (Ver Ilustración 4-1), y por lo tanto, requiere disminuir las cifras como lo indica el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. En este sentido, se hace necesario analizar los ritmos de variación media anual de las cifras absolutas de manera que sean comparables (Ver Ilustración 4-5).

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

Comparando los ritmos de crecimiento de la población, del parque vehicular y de las fatalidades viales de Colombia con las de las regiones de la Organización de las Naciones Unidas (Ver Ilustración 4-5), sobresalen las siguientes conclusiones:

a) La población colombiana crece a un ritmo similar que el promedio mundial (1,2% y 1,5%, respectivamente), que supera ampliamente el ritmo de crecimiento de Europa (0,1%) y en el doble Oceanía y Asía Pacífico (0,6%).

b) El crecimiento del parque automotor colombiano (10,2%) triplica el ritmo de crecimiento de su región y de Europa (3,2% y 3,5%), y se asemeja a la región del sudeste asiático de mayor crecimiento (12,1%).

c) El crecimiento de las fatalidades viales en Colombia (0,6%) crecen a la mitad del ritmo mundial (1,0%) y es seis veces más baja que el ritmo de crecimiento de fatalidades del sudeste asiático (3,1%), pero son opuestas al ritmo de decrecimiento europeo o de Oceanía y Asia Pacífico (3,1% y -0,5%).

5. Política de seguridad vial en Colombia

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

5.1. Objetivos de desarrollo sostenible.

La seguridad vial tiene incidencia directa en la consecución de un futuro sostenible para todos (Tabla 5-1).

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

8. **Trabajo decente y crecimiento económico.** Los costos de siniestralidad vial en motocicletas en Colombia entre el año 2015 y el año 2017 representaron al menos entre el 1,3% y el 1,4% del PIB (Lat Global, 2018); esto indica que, si los motociclistas en el país representan aproximadamente el 50% de las víctimas, se podría estimar que los costos totales de la siniestralidad vial en el país para el mismo periodo representaron entre el 2,6% y el 2,8% del total del PIB nacional. La Organización Mundial de La Salud (OMS), indica que los siniestros de tránsito generan consecuencias económicas negativas, entre el 1 y el 3% del producto nacional bruto, PNB. La disminución en el número de muertes y lesionados generaría el crecimiento económico del país que lo logre, además que permitiría a las familias invertir en su desarrollo personal a través de la educación o bienestar, al no tenerse costos en salud adicionales, como consecuencia de lesiones derivadas de estos hechos de tránsito.

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

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

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

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

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

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

a) MinTransporte, ANSV, MinCIT, MADS y demás entidades competentes, aplicarán las mejores prácticas de regulación técnica vehicular y de elementos de protección personal, armonizadas con estándares mundiales vigentes.

b) MinTransporte y MADS, con la ANSV, ajustarán la regulación, criterios de inspección, metodología y parámetros de la revisión técnico-mecánica, incluyendo mecanismos sancionatorios que disminuyan su evasión y fraude, y garanticen la confiabilidad de resultados.

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

En la Tabla 5-2 se presentan las metas del PND en materia de seguridad vial, las cuales guardan absoluta correspondencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

5.3. Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2021.

Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2021 define cinco pilares estratégicos, correspondientes a (Ministerio de Transporte, 2011)

a) Gestión institucional

b) Comportamiento humano

c) Atención y rehabilitación a víctimas

d) Infraestructura

e) Vehículos

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

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

5.4. Documentos CONPES.

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

El documento CONPES 3918 “Estrategia para la implementación de los objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en Colombia”, plantea 156 indicadores nacionales y metas del país para el año 2030, entre las cuales se encuentra pasar de una tasa general de mortalidad por siniestros de tránsito terrestre de 14,87 en 2015 a 8,35 en 2030 (CONPES, 2018).

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

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

El documento CONPES 3943 “Política para el mejoramiento de la calidad del aire”, identifica un problema las emisiones[10] al aire provenientes de fuentes móviles, y en especial como la alta edad del parque automotor ocasiona mayores emisiones contaminantes, debido a la ineficiencia, y la ausencia de sistemas de control de emisiones. De allí la necesidad de sustituirlos por otros de menor edad y mejores tecnologías (CONPES, 2018).

En el marco de las mejores prácticas en materia regulatoria, se expidió el Documento CONPES 3816 “Mejora normativa: análisis de impacto” que muestra la hoja de ruta para la

eficiencia normativa, como la correspondiente a reglamentos técnicos (CONPES, 2014).

———-

De acuerdo con lo anterior, la falta de estándares vehiculares cada vez más exigentes en Colombia contribuye anualmente a la existencia de 6.800 víctimas fatales por siniestralidad vial. Esto corresponde en términos económicos a la pérdida anual del 2,8% del PIB por siniestralidad vial.

———-

6. Instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.

Las Naciones Unidas cuentan con siete instrumentos jurídicos fundamentales para la seguridad vial[(11)], que son administrados por la Comisión Europea de las Naciones Unidas (UNECE) y son considerados los de mayor prioridad para salvar vidas en las vías (Federación Internacional del Automóvil – FIA, 2019):

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

Provee el marco legal para adoptar estándares y requisitos técnicos uniformes para vehículos de ruedas y a los sistemas y partes que puedan instalarse o utilizarse en ellos, específicamente relacionados con seguridad vial y ambientales. En la actualidad están vigentes 152 reglamentos (incluyendo frenos, neumáticos, cinturones, cascos).

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

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

• Convención de 1968 sobre el Tráfico por Carreteras (1968 Tráfico)

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

• Convención de 1968 sobre señalización vial (1968 Señalización)

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

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

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

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

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

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

Este acuerdo fue suscrito en Ginebra el 25 de junio de 1998 y difiere del Acuerdo de 1958 en que tiene menos reglamentos técnicos (los cuales ya están incluidos en el Acuerdo de 1858 mediante reglamentos equivalentes), no establece un procedimiento administrativo para demostrar la conformidad del producto al reglamento y no permite el tratamiento de reconocimiento mutuo.

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

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

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

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

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

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

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

6.1. Adhesiones a los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas.

De acuerdo con las particularidades y necesidades, cada país va presentando su interés en ser miembro contratante de los acuerdos de las Naciones Unidas. En la Ilustración 6-1 se

presentan las adhesiones a los acuerdos o convenciones por grupos de países comparables.

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

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

Por su parte, Latinoamérica muestra un avance mínimo en la atención de la recomendación de la declaración de Estocolmo, donde solo el 45% de los países están ratificados o firmaron el acuerdo de “1968 Tráfico” y el 35% de “1968 Señalización”, mientras que los demás se encuentran en 0% (Ver Ilustración 6-2).

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

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

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

Finalmente, con el propósito de comparar los análisis de acuerdo con la regionalización de la Organización de las Naciones Unidas, se presenta esta agrupación en la Ilustración 6-3. Las conclusiones son muy similares al análisis continental.

Ilustración 6-3: Adhesiones a los acuerdos o convenciones por regiones ONU

7. Sistema de reglamentación vehicular de las Naciones Unidas.

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

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

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

En el marco del Foro Mundial WP.29, se establecen los requerimientos de desempeño en los campos de seguridad activa (frenado y sistemas avanzados de frenado, iluminación y dispositivos de señalización vehicular y de advertencia sonoros, llantas, espejos, campo de visión, equipo de dirección, entre otros), de seguridad pasiva (protección de ocupantes en caso de colisión frontal, lateral, trasera, sistemas de protección lateral para actores vulnerables, sistemas de protección para peatones, cinturones de seguridad y sus anclajes,

apoyacabezas, sistemas de retención infantil, entre otros), protección al medio ambiente (emisiones de gases y partículas contaminantes, consumo de combustible y dispositivos anticontaminantes, contaminación acústica, reutilización y reciclado de partes vehiculares, entre otros) y seguridad en general (cascos de motociclistas, vidrios, dispositivos de enganche, características generales de construcción de buses, entre otros).

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

• Iniciar y continuar el proceso encaminado a la armonización o la elaboración de reglamentos técnicos o la enmienda de reglamentos técnicos que puedan ser aceptados en todo el mundo y que tengan por objeto mejorar la seguridad de los vehículos, proteger el medio ambiente, promover la eficiencia energética y proteger contra el robo, estableciendo condiciones uniformes para la práctica de inspecciones técnicas periódicas y reforzando las relaciones económicas en el mundo.

• Desarrollar y realizar medidas de adaptación de los instrumentos jurídicos al progreso técnico, lograr la coordinación entre herramientas legales, desarrollar las directrices para el establecimiento de requisitos técnicos y procedimientos para la evaluación del cumplimiento.

• Fomentar el reconocimiento recíproco de las homologaciones, certificaciones e inspecciones técnicas periódicas entre las Partes Contratantes de los acuerdos.

• Servir de órgano técnico especializado para los acuerdos pertinentes supervisados por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE y desarrollar recomendaciones sobre la elaboración o la enmienda de reglamentos técnicos que puedan ser aceptados a nivel mundial en el mundo entero y las condiciones de la inspección técnica periódica.

• Promover la participación de todos los países favoreciendo la cooperación y la colaboración con los países que no participen todavía en las actividades del WP.29 en cuestiones técnicas que serán discutidas en el Foro.

• Incitar a todos sus participantes a aplicar o a incluir en su legislación los reglamentos

técnicos armonizados y las condiciones para la inspección periódica.

• Elaborar el programa de trabajo en relación con cada uno de los acuerdos.

• Facilitar el cumplimiento por las Partes Contratantes de las obligaciones establecidos en los respectivos acuerdos.

• Garantizar la apertura y la transparencia en los períodos de sesiones del WP.29 que se llevan a cabo.

• Asegurar la coherencia entre los reglamentos y reglas elaborados en el marco jurídico de los acuerdos de 1958, 1997 y 1998 referidos en el capítulo 6 de la presente exposición de motivos.

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

Existen seis (6) grupos de trabajo dentro del WP.29 y uno adicional denominado “informal”, los cuales revisan los diferentes temas de interés, entre los cuales se resaltan los siguientes como se puede observar en la Tabla 7-1.

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

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

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

técnicos de la ONU.

• El Acuerdo de 1998 es un acuerdo global, al igual que el Acuerdo de 1958 y establece un proceso a través del cual los países de todas las regiones del mundo pueden desarrollar conjuntamente Reglamentos Técnicos Globales de las Naciones Unidas para vehículos y sus componentes; sin embargo, no permite efectuar el reconocimiento mutuo de certificaciones, dificultando la armonización en los procesos de declaración de la conformidad, y el control efectivo al cumplimiento de los reglamentos en el contexto internacional. Esta falta de unificación en la aplicación de los reglamentos se observa en el caso de Estados Unidos y Canadá, que son signatarios del Acuerdo de 1998 y no del Acuerdo de 1958, por lo cual cuentan con sus propias normas federales de seguridad para vehículos y un esquema de certificación en donde el fabricante o importador de un vehículo o componente certifica que estos cumplen con todos los requerimientos, lo cual dificulta su aplicación en otros países.

• El Acuerdo de 1958 es el único de los acuerdos que ofrece, no solo el espacio para contar con una reglamentación técnica común, sino que también proporciona un marco administrativo robusto y estandarizado para efectuar su debida verificación y control, lo cual permite superar la problemática identificada en materia de comercialización de vehículos nuevos en el país.

La Ilustración 7-2. muestra los países (Partes Contratantes) que hacen parte de los acuerdos de 1958 y de 1998.

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

————

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

———–

7.1. Acuerdo de 1958.

7.1.1. Descripción.

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

El Acuerdo de 1958 tiene como objeto:

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

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

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

La homologación de tipo, establecida en el Acuerdo de 1958, se define como el

procedimiento administrativo en virtud del cual las autoridades competentes de una Parte Contratante declaran, tras llevar a cabo las verificaciones necesarias, que un vehículo, sistema o parte presentado por el fabricante se ajusta a las prescripciones del reglamento correspondiente.

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

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

En el estatus más reciente del Acuerdo de 1958 (UNECE, Status of the 1958 Agreement, Febrero 2020), se encuentran actualmente 64 partes Contratantes entre los de Unión Europea, y otras como Japón, Australia, África del Sur, Nueva Zelanda, la República de Corea, Malasia, Tailandia, Túnez, Egipto y Nigeria.

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

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

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

7.1.2. Principales consideraciones del Acuerdo de 1958.

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

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

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

Entre las principales consideraciones al acuerdo se encuentran las siguientes.

a) Pueden ser Partes Contratantes del Acuerdo de 1958 los países miembros de la CEPE, otros miembros de las Naciones Unidas y las organizaciones regionales de integración económica que participan en las actividades de la CEPE.

b) Una nueva parte contratante al adherirse al Acuerdo de 1958 no está obligada a aplicar todos los reglamentos ONU vigentes y puede elegir cuáles aplicar e incluso tiene la opción de no aplicar ninguno.

c) El Acuerdo de 1958, además de mejorar las condiciones de seguridad, de los sistemas y partes del vehículo, busca la eliminación de barreras técnicas al comercio vía la homologación de tipo y el reconocimiento recíproco de las homologaciones otorgadas.

d) Los Reglamentos ONU anexos al Acuerdo de 1958 incluyen las especificaciones técnicas; los métodos de ensayo para demostrar que se cumplen las especificaciones de desempeño; las condiciones para la concesión de la homologación de tipo y para su reconocimiento recíproco, incluyendo la marcación y las condiciones para garantizar la conformidad de la producción (COP); y la fecha en que el Reglamento ONU entrará en vigor.

e) El Acuerdo de 1958 incluye unas cláusulas de disposiciones administrativas y de

procedimiento aplicables a todos los reglamentos ONU anexos al acuerdo y a todas las Partes Contratantes que apliquen uno o más reglamentos ONU. Estas cláusulas están divididas de la siguiente forma como se muestra en la Tabla 7-2.

f) La documentación sobre la homologación de tipo puede ser compartida electrónicamente, vía DETA. DETA por sus siglas en inglés, “Database for the Exchange of Type Approvals among Authorities”, lo cual permite un intercambio eficiente de información de la construcción y desempeño de vehículos.

g) Las condiciones para que cualquier Parte Contratante pueda otorgar la homologación de tipo internacional para un vehículo completo (IWVTA, por sus siglas en inglés) por medio del Reglamento ONU Nº 0, el cual indica que las homologaciones de tipo otorgadas de conformidad con reglamentos ONU aplicables a vehículos, sistemas y partes de un vehículo se integran en una homologación de tipo de acuerdo con las disposiciones del sistema administrativo IWVTA.

h) Una Parte Contratante que haya adoptado un Reglamento ONU anexo al Acuerdo de 1958 podrá conceder la homologación de tipo al sistema y las partes de los vehículos de motor a los que se aplique ese reglamento y deberá aceptar la homologación de tipo de cualquier otra Parte Contratante que haya adoptado el mismo Reglamento ONU.

i) El Acuerdo de 1958 permite que una Parte Contratante, mediante previa notificación, comience a aplicar un Reglamento ONU después de que haya sido anexado al Acuerdo, o que deje de aplicar un Reglamento ONU que aplicaba hasta entonces. En este último caso, la Parte Contratante deberá notificar su decisión con un año de anticipación al Secretario General de las Naciones Unidas.

j) Las Partes Contratantes que concedan una homologación de tipo deberán disponer de la competencia técnica necesaria y requerida para garantizar la conformidad de la producción. La Parte Contratante que aplique un Reglamento ONU por medio de la homologación de tipo podrá rehusar esta homologación si no se reúnen dichas condiciones.

k) Una Parte Contratante que aplica un Reglamento ONU podrá rechazar vehículos, sistemas y partes que no hayan sido aprobados o certificados de conformidad con el Reglamento ONU

en cuestión.

l) Si una Parte Contratante comprueba que un vehículo, sistemas o partes con marcas de homologación no se ajusta a los prototipos homologados, deberán notificar a las autoridades competentes que concedió la homologación, para que adopte las medidas necesarias en un tiempo especificado para hacer que los productos se ajusten a los prototipos homologados.

En caso de existir un riesgo para la seguridad vial, el medio ambiente, eficiencia energética o el desempeño de tecnología antirrobo, la Parte Contratante que concedió la homologación y posteriormente recibió la información acerca de la no conformidad con el prototipo homologado informará de ello a las demás Partes Contratantes, quienes a su vez podrán prohibir la venta y utilización en su territorio de ese vehículo, sistema o parte sobre ruedas, equipos o partes hasta que la no conformidad sea rectificada y en caso contrario, la homologación podría ser retirada de manera parcial o total.

7.1.3. Reglamentos ONU anexos al Acuerdo de 1958.

El Acuerdo de 1958 tiene actualmente 152 reglamentos anexos, los cuales se van actualizando conforme al progreso tecnológico y técnico, así como a la evolución política de las partes contratantes.

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

Un Reglamento ONU, una vez adoptado es comunicado por el Comité Administrativo al Secretario General de las Naciones Unidas quien a su vez lo notifica a las Partes Contratantes. El reglamento se considerará aprobado a menos que, en un plazo de seis meses desde su notificación por el secretario general, más de un quinto de las partes contratantes existentes en el momento de la notificación hayan informado al secretario general su desacuerdo con el reglamento.

Los reglamentos ONU anexos al Acuerdo de 1958 cubren todas las categorías de vehículos, es decir, vehículos a motor de menos de cuatro ruedas, vehículos a motor de al menos cuatro ruedas, utilizados para el transporte de pasajeros y para el transporte de carga, remolques y semirremolques, vehículos agrícolas, forestales y todoterreno o de carretera. Cada categoría incluye unas subcategorías.

Las principales categorías a las cuales aplican los reglamentos ONU en la Tabla 7-3. La clasificación completa puede ser consultada en (UNECE, Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3), 2017).

7.1.4. Contenido de los reglamentos ONU.

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

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

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

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

• Condiciones para la concesión de homologación de tipo y el reconocimiento mutuo por parte de los Estados Contratantes del acuerdo, incluyendo marcas de homologación[(12)] y las condiciones para garantizar la conformidad de la producción[(13)].

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

• Sanciones por la falta de conformidad de la producción.

• Documentación de soporte por parte del fabricante.

• El Reglamento ONU puede incluir referencias de los laboratorios acreditados por las

autoridades competentes donde deben realizarse los ensayos de los prototipos de los vehículos, sistemas y partes presentados para su homologación.

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

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

• **Protección de ocupantes en caso de colisión (R94 y R95):** Resistencia de impactos ante un choque de impacto frontal (Obligatorio en 48 países) o impacto lateral (Obligatorio en 47 países) a altas velocidades.

• **Control Electrónico de Estabilidad: Reglamento (R140):** Evitar el deslizamiento y la pérdida de control en casos de sobreviraje o subviraje, y es reconocido mundialmente como uno de los sistemas que más disminuye siniestros de tránsito (Obligatorio en 45 países).

• **Protección de peatones (R127):** Parachoques más suaves, flexibles e "indulgentes" pueden reducir la gravedad de un impacto a un peatón, ciclista o motociclista (Obligatorio en 43 países).

• **Sistema de retención (R14 y R16):** Conformado por cinturones de seguridad y anclajes de cinturones de seguridad. El anclaje garantiza que el cinturón de seguridad pueda resistir el impacto sufrido durante un choque, para minimizar el riesgo de que el cinturón de seguridad se suelte y posteriormente que los pasajeros puedan retirarse de sus asientos de manera segura en caso de un choque. Incluye puntos de anclaje de retención infantil (Isofix) para asegurar el sistema de retención que está unido directamente al marco del vehículo (Obligatorios conjuntamente en 50 países). (Obligatorios conjuntamente en 50 países).

• **Sistema de retención infantil (R129):** Dispositivo adicional como una silla suplementaria o una pantalla de impacto, que puedan anclarse a un vehículo de motor. Diseñado para reducir el riesgo de heridas del usuario en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, limitando la movilidad del cuerpo (Obligatorio en 50

países).

• **Frenos ABS (Anti-lock braking system) para motocicletas (R78):** Facilitan la maniobra de frenado evitando el bloqueo de las llantas, permitiendo disminuir la distancia y tiempo de frenado de emergencia (Obligatorio en 35 países).

Si bien estos reglamentos son los priorizados por la Organización Mundial de la Salud, para nuestro país los reglamentos prioritarios son los relativos a seguridad vial (seguridad activa, pasiva y general) de acuerdo con lo detallado en el Anexo 3 – "Reglamentos ONU considerados prioritarios para Colombia".

8. Propuesta de adhesión e implementación al Acuerdo de 1958.

De acuerdo con el análisis realizado por la UNECE y EuroMed TSP, para poder adelantar la adhesión e implementación de los Acuerdos de 1958, es necesario surtir cinco grandes pasos, no necesariamente consecutivos, que permiten garantizar una adecuada puesta en marcha en cada país (UNECE, Euro Med Transport Support Project, 2019):

a) Preparación para la adhesión

b) Revisión y análisis de aspectos estratégicos

c) Adhesión al Acuerdo de 1958

d) Configuración del proceso de certificación

e) Aplicación

El primer paso, requiere la coordinación de responsabilidades a nivel nacional. De acuerdo con el análisis citado, en varias Partes Contratantes del Acuerdo, esta responsabilidad recae sobre el Ministerio de Transporte, en el Ministerio de Industria o en el de Medio Ambiente, por lo cual es necesario revisar desde un primer momento, qué entidad o entidades, asumirían la coordinación y supervisión general de todo el Acuerdo.

El segundo paso exige el estudio detallado del Acuerdo, especialmente por parte de la

entidad o entidades que asumiría el liderazgo en su coordinación.

En este punto es necesario resaltar que el Ministerio de Transporte, con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, vienen liderando el proceso de adhesión al Acuerdo de 1958 (Organización de las Naciones Unidas, 2017), y realizando el debido análisis del acuerdo y sus reglamentos, frente a su alcance, ventajas, desventajas y efectos. En este ejercicio se ha identificado la necesidad de priorizar algunos reglamentos, para que puedan ser implementados una vez se logre la adhesión respectiva, por considerarse prioritarios para la seguridad vial del país.

Lo anterior, en concordancia con el mandato establecido en el artículo 1º parágrafo 5º del acuerdo, según el cual los países deben informar a la Secretaría General de la ONU, los reglamentos técnicos que serán aplicables en su territorio, toda vez que tienen la facultad de aplicar todas las regulaciones, algunas o ninguna. De igual forma, en el marco de esta revisión, se debe establecer si el país está interesado o no en acogerse al sistema de solución de controversias existente en el acuerdo (Organización de las Naciones Unidas, 2017).

El tercer paso es la adhesión al acuerdo. Para ello, se debe aprobar por parte del Congreso de la República, la ley que autorice la adhesión de Colombia al tratado internacional, lo cual posteriormente es validado por la Corte Constitucional, como se detalla en el numeral 12 del presente documento. Surtido el proceso anterior se procede a depositar el instrumento de adhesión ante la Secretaría General de las Naciones Unidas.

A continuación, se presenta un modelo del instrumento de adhesión que deberá presentar Colombia ante la Oficina de Asuntos Legales, OLA, de la ONU:

El acuerdo entrará en vigor seis (6) meses después del depósito del instrumento de adhesión anteriormente referido. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes la fecha de entrada en vigor de esa adhesión.

Teniendo en cuenta que un país que se convirtió en Parte Contratante puede aplicar todos los reglamentos ONU anexados al Acuerdo de 1958, solo una parte de ellos o ninguno es en este instrumento de adhesión se debe realizar dicha precisión (Organización de las Naciones

Unidas, 2017).

El instrumento de adhesión debe ser efectuado personalmente por el Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores de ese país, o por la persona con plenos poderes otorgados por uno de los representantes anteriormente mencionados por el país.

El cuarto paso, consiste en la configuración del proceso para la emisión de los Certificados de Homologación de Tipo, a través de los cuales se certifica que los vehículos, sus sistemas y partes, cumplen con los requisitos establecidos por el Reglamento de las Naciones Unidas.

Para ello se deberá establecer la autoridad de homologación, la cual, para emitir los certificados, deberá designar una red de servicios técnicos que realizarán las pruebas establecidas en cada reglamento.

Los servicios técnicos deberán tener acceso al equipo/ infraestructura necesarios para realizar las pruebas y su personal deberá tener las habilidades técnicas y el conocimiento para realizarlas. Una vez efectuadas las pruebas, los servicios técnicos emitirán el respectivo informe técnico con base en el cual la autoridad de homologación otorgará el certificado de homologación de tipo.

Ahora bien, teniendo en cuenta que no todos los países cuentan con los servicios técnicos requeridos desde un primer momento, el acuerdo prevé que estos puedan designarse desde el propio país o desde cualquier otro, siempre que la autoridad de homologación del respectivo país se haga responsable de verificar que los servicios técnicos estén realizando adecuadamente las pruebas establecidas en el Reglamento Técnico de la ONU.

Las homologaciones de tipo otorgadas por Colombia tendrán el mismo reconocimiento de las aprobaciones efectuadas por las demás autoridades de homologación de los diferentes países suscribientes del acuerdo.

Con relación a la “Aplicación” del acuerdo, UNECE recomienda efectuar las modificaciones que se requieran a la normatividad existente en el país, para facilitar el cumplimiento del acuerdo, así como capacitar a los responsables de este proceso, a través de seminarios, talleres, intercambio de conocimiento con otras partes contratantes, entre otros. En el caso

de Colombia, se debe ajustar o derogar los reglamentos técnicos vehiculares existentes y precisar aspectos administrativos, así como de vigilancia y control.

Los anteriores pasos generales se pueden resumir en el siguiente esquema:

8.1. Reglamentos ONU prioritarios de adopción en Colombia.

Sin perjuicio que en el mediano o largo plazo en Colombia se adopte la totalidad de los Reglamentos de las Naciones Unidas del Acuerdo de 1958, se ha efectuado un ejercicio de priorización para garantizar una implementación gradual para el contexto nacional, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

• Reglamentos ONU prioritarios para la Organización Mundial de la Salud.

• Reglamentos ONU propuestos por el BID.

• Reglamentos ONU identificados por los análisis de impacto normativo desarrollados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte.

• Reglamentos ONU identificados como producto del ejercicio de priorización de la matriz de colisión (Tabla 4-2) propuestos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estos reglamentos están orientados a contar con sistemas y componentes que protejan a los actores más vulnerables, independientemente de la tipología del vehículo en el cual se instalen (Ver Tabla 7-3: Clasificaciones Vehiculares Naciones Unidas).

En el ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.

En el listado de reglamentos priorizados no se incluyen los relativos a protección del medio ambiente, toda vez que estos tienen un tratamiento diferente en el país, de acuerdo con el concepto emitido para el efecto por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de Colombia.

De conformidad con lo establecido en el numeral 5º del artículo 1º del Acuerdo de 1958, la selección de los reglamentos aplicables en Colombia será informada por el Gobierno Colombiano, ante la Oficina de Asuntos Legales (OLA) de la ONU, en el momento de depositar

el instrumento de adhesión al acuerdo.

————-

De acuerdo con el Anexo 3, se consideran prioritarios 17 Reglamentos ONU de Seguridad Activa, 19 Reglamentos ONU de Seguridad Pasiva, 6 Reglamento ONU, de Seguridad General.

————

8.2. Justificación de la adopción de los reglamentos ONU.

La adhesión al Acuerdo de 1958 y la adopción de Reglamentos ONU se justifica teniendo en cuenta la disminución de potenciales impactos negativos en la salud, número de vidas que se podrían salvar, discapacidades evitadas y los potenciales impactos económicos en términos de ingresos, empleo e intercambio comercial.

Para poder tener una aproximación frente al tema, se revisarán dos análisis previos realizados en torno a la reglamentación vehicular en Colombia y en América Latina.

8.2.1. Análisis de Impacto Normativo.

De acuerdo con los análisis de impacto normativo (AIN[14]) elaborados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte, frente a los reglamentos técnicos vehiculares relacionados con frenos, llantas, cinturones de seguridad, acristalamiento y cintas retrorreflectivas, se identificó como problema general, una desactualización de los requerimientos de desempeño en relación con avances técnicos y tecnológicos en seguridad vial a nivel mundial, así como dificultades en la articulación de la inspección, vigilancia y control de la reglamentación vigente y dificultades para aplicar los procedimientos de evaluación de la conformidad, lo que pueden conllevar a posibles aumentos de los índices de siniestralidad, mortalidad y morbilidad.

Así mismo, en cada uno de los análisis de impacto normativo se evaluaron diferentes alternativas con opciones regulatorias como no regulatorias. La evaluación en los aspectos sociales, económicos y operativos analizó la situación actual del país en términos de la reglamentación exigida y los impactos que podrían generar a partir de la adopción de

reglamentación internacional como los reglamentos ONU, concluyendo que la mejor opción es la adopción de reglamentación técnica internacionalmente aceptada como la elaborada por la ONU, en el marco del WP.29.

Para la conclusión anterior se tuvo en cuenta que un siniestro vial afecta a la sociedad en su conjunto, por los impactos que tienen como resultado la gravedad de las lesiones y los fallecidos y que en el año 2018 (Forenses, 2018), 46.416 casos fueron atendidos por siniestros de tránsito; las lesiones fatales corresponden a un total de 6.879 personas fallecidas, es decir 14.8%, y las lesiones no fatales fueron de 39.537 personas que corresponden al 85.2%.

Se deben tener en cuenta, entonces, los tópicos específicos que afectan a las víctimas, a sus familias y al Estado, en relación daños materiales-lesividad, secuelas físicas, psíquicas y estéticas, estancia media en el hospital, lesión más frecuente por tipología y costos sociales.

En todos los análisis realizados se identificó la existencia de algunos productos en el mercado que no contribuyen a la adecuada operación de los vehículos, lo cual influye en la generación de siniestros de tránsito.

Actualmente, se están desarrollando los análisis de impacto normativo correspondientes a frenos y llantas de motocicleta.

8.2.2. Relación daños materiales-lesividad.

Los daños fruto de una colisión vehicular pueden ser clasificados en materiales y personales. Los primeros se refieren a las averías causadas por el impacto, los gastos posteriores para su reparación, y la valoración de los daños normalmente realizados por una persona designada por una compañía de seguros. Los personales son aquellas lesiones que comúnmente son trauma toráxico, lesión cerebral, lesiones a la altura de cabeza, cuello y cara, lesiones en las extremidades, lesiones a la altura de la columna y lesión modular.

8.2.3. Secuelas físicas, psíquicas y estéticas.

Un siniestro vial puede generar lesiones leves y moderadas las cuales pueden ocasionar

secuelas con perjuicios físicos y económicos. Las secuelas físicas más comunes son: Cervicalgia postraumática o latigazo cervical y fracturas, las cuales pueden requerir fisioterapias o intervenciones quirúrgicas dependiendo de la gravedad.

Las secuelas psíquicas dependen de la experiencia traumática de la persona. Cada individuo puede tener diferentes reacciones

8.2.4. Estancia media en el hospital.

En Colombia en promedio las lesiones por siniestros de tránsito ocupan camas de hospitales por un periodo de una a dos semanas, generando el costo de atención y posiblemente restringiendo el ingreso de otras personas por otra urgencia hospitalaria. Sin embargo, la situación se agrava en zonas donde no existe la misma disponibilidad de camas y los pacientes deben ser trasladados a otros hospitales o someterse a hospitalizaciones domiciliarias.

En ocasiones, la falta de información de las víctimas ya sea por estado de embriaguez u otras causas, dificultan el seguimiento posterior del cobro de los servicios prestados frente a las aseguradoras o el causante del siniestro, generando costos adicionales para el sistema de salud.

Así mismo se genera un costo por la atención que requieren las urgencias y cirugías para atender siniestros de tránsito que pueden impedir la utilización de los quirófanos para atender otros casos de gravedad por otras causas.

8.2.5. Lesión más frecuente por tipología.

Las lesionas más frecuentes se describen a continuación:

• Trauma toráxico: Particularmente delicado al afectar la capacidad respiratoria y pueden dañar órganos internos.

• Politraumatismo: Traumatismo múltiple con afectación de varias regiones anatómicas u órganos.

• Lesión cerebral: Traumatismos craneoencefálicos que, por su gravedad, la víctima puede terminar en coma o no recuperarse.

• Lesiones a la altura de la cabeza, cuello y cara: Producto de un impacto al interior del vehículo o al ser expulsado de uno y la víctima puede sufrir perforaciones que comprometen arterias, órganos vitales o el aparato respiratorio.

• Lesiones en las extremidades: Fisuras o esguinces y fracturas abiertas o amputaciones.

• Lesiones a la altura de la columna: Esguince o latigazo cervicales que puede requerir una larga recuperación como resultado de una posible inmovilización y uso de un collarín.

• Lesión medular: Las lesiones en la columna que pueden producir paraplejia, hemiplejia o tetraplejia, que requiere de rehabilitación con fisioterapia para intentar revertir una posible parálisis o para evitar deformidades o problemas respiratorios.

8.2.6. Costos del Sistema de Seguridad Social en Salud.

De acuerdo con el estudio de la Cepal (Caribe, 2012), en Colombia "(…) el principal prestador de asistencia son los servicios públicos de salud, donde muchas veces el valor de las prestaciones supera los valores máximos proveídos por los seguros obligatorios de siniestros de tránsito que existen en ambos países y donde el Estado termina solventando el sobrecosto".

En Colombia existen 4 entidades para atender los costos de siniestros de tránsito de acuerdo con los seguros y coberturas, si es siniestro producto de siniestro de trabajo y el tipo de atención requerido.

• Seguro obligatorio para siniestros de tránsito (SOAT) para la atención inmediata de las víctimas de siniestros de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte. Las coberturas y las cuantías de cobertura se pueden observar en la Ilustración 8-2: Coberturas y cuantías del SOAT, ABC del SOAT 2019.

• Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud, ADRES, garantizar el adecuado flujo de los recursos del Sistema General de Seguridad Social en

Salud e implementar los respectivos controles. Las cuantías por cobertura son servicios médicos hasta por 800 smldv, y hasta 300 smldv en excedente del SOAT, Gastos Funerarios hasta por 150 smldv e Indemnización por incapacidad permanente hasta por 180 smldv.

• Administradoras de riesgo laboral, ARL: prevenir y proteger a los trabajadores de los efectos de las enfermedades y los siniestros que puedan ocurrirles con ocasión o consecuencia del trabajo. En cuanto a cuantías, por cobertura paga una indemnización por incapacidad permanente parcial que se asigna en proporción al daño sufrido y en caso de indemnización por muerte y gastos funerarios, la cuantía máxima es equivalente a 750 salarios mínimos diarios legales vigentes (Fasecolda, 2018).

• Entidades promotoras de salud, EPS: cubre asistencia médica e incapacidades de las víctimas afiliadas si el siniestro es de origen común.

• Sistema pensional: Si la víctima se encuentra afiliada al Sistema General de Riesgos Laborales al momento del siniestro también estaría afiliado al Sistema General de Pensiones y, podría potencialmente tener derecho a pensión de origen común.

Según el estudio de costos de siniestralidad vial en Colombia realizado por Fasecolda (Fasecolda, 2018), los costos que incurren las entidades mencionadas en 2016, producto de siniestros de tránsito corresponden a 2.3 billones de pesos como se ilustra a continuación.

Teniendo en cuenta lo anterior, se pudieron identificar los siguientes impactos sociales en caso de continuar con la reglamentación actual en Colombia:

• Se mantiene el incremento en el grado de lesividad de sus ocupantes por cuenta de los siniestros de tránsito que conllevan a mayores gastos y secuelas físicas, estéticas y psíquicas.

• Se espera un incremento en gastos hospitalarios y servicios funerarios si se mantienen las tendencias en siniestralidad vial que se viene presentando.

• Continúa el grado de pérdida de la capacidad productiva y calidad de vida de las víctimas y sus familiares ocasionados por los siniestros de tránsito.

• Dado que el valor del SOAT para cada vehículo depende entre otros, del grado de riesgo que tenga este frente a la siniestralidad, si el número de fallecidos y lesionados se incrementa, así mismo lo harán las reclamaciones por coberturas a víctimas.

• Los costos asociados a la atención de los lesionados frente a las tarifas que actualmente se cobran pueden llegar a afectar la suficiencia de los recursos del SOAT, por lo que otras entidades como el ADRES (Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud) podrían requerir mayores recursos para atender los pagos por causa de la siniestralidad vial, como servicios médicos, servicios funerarios e indemnización por incapacidad permanente.

• El ADRES se financia con recursos que administra, entre los que se encuentra el Sistema General de Seguridad Social en Salud, SGSSS, en la que cotizan todos sus afiliados, es decir todas las personas que tienen una vinculación laboral, como trabajadores formales e independientes, pensionados y sus familias a través de sus aportes obligatorios al Sistema General de Seguridad Social (Salud, Pensión y Riesgos Laborales). Si el ADRES tiene que destinar mayores recursos a servicios médicos y funerarios por cuenta de la siniestralidad vial, tendría que disminuir la atención a otras actividades propias de su misión o posiblemente se vería abocado a requerir mayores aportes de las fuentes financiadoras, en las que podría verse afectado el SGSSS y sus contribuyentes.

• El sistema pensional también se vería afectado a través de mayores gastos al aumentarse el número de víctimas afectadas por fallecimientos o invalidez, ya que con recursos del sistema se financian las incapacidades permanentes o indemnización por muerte y gastos funerarios originados en los siniestros de tránsito.

• Las primas de los seguros para vehículos pueden verse afectadas con tendencia al incremento si los indicadores de siniestralidad vial tanto en frecuencia como en severidad presentan tendencias similares.

• Otras entidades como las ARL (administrador de riesgo laboral) y las EPS (entidad promotora de salud) podrían requerir mayores recursos si el siniestro ocurrió en el ejercicio de actividades y horas laborales, en el caso de las ARL y otras intervenciones médicas que no

sean cubiertas por el SOAT u otros seguros no obligatorios.

• Se prevé inconformidad de los ciudadanos y reclamos a las entidades por falta de medidas efectivas de seguridad vial.

De acuerdo con lo anterior, realizar la evaluación de desempeño de los vehículos, sistemas y partes, basada en el Acuerdo de 1958, se justifica en la medida en que permite prevenir siniestros de tránsito, minimizar su gravedad, así como disminuir costos en salud.

8.2.7. Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina.

El Banco Interamericano de Desarrollo elaboró un estudio sobre la mejora de los estándares de seguridad en los vehículos de América Latina, el cual establece que los vehículos en la región presentan deficiencias de seguridad en la prevención y mitigación de siniestros de tránsito que traen como consecuencia heridos de gravedad y elevadas fatalidades (Banco Interamericano de Desarrollo, 2019).

El estudio analiza 17 reglamentos ONU sobre seguridad y emisiones, basado en los vehículos de subcategorías M1[(15)] y N1[(16)] (derivados de M1) y en la revisión de las regulaciones locales incluyendo el procedimiento de homologación de los países objeto (Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, México y Uruguay). De igual forma incluye un análisis de los potenciales impactos en la salud de acuerdo con la estimación de vidas salvadas y la carga por discapacidad evitada, así como un análisis de los impactos económicos en términos de ingresos y empleo, intercambio comercial e implicaciones fiscales por la adopción de los reglamentos ONU seleccionados.

En la Tabla 8-2 se encuentran los reglamentos priorizados en el estudio del BID.

El estudio evalúa tecnologías vehiculares incluidas en estos reglamentos y cumpliendo con los requisitos establecidos en cada uno de ellos. Dichas tecnologías corresponden al sistema antibloqueo de frenos (UN R13H), el control electrónico de estabilidad (UN R140), bolsas de aire frontales (UN R94) y laterales (UN R95, UN R135), cinturones de seguridad (UN R14, UN R16, UN R94), barreras de impacto en puertas laterales (UN R95, UN R135), estructura y protectores laterales (UN R95, UN R135), apoyacabezas (UN R17) y diseño frontal para la

protección de peatones (UN R127).

Según el estudio citado, la adopción total de estas tecnologías podría generar una reducción aproximada de 33.052 muertes por año en la región de América Latina y el Caribe.

El resultado de muertes potencialmente ahorradas por nuevas tecnologías de los países objeto del estudio se puede observar en la Tabla 8-3.

Como se puede ver en la tabla anterior, para Colombia se podría alcanzar una reducción de 1.401 muertes lo que equivale a cerca del 20,4% de las cifras totales de fallecidos en un año. El resultado de vidas salvadas en Colombia, por cada una de las tecnologías analizadas, se encuentra en el

¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.

Sobre este punto el estudio estima que si se llegara a implementar el reglamento del uso del sistema optimizado de protección contra impactos laterales se salvarían 232 personas por año en siniestros de tránsito gracias a su adopción, beneficiando específicamente a los peatones.

Al incluir nuevas tecnologías vehiculares en Colombia, se reducirían no solo el número de víctimas, sino los daños que generan los siniestros y se incrementa el ahorro por gastos de salud en los hogares, partiendo de la premisa que, los siniestros de tránsito son perfectamente evitables en la mayoría de los casos.

Del análisis de las regulaciones locales, particularmente para Colombia, el BID resalta las siguientes consideraciones:

• Se aplican reglamentos ONU de manera parcial y modificada (en ocasiones por consenso entre la industria y el gobierno) y en conjunto con normas nacionales lo que dificulta el control en el cumplimiento en lo relacionado a los lineamientos y requisitos que un Reglamento ONU requiere. De la misma manera, no se indica claramente a qué serie de enmienda o versión de un Reglamento ONU se refiere, lo que puede implicar una aplicación de una versión no vigente.

• El procedimiento de homologación es netamente documental, con la ausencia de una inspección física de los vehículos, lo que no permite verificar la veracidad de todo su contenido.

• No se exige una homologación del vehículo, sistema o parte. Debido a que los reglamentos actuales no evalúan el desempeño, los laboratorios no son los designados por las autoridades de homologación de los países que son Partes Contratantes del Acuerdo de 1958.

• No existe un procedimiento de conformidad de la producción para los vehículos, sistema y partes, lo que no permite verificar que una vez puestos de nuevo en el mercado cumplen con la regulación.

• La elaboración de normas nacionales supone un gran esfuerzo de medios técnicos y humanos, al ser en ocasiones una combinación de normas tanto nacionales como internacionales, lo que implica mayores tiempos en su elaboración y riesgos de desactualización en su contenido.

• Se exigen actos administrativos relacionados con tecnologías específicas como bolsas de aire (airbags), Sistema Antibloqueo de Ruedas (ABS) y apoya cabezas y cinturones de tres puntos, pero no incluyen un reglamento técnico que evalúe los requerimientos técnicos y pruebas de desempeño que exige un Reglamento ONU.

• En los países de la región, un organismo de normalización reconocido por ISO puede certificar el cumplimiento de una norma de seguridad como un Reglamento ONU, pero ISO no puede asegurar ni incluye los procedimientos para la verificación de su cumplimiento o los procedimientos en caso de una no conformidad.

De acuerdo con lo anterior, el estudio recomienda la adopción y cumplimiento de los 17 reglamentos ONU para los vehículos de las categorías mencionadas (M1 y N1), lo que se convertiría en un requisito para la matriculación de vehículos ensamblados, fabricados o importados en cada uno de los países objeto del estudio.

El estudio del BID también incluyó la identificación de posibles impactos económicos por la introducción de tecnologías de seguridad, logrando una reducción de siniestros viales y de

sus consecuencias por el aumento de seguridad de los vehículos, y los cambios en comercio exterior generados a partir de la reducción de los costos de homologación de los vehículos.

Para ello realizó un modelo de equilibrio general, el cual asumió la adopción de los reglamentos ONU propuestos y su adopción simultánea en los países del estudio. Por la disponibilidad de los datos el modelo fue presentado para el año 2015. Así mismo, este modelo asumió que la introducción de una nueva tecnología permitiría generar un ahorro en el gasto de salud de los hogares y este podría ser destinado al consumo de bienes diferentes a los de la salud generando un aumento de la inversión y efectos positivos en el comercio intra y extra regional.

Como resultado se estimó para los países objeto del estudio, un porcentaje de crecimiento regional del 0,79% mientras que para Colombia fue calculado del orden del 0,63%.

Argentina, Brasil y México se caracterizan por ser los mayores productos de la región, mientras que los mercados de Colombia, Ecuador y Uruguay tienen una menor producción. Estos últimos obtuvieron un crecimiento muy similar mientras que México no fue tan representativo por su menor interacción con la región.

El modelo también permitió identificar un impacto positivo en el empleo, calculado a partir de la relación entre el ingreso como consecuencia del trabajo por la intervención política sobre el salario promedio anual por país, y, manteniendo la tecnología de producción sin variaciones con respecto al año 2015. Para la región el incremento fue de 0,56%, mientras que para Colombia fue del orden de 0,63%.

Como consecuencia de la introducción del esquema de homologaciones de los reglamentos ONU y considerando la estructura de impuestos a la producción, la diferencia neta entre tarifas y subsidios aproximada para cada país y los impuestos al valor agregado, se identificó un incremento en la recaudación con respecto a la de 2015 que para la región fue de 0,46% del PIB, mientras que para Colombia fue de 0,39% del PIB.

Por otra parte, teniendo en cuenta los resultados del estudio del BID, se pudo establecer el gasto aproximado en porcentaje del PIB, en promedio, en los países objeto de análisis en términos de costos sociales de la siguiente manera:

Teniendo en cuenta lo anterior, si los vehículos que se comercializarían en el país adoptaran los reglamentos sugeridos por el BID, se podrían generar los siguientes impactos:

• Disminución en el grado de lesividad de sus ocupantes, por lo que se reducen los gastos por hospitalización, medicamentos, cuidados médicos y servicios funerarios.

• Mejor calidad de vida para los habitantes al reducir los riesgos de muertes y lesiones por siniestros de tránsito ocasionados por causas atribuibles al desempeño del vehículo, sistemas y partes.

• Disminución de calidad de vida de las víctimas al reducir los riesgos de siniestros de tránsito por causas atribuibles al desempeño del vehículo, sistemas y partes.

• Mayor expectativa de vida y así mismo de capacidad productiva.

• Al reducirse las tasas de mortalidad, morbilidad, y consecuentemente los reclamos por fallecimientos y lesionados, los precios del SOAT podrían mantener su tarifa, sin requerirse nuevos incrementos para garantizar su sostenibilidad o incluso reducirse.

• Entidades como el ADRES (Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud), las ARL y EPS no requerirían apropiar mayores recursos para la atención de víctimas de siniestros de tránsito y podrían destinar recursos a la atención de pacientes de urgencias y otras necesidades de salud, cumpliendo de una mejor manera con el objeto de su funcionamiento.

• Los trabajadores formales e independientes, pensionados y sus familias que hacen sus aportes obligatorios al Sistema General de Seguridad Social (salud, pensión y riesgos laborales) no tendrían que efectuar mayores aportes a este dada la reducción de gastos que podría experimentar al disminuirse el número de víctimas por siniestralidad vial.

• El sistema pensional también se vería beneficiado al disminuirse el número de víctimas afectadas por fallecimientos o invalidez, y su consecuente reducción en aportes para cubrir incapacidades permanentes o indemnizaciones por muerte y gastos funerarios generados por siniestros de tránsito.

• Mejoramiento del producto interno bruto, PIB.

8.2.8. Otros reglamentos priorizados.

Como se especificó anteriormente, el estudio del BID evaluó principalmente las tecnologías relacionadas con las categorías M1 y N1, por lo cual incluir categorías adicionales ampliaría los beneficios ya señalados en el estudio.

Para seleccionar dichas categorías, se propone tener en cuenta la matriz de colisión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Tabla 4-2: matriz de colisión de Colombia para el año 2019, la cual refleja las causas de la alta siniestralidad del país.

En la matriz de colisión referida, se puede ver como las motocicletas presentaron el mayor número de siniestros fatales en 2019 al colisionar contra un objetivo fijo, con transporte de carga y transporte particular, 683, 625 y 608 víctimas respectivamente.

En este sentido, es necesario contar con una reglamentación técnica internacional para la categoría L, que es la relacionada con los vehículos de menos de 4 ruedas que como se evidenció, presenta un crecimiento significativo de su tasa de motorización (59% del parque automotor correspondiente a 8.900.484 motocicletas), así como en los índices de siniestralidad (50% del total de muertes).

Entre los reglamentos ONU, se encuentran 31 de ellos asociados a la categoría L o vehículos tipo motocicleta:

Las lesiones más críticas en los motociclistas se presentan en el área del torso superior y la cabeza. Las lesiones en la cabeza, columna y pecho son de la mayor causa de muerte en siniestros fatales, y aún en siniestros no fatales, representan una morbilidad a largo plazo. Por esta razón, un reglamento de cascos fue adoptado con el fin de actualizar la protección para motociclistas, la cual contempla los estándares de seguridad internacionalmente aceptados, entre ellos el Reglamento ONU R22.

Otros reglamentos por considerar de la tabla anterior son los Reglamentos ONU R78 y R75 relacionados con frenado y llantas respetivamente, los cuales pueden ser efectivos por

ejemplo para reducir los siniestros presentado por colisiones contra objetos fijos.

El Reglamento ONU R78, como se mencionó (ver num. 7.1.5). hace parte de los (8) reglamentos identificados por la Organización Mundial de la Salud como uno de los prioritarios a adoptar para reducir la siniestralidad y establece el procedimiento para la obtención de la homologación con respecto al cumplimiento del reglamento, así como unas especificaciones requeridas previas a la realización de ensayos, las condiciones y procedimiento de ensayo, y los requisitos de eficacia. A través de este reglamento, los países establecen los requerimientos de cumplimiento y mediante la determinación de un rango de cilindraje, establecen qué motocicletas les corresponde venir equipadas con un sistema avanzado de seguridad de frenado como el sistema antibloqueo de frenos (ABS, por sus siglas en inglés) o el sistema combinado de frenado (CBS, por sus siglas en inglés), los cuales han demostrado su efectividad e importancia por medio de diferentes estudios y pruebas de desempeño en la reducción de la distancia de frenado y proporcionando al conductor una mayor efectividad del frenado incluyendo una mayor estabilidad del vehículo para evitar su pérdida de control, ayudando incrementar la confianza y seguridad de manejo, y principalmente reduciendo la tasa de siniestros fatales para motocicletas equipadas con estos sistemas.

Adicionalmente, si bien el estudio, el estudio del BID referido anteriormente analiza las categorías M1 y N1, incluye un análisis para el sistema antibloqueo de frenos para motocicletas como se puede evidenciar en la imagen a continuación.

Se estima una reducción del 24% de las fatalidades por año con el equipamiento obligatorio del sistema antibloqueo de frenos en las motocicletas.

El Reglamento ONU R75, establece requisitos, información de etiquetado y requisitos de desempeño que deben cumplir las llantas a ser usadas en diferentes tipologías de motocicletas (categoría L). Su importancia radica en la necesidad de contar con llantas neumáticas de excelente calidad, al ser estas los únicos puntos de contacto de la motocicleta de acuerdo con unos requerimientos técnicos y las pruebas de desempeño que permitan el control y verificación de este componente.

Otros reglamentos como los reglamentos ONU 53, 57, 87 en lo relacionado con la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa, luces delanteras, y 81 de retrovisores cobran alta importancia para reducir la siniestralidad. Sin embargo, estos reglamentos también son efectivos no solo para la motocicleta sino por ejemplo con el elemento potencial de colisión como un vehículo de transporte de carga que pueda visualizarla anticipadamente al tener dispositivos de alumbrado como encendido automático de luces y sistemas de circulación diurna de conformidad con los reglamentos mencionados. Así mismo, teniendo en cuenta el vehículo de carga, esto se traduce en otras posibles necesidades de reglamentos técnicos que se pueden abordar para reducir su posibilidad de colisión contra una motocicleta como por ejemplo el Reglamento ONU R13 de frenado incluyendo sistemas avanzados de frenado como el sistema antibloqueo de frenos, control electrónico de estabilidad y el Reglamento ONU R131 de frenado autónomo de emergencia y el Reglamento ONU R73 relacionado con dispositivos de protección lateral y su instalación diseñados para proteger usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) frente al riesgo de caer bajo los laterales del vehículo y quedar atrapados entre las ruedas del vehículo.

De la misma manera, y de acuerdo con la matriz de colisión, existe otra reglamentación técnica como los Reglamentos ONU R44 y R129 relacionados con los sistemas de retención infantil o sillas y dispositivos para infantes y niños, que se considera necesario priorizar para reducir el riesgo de lesión a los niños en un vehículo en caso de una colisión o una desaceleración brusca.

Adicionalmente, otras categorías vehiculares de importancia en la contribución a la reducción de siniestros, de acuerdo con la matriz de colisión, son las aplicables a vehículos de carga y las de vehículos de pasajeros (superiores a 9 ocupantes) como se puede observar en la Tabla 8-8.

8.2.9. Impactos económicos.

Teniendo en cuenta la situación descrita en el capítulo 10 (Diagnóstico mercado automotor), en lo relacionado con producción, exportaciones, importaciones y demás generalidades en términos económicos, se identificaron los siguientes impactos en caso de mantener la reglamentación técnica vigente.

• De seguirse registrando altas tasas de mortalidad y morbilidad vial, la pérdida de vida e incapacidad de las víctimas, la capacidad de trabajo se ve afectada y este se refleja en disminuciones de ingresos familiares.

• Con la disminución de ingresos de la población se afectan el consumo y producción, efectos negativos para el crecimiento económico.

• Se presentan dificultades para lograr un mayor volumen de exportaciones del país y por lo tanto no incrementa su participación en el mercado internacional.

• La balanza comercial seguiría mostrando valores negativos, en la medida en que la producción nacional perdería competencia respecto a la extranjera.

• Colombia tendría menor acceso a la apertura de mercado de sus productos.

• No alinearse con la tendencia mundial en materia de estándares de seguridad vehicular, hará que cada vez haya una brecha más grande entre los vehículos colombianos y los importados en términos de seguridad, lo cual les restaría competitividad en el mercado local e internacional. Lo anterior podría generar que en el corto o mediano plazo las ensambladoras colombianas puedan disminuir sus exportaciones y ventas.

• El no estar alineado con estándares internacionales como los reglamentos ONU haría a Colombia un país menos atractivo para construir acuerdos comerciales y de mutuo reconocimiento que favorezcan el comercio de vehículos o autopartes.

• Los dispositivos y elementos básicos de seguridad que exigen los estándares internacionales seguirían siendo vistos como aditamentos de lujo incrementando el precio de los vehículos.

• A largo plazo, retiro de ensambladoras y como consecuencia aumentos en la tasa de desempleo del sector automotriz.

• Se dificulta la celebración de acuerdos de mutuo reconocimiento con otros países que ya cuentan con estándares internacionales.

8.2.10. Beneficios para Colombia de la aplicación de los reglamentos ONU.

El principal beneficio que brindará la adhesión de Colombia al Acuerdo ONU 1958, es sin duda alguna la oportunidad de producir, ensamblar o comercializar vehículos, sistemas y partes construidos con estándares de seguridad internacional, con fundamento en reglamentos ONU con más de 50 años de experiencia, constante investigación científica y parámetros avanzados de ensayos en conformidad del producto. Como consecuencia de la adhesión al acuerdo, podrían transitar en las vías del país vehículos con mayores condiciones de seguridad que, protegería el bien más valioso de las personas "LA VIDA".

De acuerdo con Dejusticia, implementar estándares mínimos de seguridad de vehículos, especialmente en economías emergentes, contribuye a evitar la pérdida de numerosas vidas en siniestros de tránsito (Dejusticia, 2020, pág. 4).

Otro aspecto que debe tenerse en cuenta es el enorme esfuerzo y desgaste administrativo que, un gobierno debe realizar en aras de expedir un reglamento técnico, pues su construcción demanda entre otras cosas, la conformación de un equipo interdisciplinario de expertos en diferentes áreas del conocimiento, además del agotamiento de distintas etapas, que como consecuencia la emisión de un reglamento técnico pueda hacerse en un término no menor a tres años. Así que, la adhesión de Colombia al Acuerdo 1958 ONU facilitaría la optimización de recursos y garantizaría la eficiencia administrativa, con el impacto que trae consigo el comercializar vehículos que, cumplen con las prescripciones técnicas internacionales en materia de seguridad y de emisiones.

De otro lado, se consideran los siguientes beneficios generales, en torno a la importancia de aprobar el Proyecto de ley de Adhesión al Acuerdo ONU 1958, que coinciden con los identificados en el Estudio del BID (Banco Interamericano de Desarrollo, 2019), los Análisis de Impacto Normativo y lo referido a los textos del Acuerdo de 1958, (UNECE, Text of the 1958 Agreement, 2017), (UNECE, World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) – How It Works, How to Join It, Febrero 2019):

• Colombia sería el primer país en la región de América Latina y El Caribe en adherirse a un Acuerdo Internacional en materia vehicular específicamente el Acuerdo de 1958. Como Parte

Contratante al decidir aplicar un determinado Reglamento ONU, podrá aprobar homologaciones de tipo para vehículos, sistemas y partes, y de igual manera tendrá la obligación de aceptar las homologaciones de tipo de otra Parte Contratante. Como consecuencia se podrán eliminar las barreras al Comercio internacional por medio del reconocimiento mutuo de las homologaciones de tipo otorgadas. La adhesión de Colombia invita a otros países de la región a sumarse a este acuerdo en pro de la seguridad vial y del comercio regional estandarizado.

• El WP.29 tiene establecida una clasificación de vehículos estandarizada, la cual está elaborada en función de especificaciones de masa, velocidad máxima de circulación, cilindrada del motor y capacidad de carga o pasajeros, según la destinación del vehículo, lo que permite facilitar la aplicación de los reglamentos ONU en todos los países.

• Colombia podría participar a través del WP.29 en los procesos de actualización de los reglamentos técnicos con voz y voto, lo que implica la incursión en nuevos procesos de investigación y propuestas en torno a los sistemas de seguridad de vehículos, sistemas y partes. Además, le permitiría ser un referente importante para posibles fabricantes o ensambladores nacionales de vehículos, sistemas y partes por medio del conocimiento de nueva tecnología.

• Se podrían mejorar las condiciones ~~medioambientales y la~~ de seguridad de los vehículos debido a que los reglamentos ONU establecen disposiciones técnicas avanzadas y estrictas en términos de seguridad y de emisiones y su cumplimiento permitirá matricular vehículos más seguros y menos contaminantes.

• La adhesión permitiría cumplir con lo establecido en el Plan de Acción de la ONU para la Década de Seguridad Vial en su tercer pilar, Vehículos Seguros, donde se recomienda la aplicación de reglamentos ONU desarrollados por el WP.29. De la misma manera se cumpliría con lo establecido por la Organización Mundial de la Salud, la Declaración de Estocolmo, el Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Nacional de Seguridad Vial.

• La adhesión permitiría avanzar en los desarrollos tecnológicos tendientes a lograr un mejor proceso de verificación de los requerimientos técnicos a través de laboratorios de ensayo

designados únicamente por las Partes Contratantes del Reglamento ONU.

• Se emitirían lineamientos para las labores de inspección, control y vigilancia que aclararan los protocolos a utilizar conforme a los reglamentos adoptados y se lograría efectuar de una manera más efectiva la supervisión de seguridad a los vehículos. Estos incluirían las inspecciones visuales para constatar la información documental.

• Se fomentaría la capacitación y formación de supervisores con dedicación exclusiva a la industria automotriz, al interior de las entidades encargadas de la inspección, vigilancia y control de vehículos, dado que actualmente no existe un conocimiento especializado relacionado con los reglamentos ONU. Esta medida también se traduce en impactos socioeconómicos para el país a través de la generación de empleos, tanto en el sector privado como en el público.

• El país tendría acceso a nuevos mercados gracias a un mayor nivel de competitividad del país. En el largo plazo se prevé la oportunidad de crear nuevos laboratorios, así como la creación de nuevas empresas de la industria automotriz que puedan surgir conforme al aumento de la demanda en el mercado.

• Para los consumidores, la sociedad civil y en general, para el país es altamente indispensable contar lo más pronto posible con mayores estándares de seguridad vial en los vehículos que se comercializan y circulan en el país, de manera que se reduzca el número de víctimas y se desarrollen tecnologías de seguridad que hagan de Colombia un país económicamente competitivo que posibilite la generación de empleo y fomente el crecimiento.

• Los reglamentos ONU desarrollados por el WP.29 para el Acuerdo del 1958 permiten dar una garantía a las Partes Contratantes del control de su cumplimiento, y a la vez, la figura del reconocimiento mutuo de las homologaciones permite la aceptación de las homologaciones mutuas de inmediato. De esta manera, si un país de América Latina fuera Parte Contratante del Acuerdo de 1958, sus certificados de homologación podrían ser aceptados y tendrían un respaldo ante las demás Partes Contratantes del acuerdo. Dado que en Colombia no existen suficientes laboratorios para ensayos y los pocos presentes en el mercado se encuentran

enfocados a la realización de pruebas específicas por componentes y no por desempeño, en atención a que así se prevé por los reglamentos técnicos vigentes, la adhesión al acuerdo se constituye en una oportunidad para impulsar la creación de laboratorios en el país con capacidad para realizar las pruebas que se exigen en el mercado mundial.

En síntesis, Colombia podrá avanzar hacia nuevos espacios tecnológicos y de conocimiento en la seguridad de vehículos, sistemas y partes, podrá participar en un escenario de expertos de alto nivel mundial, donde se podrán desarrollar nuevos proyectos para ser discutidos y votados siendo Parte Contratante del acuerdo y se contará con una herramienta efectiva para la protección de los derechos humanos de sus habitantes. Esto será el inicio de un interesante proceso de desarrollo tecnológico, administrativo y operativo al mismo nivel de países más avanzados del mundo en materia vehicular y fundamentalmente, podrá proteger el derecho a la vida e integridad de todos sus habitantes.

8.2.11. Riesgos y costos.

Como toda propuesta, la adhesión de Colombia al escenario internacional en materia de regulación vehicular tiene unos riesgos y costos, los cuales se sintetizan a continuación:

———–

De acuerdo con lo anterior; los beneficios de la adhesión de Colombia al Tratado de 1958 superan ampliamente sus costos y las consecuencias de mantener el estado de cosas actual implican la imposibilidad de adoptar medidas eficaces en materia de protección de derechos fundamentales.

————

9. Actores involucrados en el mercado automotor.

Los siguientes son los principales actores involucrados tanto en el desarrollo, procedimientos de inspección, vigilancia y control como en la aplicación y cumplimiento de los reglamentos técnicos vehiculares, los cuales se encuentran distribuidos en el sector público, privado y sociedad civil.

Con relación a los consumidores de vehículos, en el documento técnico “Promoción de Estándares de Seguridad Vial Vehicular para Colombia” (Instituto de Salud Pública de la Universidad Javeriana, 2020), se analizaron algunos de los resultados de la encuesta contratada por Global Health Advocacy Incubator al Centro Nacional de Consultoría, frente a los resultados de la campaña publicitaria denominada “Carros Más Seguros”[(17)], la cual llamaba la atención sobre la necesidad de que los vehículos que se vendan en Colombia cuenten con los dispositivos básicos de seguridad establecidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de la Resolución 536 de 2019 (Global Health Advocacy Incubator, 2020). El análisis concluye que los consumidores desean que el gobierno actué y requiera vehículos seguros: “Implicaría también que la ANSV y el gobierno gozarían del apoyo del pueblo colombiano en el trámite de políticas públicas al respecto (…)” (Instituto de Salud Pública de la Universidad Javeriana, 2020, pág. 11).

Entre los principales resultados de la encuesta realizada por Centro Nacional de Consultoría que fundamentan esta conclusión y que son destacados por documento técnico referido, se encuentran los siguientes (Instituto de Salud Pública de la Universidad Javeriana, 2020, págs. 11-13):

• 73% de los propietarios de vehículos se encuentra entre los 25 y 54 años; siendo el 63% propietario y/o conductor de sexo masculino y 26% tiene hijos menores de 12 años, lo que implica una mayor preocupación personal por la seguridad familiar.

• Las decisiones de compra de los autos no pasan principalmente por la búsqueda de seguridad, lo que obedece tanto a la creencia que los autos en sí son seguros, como a que se priorizan aspectos económicos.

• El 63% de los encuestados, propietarios de vehículos, quisiera cambiar su vehículo actual por uno más seguro. Se estima que la campaña publicitaria “Carros más seguros” ha sensibilizado a la población encuestada, mostrando un tema de interés general que puede llegar a tener el respaldo necesario para consolidarse como una política pública.

• Los consumidores de vehículos en Colombia consideran la seguridad del automotor como importante; sin embargo, desconocen los estándares de seguridad vial vehicular, que en

muchos casos se consideran accesorios prescindibles. Como impacto de la campaña el nivel de preocupación por la seguridad aumentó en los propietarios de vehículos del 20 al 34% situándose por encima del precio como criterio de compra.

• La población general (49%) confía mucho más en la seguridad de los carros para disminuir o prevenir lesiones.

• La gran mayoría de los colombianos encuestados (97% en la encuesta post) expresó estar de acuerdo con la inclusión obligatoria de los elementos de seguridad en los vehículos, incluso si esto implica un aumento en el precio final de venta. “Los dos segmentos siguen estando altamente de acuerdo con que haya una norma que obligue a cumplir estándares mínimos de seguridad, pero frente al hecho que tener dichos estándares incremente el precio, los propietarios/ usuarios de vehículos ya no están tan de acuerdo como antes.

• En Colombia se evidencia una sensibilidad a la publicidad realizada por los fabricantes de vehículos, lo cual eleva el nivel de percepción de calidad. Por otro lado, hay una idea más o menos arraigada entre la población que los estándares de Colombia definitivamente podrían mejorar y adoptar niveles más idóneos como los que se puedan tener en Europa y Estados Unidos.

• El 52% de los propietarios actuales de vehículos. tiene planeado comprar un vehículo en los próximos años, y de estos el 59% piensa comprar un automóvil nuevo, lo cual abre la posibilidad de utilizar toda esta voluntad de consumo para elevar las expectativas respecto de la seguridad con la que deben ser comercializados los vehículos.

De acuerdo con lo anterior, en el documento técnico “Promoción de Estándares de Seguridad Vial Vehicular para Colombia” (Instituto de Salud Pública de la Universidad Javeriana, 2020), se señala que el incremento de precios de los vehículos, debido a la inclusión de tecnologías de seguridad, no modificaría la demanda agregada.

10. Diagnóstico mercado automotor.

Mientras que en el año 2000 en Colombia había 2,6 millones de vehículos, para el año 2018 había 13,9 millones, lo cual equivale a un crecimiento medio anual de 10,2% durante dos

décadas (Ver comparación internacional en Ilustración 4-5). En lo corrido del presente silo, las motocicletas han tenido una media de crecimiento mayor al 12%, los vehículos de cuatro ruedas superan el 6%, vehículos de transporte público de pasajeros y de carga cercanos al 5%.

Este comportamiento se refleja en la creciente tasa de vehículos (Ver Ilustración 10-1). Mientras que en el año 2002 había 85 vehículos por cada 1.000 habitantes, para el año 2019 esta cifra fue aproximadamente 3,5 veces mayor: 296.

La tipología vehicular de mayor crecimiento en Colombia es la motocicleta, que después del año 2008 supera en cantidad a todas las demás tipologías, a partir de 2010 equivale a más de la mitad del parque vehicular, y en la actualidad se acerca al 60% de participación (Ver Ilustración 10-2). Por cada dos vehículos de cuatro ruedas, hay tres motocicletas (Relación de 1,5 veces).

10.1. Procesos del sector automotor colombiano.

El proceso de este sector se ha caracterizado por la importación del vehículo completo, la producción y ensamble de vehículos, motocicletas y carrocerías de vehículos de transporte público, y el mercado de autopartes para atender la demanda de las empresas ensambladoras y la del mercado de repuestos.

Asimismo, un sistema o parte puede ingresar a la cadena del mercado automotriz como parte del vehículo por ensamblar o como parte de un kit de ensamblaje, instalado en un vehículo completo o como equipo de repuesto.

El proceso productivo incluye el ensamble de vehículos y la producción de sistemas y partes, utilizados para el proceso de ensambla de UP vehículo o como equipo de repuesto. El proceso productivo del ensamble de vehículos consta de las etapas de armado, montaje y pintura, los cuales hacen parte de otros procesos productivos (Superintendencia de Industria y Comercio, 2012).

De acuerdo con (Superintendencia de Industria y Comercio, 2012) una línea de ensamble se compone de:

• Unidades CKD. Importación de las partes del vehículo para ser ensamblado en el país. Este kit de ensamble es generalmente enviado por las casas matrices fabricantes.

• Ensamble primario. Proceso de juntar las partes necesarias para el proceso de línea de ensamblaje como bastidores; dirección, frenos y suspensión; motor y lubricación, transmisión y cajas de velocidades; ruedas, llantas y neumáticos; carrocerías de vehículos.

Con los insumos necesarios, se puede iniciar el proceso de línea de ensamblaje el cual se compone de las siguientes fases:

• Armado. Unión de partes según la estructura definida para el vehículo. En esta fase también se realizan los procedimientos de soldadura, recubrimientos de uniones, impermeabilización y pulimento.

• Pintura. Actividades necesarias para aplicar en el vehículo las capas de pintura requeridas.

• Montaje. Proceso de ensamble de las partes mecánicas del vehículo como motor y otros sistemas como el de la dirección y frenos.

La Tabla 10-1 muestra una descripción de cada eslabón de la cadena productiva, dentro de los cuales se pueden identificar importaciones o producción nacional.

Tabla 10-1: Descripción eslabones de 1 cadena de producción automotriz

10.2. Ensamble de vehículos de cuatro y más ruedas en Colombia.

En Colombia operan las siguientes ensambladoras de vehículos (Colombia A. N., ANDI, 2020):

• General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet)

• Sociedad de Fabricación de Automotores – SOFASA (marca Renault)

• Hino Motors Manufacturing S. A. (marca Hino – grupo Toyota)

• Fotón

• Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)

• Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan)

• Navitrans S.A. (marca Agrale)

• Daimler (marca Mercedes Benz).

En cuanto al volumen de producción colombiano de las ensambladoras entre 2005 y 2016 es presentado en la Ilustración 10-4.

De acuerdo con esto, el 2007 la producción alcanzó 181.941 unidades, mientras que el 2009 llegó a 90.074 unidades, única vigencia desde el 2005 en el cual la producción fue inferior a 100.000 unidades. A partir del año 2013 el mercado ha mostrado una tendencia estable.

La participación de las ensambladoras más reconocidas (General Motors, Mazda, Hino y Sofasa) para el mismo periodo (2005 y 2016) se presenta en la Ilustración 10-5.

Para 2005, la producción de vehículos correspondió 42% para Sofasa, 39% para General Motors, y 19% para Mazda. A partir de 2007 Mazda empezó a registrar un decrecimiento continuo hasta que en 2015 su ensambladora en Colombia fue cerrada.

Sofasa presentó su nivel más bajo de producción en 2009, correspondiente al 28%. Desde 2010, ha presentado crecimiento sostenido de producción, mejorando su posición en el mercado, y en 2016 ascendió hasta una participación del 62%. General Motors ha tenido una participación sobresaliente en el mercado ensamblador colombiano, sobre todo entre 2008 y 2011 donde superó el 50% (Hasta un 58% en 2009). A partir de 2012, General Motors ha estabilizado su participación rondando el 40%.

General Motors y Sofasa son los principales productores de vehículos en Colombia. Durante el periodo de análisis, estas marcas tuvieron una participación del 88%. Esta participación ha venido cambiando desde 2005 que correspondió al 81% y en 2016 fue del 97% del total de la producción.

La participación de la industria automotriz y de autopartes en la producción industrial

colombiana entre 2008 y 2018 oscila alrededor del 3%, como se detalla en la Ilustración 10-6.

10.3. Comercio exterior de vehículos de cuatro y más ruedas en Colombia.

Los volúmenes de exportación son mucho menores que los de importación, lo cual se ha visto influenciado por aspectos que influyen en el comportamiento del mercado internacional como los tratados de libre comercio, TLC, que Colombia ha suscrito y la fluctuación del tipo de cambio.

A 2019, Colombia ha suscrito tratados de libre comercio con:

• Estados Unidos

• Unión Europea

• Canadá

• EFTA (Suiza, Noruega, Islandia y Liechtenstein)

• Corea del Sur

• Alianza del Pacífico (Colombia, Chile, Perú)

• Comunidad Andina (Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú)

• Mercosur (Brasil, Paraguay, Argentina, Uruguay y Venezuela)

• Costa Rica

• México

• Triángulo del Norte (Guatemala, Salvador y Honduras)

• Chile

• Venezuela

• Comunidad del Caribe

• Cuba

Estos tratados de libre comercio han sido suscritos con el fin de promover la cooperación comercial entre los países firmantes, estimular la producción nacional, crear nuevas oportunidades de inversión en el extranjero para las empresas locales y promover las condiciones para una competencia justa, a través de medidas tales como la reducción de aranceles (Davivienda, 2019).

Se destacan las exportaciones efectuadas hacia Chile, México y Perú, en las que se han obtenido beneficios por los TLC mencionados anteriormente.

En cuanto a las importaciones, Estados Unidos y China son los principales proveedores de bienes, seguido de la Unión Europea, representando el 15% del total importado. De la Unión Europea la mayor participación corresponde a Alemania (4%), Francia (2%) y España (2%) (Mincomercio, 2019).

La tasa de cambio entre el peso colombiano (COP) y el dólar estadounidense (USD) ha influenciado en el comportamiento del precio de venta de los vehículos y sus partes, afectando su demanda. La Ilustración 10-7 muestra el comportamiento de las exportaciones de vehículos de cuatro y más ruedas en relación con la tasa de cambio. Para el caso de las exportaciones se presentó una variación anual entre 2014 y 2015 de 16%, con una ligera recuperación con respecto al año 2014, en el que se contrajeron 45% (Andemos, 2016).

En la Ilustración 10-7 se presenta el comportamiento de las importaciones y exportaciones de autopartes y de vehículos en Colombia para el periodo 2007-2016 en precios corrientes Free On Board (FOB).

Entre 2007 y 2012 las exportaciones fueron estables con un promedio de exportaciones de US 481,8 millones. No obstante, desde 2012 y hasta 2018 las exportaciones disminuyeron a una tasa promedio del 11% anual, registrando en 2016, US 288,2 millones. Las importaciones registraron un crecimiento medio anual de 16% entre 2009 y 2014, alcanzando USD 4.682 millones. A partir de ese año, han presentado decrecimiento.

En cuanto a vehículos, el 2007 fue el año de mayores exportaciones con USD 958 millones, mientras que 2009 fue el menor con USD 108 millones. En el periodo entre 2010 y 2013 las exportaciones presentaron un crecimiento promedio de 63% anual, específicamente 2012 y 2013 el crecimiento fue de 56% 65%, respetivamente.

Las importaciones, ente 2009 y 2011 presentaron la mayor aceleración de crecimiento hasta alcanzar USD 4.436 millones. Desde allí hasta 2016 han presentado decrecimiento hasta USD 2.355 millones.

10.3.1. Exportaciones.

En 2008, las exportaciones eran mayoritariamente destinadas hacia Venezuela con una participación de 65,8%. Ante las condiciones políticas de Venezuela, en 2010, Ecuador tuvo una participación del 81,51%, Chile con 8,9% y Perú con 6,12%.

Las exportaciones realizadas desde Colombia entre 2011 y 2016, fueron del orden de 35.000 vehículos anualmente y son presentadas en la Ilustración 10-8. En 2013, las exportaciones alcanzaron 37.596 vehículos, equivalentes a USD 747 millones, y en 2016 fueron 38.743 vehículos, correspondientes a USD 486 millones.

Particularmente, la participación de Sofasa en las exportaciones colombianas asciende desde el 70% hasta el 90%.

Comparando internacionalmente entre 2008 y 2015, Alemania aportó con sus exportaciones vehiculares del orden entre el 6% y el 7% de su producto interno bruto (PIB); México entre el 4% y el 8%; Corea del Sur del 5%; Japón ronda el 3,5%; Italia el 2%; Estados Unidos, Chile y Brasil menos del 1% (y decreciendo); y Colombia el 0,2% (Andemos, 2016).

10.3.2. Importaciones.

En América Latina y el Caribe se identifican tres productores de vehículos de cuatro y más ruedas: Brasil (2,5 millones de vehículos en 2018), México (1,4 millones de vehículos en 2018), y Argentina (0,8 millones de vehículos en 2018). Brasil y Argentina se han enfocado en atender la demanda latinoamericana, mientras que México se ha enfocado en atender

diferentes regiones a nivel mundial (Banco Interamericano de Desarrollo, 2019).

Los países de procedencia de los vehículos que ingresan al mercado colombiano incluyendo los ensamblados, se pueden observar en las siguientes tablas que presentan los registros para los años 2018 y 2019.

De acuerdo con lo anterior, el 34% de los vehículos que ingresan al mercado automotriz colombiano son de origen nacional y el 23% proviene de países que cuentan con reglamentos internacionales de seguridad vehicular y emisiones contaminantes reconocidos ampliamente; No obstante, cerca de la mitad de los vehículos provienen de países que no cuentan con estándares de seguridad vial o de emisiones contaminantes reconocidos internacionalmente.

Los vehículos de cuatro y más ruedas de origen mexicano o brasilero (que se ensamblan en dichos países) y que ingresan al mercado colombiano, corresponden a marcas de países en los cuales se exige el cumplimiento de los reglamentos de Naciones Unidas y estándares FMVSS de Estados Unidos (Ver Tabla 10-3). Lo anterior quiere decir que, si bien México y Brasil no han adoptado reglamentos internacionales de seguridad de los vehículos, las casas matrices de los vehículos que se ensamblan allí hacen parte de países que sí tienen estos reglamentos adoptados, lo cual indicaría que podrían cumplir con la normatividad exigida internacionalmente en todos los países donde se comercializan y que para el caso de Colombia, no debería plantear un inconveniente exigir dicho cumplimiento a través de la adhesión al Acuerdo de 1958.

———-

De acuerdo con lo anterior, más de la mitad de los vehículos comercializados en Colombia tienen la casa matriz en países donde se cumple con los estándares vehiculares de seguridad vial y de emisiones contaminantes reconocidos mundialmente, como reglamentos de Naciones Unidas como el Acuerdo 1958 y estándares… de Estados Unidos, y para otros mercados fabrican con los estándares reales de mercado donde se comercializan.

————-

10.4. Ensamble de motocicletas en Colombia.

En Latinoamérica, Colombia ocupa el segundo lugar de ensamble de motocicletas, después de Brasil. Durante el periodo 2000-2019, Colombia ha mostrado un crecimiento acelerado en el ensamble de motocicletas pasando de 53.490 unidades producidas en el año 2000 a 585.969 en el 2019 (13,5% media anual de crecimiento) Particularmente, en el 2018 y el 2019 este segmento del sector automotriz presentó 24% de crecimiento en la producción (Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, 2019).

Del total de la producción nacional, más del 95% son destinadas al mercado interno para su comercialización. Esta producción está representada por las empresas ensambladoras (ver Tabla 10-4), que a su vez representan más del 95% de las motos que son matriculadas El porcentaje restante lo componen motocicletas importadas provenientes de China, Italia, Estados Unidos, Alemania, entre otros.

10.5. Comercio exterior de motocicletas en Colombia.

En 2019, el material desarmado para el ensamble (conocido como CKD) tuvo como origen los países presentados en la Tabla 10-6.

10.5.1. Exportaciones.

Las exportaciones de motocicletas han tenido un comportamiento variable en el período entre 2000 y 2019. El volumen más alto correspondió al 2000 con 5.166 unidades exportadas, equivalentes al 9% del mercado nacional, y para el año 2019 la cifra ascendió a 11.066 unidades (ver Tabla 10-7), es decir, una variación media anual de 4,1%.

Las exportaciones en país representan una baja participación de la comercialización de motocicletas, debido a que la mayoría de las unidades ensambladas e importadas y ensambladas en el país son destinadas al consumo interno.

10.5.2. Importaciones.

Particularmente para el 2019 (DIAN, 2019), el mercado de motocicletas en el país se constituyó en un 90% por unidades ensambladas y en un 10% por unidades importadas. Durante el período entre 2000 y 2019 en promedio, las importaciones de motocicletas como

material completamente armado en origen (CBU por sus siglas en inglés) conformaron el 9% del mercado. Las importaciones de la vigencia 2019 se presentan en la Tabla 10-8.

La participación de China e India corresponde al 87%, siendo los más representativos con respecto a los demás países.

En cuanto a empresas, en la Tabla 10-9 se identifica a Technowheel, Grin Colombia, Yamaha y Fanalca como las de mayor volumen, precisando que la distribución entre las empresas presenta alta simetría.

10.6. Ventas de motocicletas en Colombia.

La estimación del consumo aparente de motocicletas en el país permite conocer el potencial de unidades disponibles para la venta a nivel nacional, basados en los cálculos de importaciones y producción menos las exportaciones. Este indicador comparado con las ventas, es decir las unidades matriculadas muestran la efectiva demanda de estos vehículos. Cuando las ventas son superiores al consumo aparente indica que hubo unidades compradas en la vigencia que correspondían a saldos de vigencias anteriores.

Como se observa en la Tabla 10-10, en el período entre 2010 y 2019, en los años en que los datos de ventas son inferiores al consumo aparente, el promedio resultante de la relación entre estas dos variables es de 96,2%, lo que indica que solo ha quedado un promedio de 3,8% de saldo de las unidades disponibles para el consumo interno.

De otra parte, se muestran un incremento en ventas de motocicletas entre el 2010 y el 2014 y una desaceleración en el mercado durante el período 2015-2017.

Para el período entre 2018 y 2019, las ventas muestran un crecimiento con respecto al 2019, correspondiente al 11% con 604.960 motocicletas vendidas.

11. Marco normativo en Colombia.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 7º de la Ley 769 de 2002, las autoridades de tránsito juegan un papel fundamental en materia de prevención de siniestros de tránsito en sus territorios, pero es fundamental precisar que la gestión de este tema no se limita a las

competencias propias del tránsito. La seguridad vial debe abordarse de manera integral, y el trabajo que se desarrolle en torno al tema debe efectuarse de manera coordinada con otras entidades del sector público y también con el sector privado, bajo el concepto amplio de seguridad vial, establecido en el artículo 5º de la Ley 1702 de 2013.

Seguridad vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los siniestros de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

Esta visión integral de la seguridad vial es concordante con los postulados establecidos en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, ratificados por la Declaración de Estocolmo 2020, los cuales recomiendan que los gobiernos adopten medidas en el marco del enfoque denominado “sistemas seguros”, el cual considera que las políticas públicas deben propender por sistemas de transporte que tengan como premisa la existencia del error humano y la vulnerabilidad del cuerpo humano, de tal manera que las actuaciones para la gestión de la seguridad vial deban abarcar aspectos que no dependan exclusivamente de los actores viales, como es el caso de los que atañen a las condiciones de construcción de infraestructura vial y a los requerimientos de seguridad de los vehículos con los cuales se transportan dichos actores.

Bajo el enfoque de sistemas seguros y el concepto amplio de seguridad vial, se desprenden necesidades de intervención intersectoriales, en materia de regulación, educación, control al tránsito, atención a víctimas, infraestructura, entre otros, que exigen la participación de diversas entidades públicas, como también del sector privado.

Es así como la industria automotriz se convierte en un actor fundamental para prevenir la ocurrencia de siniestros de tránsito o disminuir su gravedad, toda vez que a través de la

implementación de tecnologías de seguridad vial activa y pasiva en los vehículos y cumpliendo con los parámetros mínimos exigidos a nivel internacional es posible disminuir la ocurrencia de siniestros de tránsito y disminuir la gravedad de sus impactos.

Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación, se desarrollan los principales aspectos que el marco jurídico colombiano establece en materia de seguridad vehicular.

11.1. Reglamentación de sistemas y partes vigentes.

El artículo 28 de la Ley 769 de 2002 modificado por la Ley 1383 de 2010, establece las condiciones mínimas que debe garantizar un vehículo para transitar en el territorio nacional, en los siguientes términos:

ART. 28.—**Condiciones técnico-mecánicas, de emisiones contaminantes y de operación.** Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales (Congreso de la República, 2002, art. 28).

De igual forma, el Código Nacional de Tránsito consagra la obligación de contar con elementos de seguridad pasiva, específicamente en su artículo 82, establece como obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros, tanto en asientos delanteros como traseros.

Ahora bien, teniendo en cuenta que todo vehículo y sus componentes representan bienes de consumo de la mayor relevancia, dado que permiten ejercer la conducción, considerada como una actividad peligrosa, es importante tener en cuenta que la Ley 1480 de 2011 (Congreso de la República, 2011), por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor, establece como una obligación del Estado proteger, promover y garantizar la efectividad y el libre ejercicio de los derechos de los consumidores, así como ampararlos de las consecuencias nocivas para la salud, la vida o su integridad.

En virtud de este mandato legal y de la importancia de la actividad automotriz para la seguridad de las personas, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo expidió reglamentos técnicos para los siguientes productos vehiculares, en los cuales se disponen las características técnicas mínimas que deben cumplir los productos y las disposiciones administrativas para verificar dicho cumplimiento:

• **Cinturones de seguridad:** Reglamento Técnico adoptado mediante Resolución 1949 de 2009 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2009), modificada por la Resolución 5543 de 2013 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013).

• **Acristalamiento de vehículos:** Reglamento Técnico adoptado mediante Resolución 322 de 2002 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2002), la cual fue modificada y adicionada por las Resoluciones 935 de 2008 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2008) y 5543 de 2013 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013).

• **Llantas para vehículos automotores:** Reglamento Técnico adoptado mediante Resolución 481 de 2009 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2009), la cual fue modificada por las Resoluciones 230 de 2010 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2010), 2899 de 2011 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2011), 5543 de 2013 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013) y 2875 de 2015 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2015).

• **Sistemas de frenos o sus componentes para vehículos automotores:** Reglamento Técnico adoptado mediante Resolución 1001 de 2010 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el cual fue derogada por la Resolución 4983 de 2011. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2011).

• **Cintas retrorreflectivas**. Reglamento Técnico adoptado mediante Resolución 538 de 2013 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013).

Los reglamentos técnicos de los productos vehiculares anteriormente citados se encuentran vigentes, en atención a lo establecido en la Resolución Conjunta 20203040006775 de junio de 2020 (Ministerio de Transporte y Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2020), la cual dispone que se prorroga por dieciocho (18) meses la vigencia de los reglamentos

técnicos anteriormente referidos, o hasta que se expida el reglamento técnico para cada uno de los temas allí contemplados.

Con relación al contenido de dichos reglamentos, de manera general se observa el cumplimiento de requisitos técnicos relacionados con las condiciones del producto, pero no frente a su desempeño integral de seguridad, el cual permite evaluar el rendimiento adecuado del sistema o componente respecto a sus prestaciones para evitar siniestros o mitigar la gravedad de las lesiones de los ocupantes, en caso de ocurrencia.

De igual forma se encuentra que en muchos casos, el proceso de evaluación de la conformidad se realiza a través de la declaración de conformidad de proveedor, en los términos establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC-ISO/IEC 17050 (Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, 2007). Lo anterior significa que los reglamentos técnicos vehiculares en Colombia tienen como referente para la certificación del cumplimiento de los requisitos contenidos en dichos reglamentos, una autocertificación, dado que la declaración de conformidad de proveedor es considerada como un tipo de declaración de primera parte, de acuerdo con lo previsto en la Norma Técnica Colombiana citada en el anterior párrafo, es decir, como una certificación emitida por la persona o la organización que suministra el producto.

Sobre este tema, en el artículo 2.2.1.7.6.6 del Decreto 1595 de 2015, se señala que cuando se identifique un nivel de riesgo bajo, frente a la protección de los objetivos legítimos protegidos por un reglamento técnico, se utiliza las declaraciones de conformidad de primera parte, pero si el riesgo es alto, las entidades reguladoras deberán aplicar procesos de certificación de tercera parte.

En caso de que la medida a adoptar sea un reglamento técnico, se utilizará, salvo casos especiales y justificados identificados por el regulador, el nivel de riesgo identificado en el análisis de impacto normativo como criterio general para establecer la demostración de la conformidad, así: 1. Riesgo bajo: Declaración de conformidad de primera parte en los términos y condiciones de la Norma Técnica Colombiana NTC-ISO/IEC 17050 – partes 1 y 2, y sus actualizaciones o modificaciones; y, 2. Riesgo medio y alto: Certificación de conformidad de tercera parte por organismo acreditado”. (Presidencia de la República, 2015).

Ahora bien, de acuerdo con los análisis de impacto normativo realizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, frente a los reglamentos técnicos vehiculares citados, el nivel de riesgo evidenciado es alto, dado que, como los objetivos legítimos protegidos son la vida y salud de los diferentes actores viales, el incumplimiento de dichos reglamentos tiene consecuencias letales, por lo cual no es conveniente mantener esquemas de certificación de primera parte.

Lo anterior evidencia una necesidad de mejorar el proceso de evaluación de la conformidad de los reglamentos técnicos actuales y de migrar a certificaciones emitidas por terceros independientes, por lo cual, en el siguiente capítulo se exponen los aspectos más relevantes del proceso de evaluación de la conformidad de tercera parte, en el marco del Subsistema Nacional de Calidad.

11.2. Evaluación de la conformidad de producto.

La infraestructura de la calidad en los países se constituye en un elemento fundamental para generar confianza entre productores, comercializadores y consumidores finales, a través de la definición de procedimientos estandarizados que se orienten a garantizar las características de calidad de los productos y los procesos.

Con la expedición del Decreto 1595 de 2015 el cual modificó el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015, se formaliza la infraestructura de calidad existente en Colombia, específicamente con la creación del Subsistema Nacional de la Calidad.

En los artículos 2.2.1.7.1.2 y 2.2.1.7.1.4 del Decreto 1074 de 2014, se señala que el Subsistema Nacional de la Calidad “SNCA” está compuesto por instituciones públicas y privadas que realizan actividades de cualquier orden para la formulación, ejecución y seguimiento de las políticas en materia de normalización, reglamentación técnica, acreditación, evaluación de la conformidad, metrología y vigilancia y control, como se observa a continuación:

Como se observa, uno de los componentes del SNCA, es la evaluación de la conformidad, la cual se define en el artículo 2.2.1.7.2.1 del Decreto 1595, como la demostración del

cumplimiento de los requisitos especificados, relativos a un producto, proceso, sistema, persona u organismo. (Presidencia de la República, 2015).

Para el caso de reglamentos técnicos, la evaluación de la conformidad permite verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en dicho reglamento, a través de terceros que cumplen con mecanismos estandarizados para dicha verificación.

El proceso de evaluación de la conformidad tiene tres aspectos fundamentales que se deben tener en cuenta. El primero, la necesidad de acreditación de los organismos encargados de evaluar y certificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en un reglamento técnico y el segundo, lo relacionado con la emisión de los certificados de conformidad y el tercero, lo que atañe a la supervisión y vigilancia. A continuación, se efectúa una breve síntesis de los temas más relevantes frente a estos dos aspectos.

11.2.1. Organismos de evaluación de la conformidad.

Los organismos que prestan los servicios de evaluación de la conformidad, de acuerdo con lo previsto en el Decreto 1074 de 2015, deben, para ser considerados como tal, obtener una acreditación. En el caso de los organismos de evaluación de la conformidad radicados en el país, requieren ser acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia "ONAC", quien tiene la competencia exclusiva para ello y deberán efectuarlo de conformidad con las normas nacionales e internacionales existentes en la materia (Presidencia de la República, 2015).

La acreditación emitida por ONAC, avala la competencia del organismo para llevar a cabo la evaluación de la conformidad de un determinado reglamento técnico.

Para el caso de los organismos evaluadores de la conformidad radicados en el exterior, la norma establece que se sujetarán a lo establecido en el artículo 2.2.1.7.9.2, numerales 2º, 3º y 4º del Decreto 1074 de 2015, el cual señala que los certificados de conformidad expedidos por dichos organismos serán consideramos como válidos en Colombia, si se cumplen los siguientes supuestos allí contemplados.

La evaluación de la conformidad actualmente, también se puede realizar por organismos de

inspección, los cuales, por regla general, también deben estar acreditados ante ONAC. En estos casos, no se emite un certificado de evaluación de la conformidad sino un informe con los resultados de la inspección, conforme con los requisitos establecidos en el respectivo reglamento técnico y en la Norma NTC-ISO/IEC 17020 (Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, 2007). Dicho informe de inspección deberá hacer constar la conformidad o no del elemento que se evalúa y deberá estar soportado con pruebas documentales de la inspección realizada.

En cuanto a la realización de ensayos para la expedición de los certificados de conformidad o informes de inspección, cuando aplique el Decreto 1595 de 2015 establece que se realizarán en laboratorios acreditados ante ONAC o ante organismos de acreditación que hagan parte de los acuerdos de reconocimiento multilateral suscritos por ONAC; sin embargo, cuando no exista en Colombia un laboratorio acreditado para la realización de los ensayos requeridos, tales ensayos se podrán realizar en laboratorios evaluados previamente por los organismos de certificación de producto o los de inspección (Presidencia de la República, 2015).

En el caso de adherir al Acuerdo de 1958, quien efectuará la certificará la evaluación de la conformidad sería la autoridad de homologación, la cual deberá cumplir con todas las exigencias establecidas en el respectivo acuerdo, para efectos de emitir dicha certificación, como se detalló anteriormente.

11.2.2. Certificados de conformidad.

Conforme a lo señalado en el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial del Comercio, previamente a su comercialización, los productores nacionales, así como los importadores de productos sujetos a reglamentos técnicos, deberán obtener el correspondiente certificado de conformidad, en el cual se refleja la labor de evaluación efectuada por el organismo de evaluación.

Dicho certificado se define en el Decreto 1595 do 2015, como el “Documento emitido de acuerdo con las reglas de un sistema de certificación, en el cual se manifiesta adecuada confianza de que un producto, proceso o servicio debidamente identificado está conforme con una norma técnica u otro documento normativo específico”. (Presidencia de la República,

2015, art. 2 2.1.7 2.1, num. 17).

El objetivo general de la certificación de conformidad es proporcionar confianza a todas las partes interesadas en que un producto, proceso o servicio cumpla los requisitos especificados en el reglamento técnico, mediante una verificación imparcial y competente por una tercera parte.

Con relación al esquema de certificación utilizado es importante mencionar que la regulación colombiana reconoce la aplicación de normativa mundialmente aceptada frente al tema. Específicamente se acepta la Norma NTC-ISO/IEC 17067 (Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, 2013), elaborada por la Organización Internacional de Normalización y la Comisión Electrotécnica Internacional, y adoptada como norma técnica colombiana.

La Norma Técnica Colombiana anteriormente referida describe los fundamentos de la certificación de producto y las directrices para aplicar los esquemas de certificación, teniendo en cuenta que cada esquema implica llevar a cabo de manera distinta, actividades que hacen parte de las seis etapas fundamentales para el proceso: (i) selección, (ii) determinación, (iii) revisión, (iv) decisión, (v) atestación, (vi) vigilancia. Dependiendo del tipo de esquema establecido en el reglamento técnico, el proceso de evaluación de conformidad implicará la mayor o menor realización de actividades en cada etapa.

Existen seis esquemas de certificación contemplados en la Norma NTC-ISO/IEC 17067, con alcances distintos (Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, 2013), los cuales deberán contener evidencias objetivas de la verificación efectuada, con los registros documentales correspondientes, los métodos de ensayo, el plan de muestreo, los resultados de la evaluación, la identificación de los productos o las categorías de producto, la vigencia y el esquema de certificación utilizado (Presidencia de la República, 2015).

Otro aspecto relevante con relación a los certificados de conformidad es la creación legal del Sistema de Información de Certificados de Conformidad (Sicerco), administrado por la Superintendencia de Industria y Comercio, como un registro público, el cual puede ser consultado por todos los interesados, lo cual brinda mayor transparencia e información a los consumidores. En este sistema los organismos de certificación e inspección acreditados por

ONAC deben registrar vía electrónica todos los certificados de conformidad que emitan respecto de productos sujetos al cumplimiento de reglamentos técnicos.

En el caso de adherir al Acuerdo de 1958, los servicios técnicos y la autoridad de homologación harán parte de la infraestructura de calidad colombiana y el documento que hará las veces del certificado de conformidad será la homologación de tipo, expedido por la autoridad de homologación, basado en los resultados de los servicios técnicos autorizados.

11.2.3. Vigilancia y control.

De acuerdo con lo previsto en el Decreto 1595 de 2015 y en la Ley 1480 de 2011 la Superintendencia de Industria y Comercio deberá adelantar las investigaciones administrativas pertinentes en contra de los organismos evaluadores de la conformidad, respecto del cumplimiento de los requisitos dentro del marco del certificado de conformidad o del documento de evaluación de la conformidad que estos hayan expedido frente a los reglamentos técnicos.

De igual forma, la Superintendencia de Industria y Comercio podrá adelantar investigaciones en contra de quienes en el proceso de importación o comercialización de productos sujetos a reglamentos técnicos presenten certificados de conformidad, declaraciones de conformidad o resultados de pruebas de laboratorios, respecto de los cuales exista sospecha de falsedad o adulteración, y como consecuencia de dichas investigaciones se podrá imponer las sanciones establecidas en el artículo 61 de la Ley 1480 de 2011, sin perjuicio de las acciones penales que les sean aplicables (Congreso de la República, 2011).

La autoridad competente podrá solicitar, en cualquier momento, el certificado de conformidad de producto o el informe de inspección, según aplique, de personas o de sistemas de gestión con sus respectivos soportes, que demuestren el cumplimiento de los requisitos establecidos en el correspondiente reglamento técnico.

Finalmente se resalta que de acuerdo con lo previsto en el artículo 2.2.1.7.17.7 del Decreto 1595 de 2015 y del artículo 62 de la Ley 1480 de 2011, los alcaldes municipales y distritales ejercerán en sus respectivas jurisdicciones las mismas facultades administrativas de control y vigilancia que la Superintendencia de Industria y Comercio. Por lo tanto, están facultados

para adelantar las actuaciones administrativas e imponer las sanciones correspondientes en caso de incumplimiento de reglamentos técnicos.

En el caso de adherir al Acuerdo de 1958, la Superintendencia de Industria y Comercio mantendría sus funciones de inspección, vigilancia y control a los productores, importadores y comercializadores, frente al cumplimiento del reglamento técnico, en el marco de sus competencias de protección al consumidor. Con relación a la vigilancia de la autoridad de homologación y de los servicios técnicos, ésta se regirá por el esquema unificado de control internacional, establecido en el Acuerdo de 1958 para todas las partes contratantes.

11.3. Homologación de vehículos en Colombia.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, para poder efectuar el registro de un vehículo, el cual permite su operación en el territorio colombiano, es necesario contar con la homologación por parte del Ministerio de Transporte, la cual es definida por la misma ley, como la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

Actualmente, el Ministerio de Transporte aprueba las homologaciones de los vehículos destinados al servicio público de pasajeros y de carga (públicos y particulares), confrontando las características y especificaciones presentadas por los importadores, ensambladores o fabricantes de vehículos o carrocerías, con los requerimientos establecidos en la normatividad vigente.

La regulación sobre homologación se consagra en tres grandes grupos. El primero, conformado por los vehículos destinados al servicio de transporte público de pasajeros y mixto; el segundo, vehículos destinados al servicio de transporte público y particular de carga, remolques y semirremolques, por último, los vehículos destinados al servicio de transporte público de pasajeros de los sistemas masivos:

• **Transporte de carga:** Se encuentra reglamentado por medio de las siguientes resoluciones: Resolución 4100 de 2004 (Ministerio de Transporte, 2004) Resolución 5443 de 2009 (Ministerio de Transporte, 2009), Resolución 1782 de 20091(Ministerio de Transporte,

2009) y el Decreto 2944 de 2013 (Presidencia da la República, 2013).

• **Transporte de pasajeros en sus distintas modalidades y transporte mixto:** Está regulada a través de las siguientes resoluciones: Resolución 7126 de 1995 (Ministerio de Transporte, 1995), Resolución 7777 de 2001 (Ministerio de Transporte, 2001), Resolución 7171 de 2002 (Ministerio de Transporte, 2002), Resolución 5443 de 2009 (Ministerio de Transporte, 2009), y el Decreto 4190 de 2007 (Presidencia de la República, 2007).

• **Transporte masivo:** Se encuentra regulada por medio de las Resoluciones 5411 de 2007 (Ministerio de Transporte, 2007), 4659 de 2008 (Ministerio de Transporte, 2008) y 3172 de 2010 (Ministerio de Transporte, 2010).

El trámite de homologación inicia con la solicitud que debe elevar el interesado al Ministerio de Transporte y el diligenciamiento de las fichas de homologación establecidas por dicha entidad, en las cuales el solicitante debe consignar la información solicitada para obtener la aprobación respectiva.

Existen diferentes tipos de ficha técnica de homologación, dependiendo del vehículo que se vaya a homologar y de acuerdo con los siguientes tipos de homologación:

• Chasís

• Carrocería

• Vehículo carrozado

• Remolque

• Semirremolque

• Vehículos de sistemas masivos de transporte

En cada ficha de homologación, se consigan, entre otros, los siguientes aspectos: estudios técnicos de peso y potencia, especificaciones técnicas del chasis, carrocería, vehículo, remolque o semirremolque que solicita homologar, planos.

El Ministerio de Transporte, a través de la Subdirección de Transporte, aprueba las homologaciones de los vehículos, de acuerdo con las características y especificaciones declaradas por los importadores, ensambladores o fabricantes de vehículos y/o carrocerías.

Por otro lado, con relación a los vehículos particulares diferentes a los empleados para el transporte de carga, el artículo 137 del Decreto 2150 de 1995, por la cual se suprimen y reforman regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios en la administración Pública establece la figura de la homologación automática, según la cual, los vehículos importados o producidos en el país, destinados al servicio privado de transporte, que hayan sido homologados por las autoridades de transporte y ambientales del país de origen, no requerirán homologación ante autoridad colombiana. En estos casos, las autoridades de comercio exterior y desarrollo económico colombianas, solicitarán la exhibición de los documentos de homologación o aprobación de los modelos a ensamblar o importar que hayan sido expedidos en los países de origen.

Esta normativa plantea una dificultad en términos de estandarización de las características técnicas del vehículo, ya que cada país puede tener no solo procedimientos de homologación diferentes, sino también estándares técnicos más o menos exigentes, lo cual afecta la posibilidad de contar con unas condiciones de seguridad y calidad mínima para los vehículos que se comercializan en Colombia.

De igual manera, la norma establece que cuando los vehículos sean de diseño y fabricación nacional, deberán enviar las características de los modelos para su aprobación por parte de las autoridades de desarrollo económico y ambiental, sin establecer ningún lineamiento sobre la forma en que serán contratadas dichas características de los modelos.

Nótese que esta homologación automática hace referencia al vehículo, pero no se cuenta con ningún lineamiento con relación a los sistemas y componentes del mismo, como es el caso de frenos, sistemas de retención, llantas, entre otros, por lo cual, en la actualidad, este tema se viene regulando a través de reglamentos técnicos específicos, como se detalló en el numeral 11.1 del presente documento.

La falta de una homogeneidad en el establecimiento de requerimientos técnicos y procesos

de evaluación de la conformidad para los vehículos y sus componentes en Colombia impide generar sinergias en la industria y, le resta integralidad a las políticas públicas que se deseen adoptar para mejorar la seguridad vehicular.

Bajo el esquema del Acuerdo de 1958 el esquema de homologación actual se transformaría, abarcaría todas las tipologías vehiculares consagradas en los reglamentos ONU y operaría con los parámetros consagrados en dicho instrumento, estandarizados para todas las partes contratantes.

12. Competencias constitucionales para el proceso de adhesión al acuerdo 1958 ONU.

La presentación y aprobación del presente proyecto de ley tiene su fundamento jurídico en la Constitución Política de Colombia. El artículo 9º de la Constitución, dispone que las relaciones exteriores del Estado se fundamentan en la soberanía nacional, en el respeto a la autodeterminación de los pueblos y en el reconocimiento de los principios del derecho internacional aceptados por Colombia; de igual forma en su artículo 226, establece como una obligación del Estado el promover la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas, sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional.

Lo anterior indica que el uso de instrumentos internacionales por parte del Estado, para promover y consolidar este tipo de objetivos, se encuentra acorde con los principios constitucionales vigentes, por lo cual, desde hace décadas, el Estado colombiano viene suscribiendo diversos tratados internacionales y acuerdos simplificados.

Un ejemplo de estos instrumentos internacionales es la Carta de la Organización de las Naciones Unidas. A través de la Ley 13 de 1945, Colombia aprobó dicha Carta y se convirtió en miembro originario de la Organización de las Naciones Unidas.

Ahora bien, para poder precisar la diferencia entre un tratado internacional y un acuerdo simplificado, se puede citar la jurisprudencia de la Corte Constitucional, la cual, al respecto, señaló lo siguiente:

La diferencia entre tratados solemnes y acuerdos simplificados radica esencialmente en la forma como se perfecciona el convenio y expresa el consentimiento, pues mientras en los tratados solemnes su perfeccionamiento exige un acto de ratificación autorizada por el Parlamento, la intervención en su proceso formativo del Jefe de Estado como órgano supremo de las relaciones internacionales, y el intercambio o depósito de los instrumentos de ratificación, los acuerdos de forma simplificada obligan en virtud de un acto distinto a la ratificación, manifestándose mediante la autenticación del texto del acuerdo o por un acto posterior a la autenticación, distinto de la ratificación, como la aprobación, la notificación, la aceptación o la adhesión (C. Const., 2010, pág. 1).

Dicho lo anterior y específicamente con relación al procedimiento de adhesión al Acuerdo de 1958 (Organización de las Naciones Unidas, 2017), se deben tener en cuenta las consideraciones que se detallan a continuación.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.1, literal a) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, un tratado “es un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya sea que conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular”. (Organización de las Naciones Unidas, 1963, pág. 2).

De acuerdo con esta definición y dado que la adhesión de Colombia al Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas implica que el país asume una serie de derechos y obligaciones de carácter internacional, es claro que la naturaleza jurídica de dicho acuerdo corresponde a un tratado solemne.

En este mismo sentido se pronunció la Cancillería colombiana al señalar lo siguiente:

Surtido el análisis del texto “Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y partes que puedan montarse o utilizarse en estos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones” adoptado en Ginebra el 20 de marzo de 1958 y en vigor internacional a partir del 20 de junio de 1959, se concluye que el mismo incorpora nuevas obligaciones para el Estado colombiano, en particular las contenidas en los

artículos 1º, 2º, 3º, 4º y 5º, y por lo tanto correspondería a la naturaleza jurídica de un tratado solemne que para su perfeccionamiento requerirá surtir el trámite de aprobación interna (Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, 2018, pág. 8).

Ahora bien, para que un tratado pueda ser incorporado a la legislación colombiana, se requiere surtir un trámite complejo y cualificado. Como ya lo ha manifestado la Corte Constitucional, la aprobación de tratados requiere el concurso activo de las tres ramas del poder público:

En primer lugar, es imprescindible la intervención del Presidente de la República, quien en su calidad de director de las relaciones internacionales tiene la potestad exclusiva y excluyente de tomar la iniciativa para celebrar tratados o convenios con otros Estados o entidades de derecho internacional. Es el ejecutivo quien directamente o por intermedio de sus delegados puede entablar negociaciones, fijar los términos y alcance de las mismas, avalar o no los acuerdos logrados y, en últimas, suscribir el texto de un tratado o abstenerse de hacerlo. Sin embargo, su intervención es ad referéndum, en la medida en que debe someter los tratados a la aprobación del Congreso (C.P., art. 189-2). (ii) En segundo lugar, la Constitución exige la intervención de la rama legislativa del poder público. Como laboratorio de la democracia y foro político por excelencia, al Congreso de la República corresponde "aprobar o improbar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de derecho internacional" (C.P., art. 150-16). (iii) En tercer lugar, la intervención de la rama judicial se desarrolla por intermedio de la Corte Constitucional, a quien compete ejercer el control de constitucionalidad de los acuerdos celebrados, como condición previa a la manifestación del consentimiento por el Presidente de la República y con ello la adquisición formal de nuevos compromisos internacionales (C.P., art. 241). (iv) Finalmente, con posterioridad a la revisión de constitucionalidad, el Presidente interviene de nuevo a efecto de proceder a la ratificación del tratado, lo que desde luego ejerce de manera autónoma, reafirmándose entonces su calidad de director de las relaciones internacionales (C. Const., 2010, pág. 10).

El anterior procedimiento con sus respectivos responsables, se puede expresar de la siguiente forma:

1. Presentación ante el Congreso de la República: Ejecutivo

2. Aprobación del proyecto de ley: Legislativo

3. Revisión de constitucionalidad: Judicial

4. Depósito de instrumento de ratificación y adopción: Ejecutivo

12.1. Presentación ante el Congreso de la República.

Según lo dispuesto en el artículo 189 de la Constitución Política, corresponde al Presidente de la República, como jefe de estado, jefe de Gobierno y suprema autoridad administrativa, dirigir las relaciones internacionales, por lo cual, es el poder ejecutivo, el llamado a presentar ante el Congreso de la República el proyecto de ley aprobatoria de un tratado (Asamblea Nacional Constituyente, 1991, art. 189).

Adicionalmente, el numeral 16 del artículo 150 de la Constitución señala que le corresponde al Congreso de la República aprobar o improbar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de Derecho Internacional (Asamblea Nacional Constituyente, 1991, art. 150).

Así, los tratados solemnes requieren la intervención en su proceso formativo del Jefe de Estado, como órgano supremo de las relaciones internacionales, quien tendrá la iniciativa para dar comienzo a las etapas subsiguientes del proceso de aprobación.

12.2. Aprobación del proyecto de ley.

El trámite de una ley aprobatoria de un tratado como el que nos ocupa es el de una ley ordinaria, toda vez que la Constitución Política no señala un proceso especial, por lo cual deberá surtir los debates establecidos para este tipo de leyes; no obstante, de acuerdo con lo señalado en el artículo 154 de la Constitución Política, deberá radicarse ante el Senado de la República, dado que todos los proyectos que se refieran a relaciones internacionales deben tener origen en el Senado.

El Congreso podrá aprobar o improbar el proyecto de ley presentado por el Ejecutivo, pero no podrá modificarlo ni enmendarlo. De acuerdo con lo previsto en el artículo 217 de la Ley 5ª de 1992 (Congreso de la República, 1992), el Congreso también podrá emitir propuestas de

aplazamiento o de reserva respecto de Tratados y Convenios Internacionales.

Sobre esta última facultad del Congreso, la Corte Constitucional, en la Sentencia C-176 de 1994, indicó que puede ejercerse, siempre y cuando esas declaraciones no equivalgan a una verdadera modificación del texto del Tratado, puesto que en tal evento el Legislativo estaría invadiendo la órbita de acción del Ejecutivo y violando la Constitución, cada vez que en el artículo 119, numeral 1º, se establece que es el gobierno a quien compete dirigir las relaciones internacionales y celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional, acuerdos y convenios (C. Const., 1994, pág. 1).

Esto quiere decir que, si el Congreso, al aprobar un Tratado, efectúa una declaración que en vez de precisar el sentido de una cláusula o restringir su alcance, por el contrario, lo amplía o lo desborda, en realidad estaría modificando sus términos y haciendo una enmienda, lo cual está expresamente prohibido por la citada Ley 5ª de 1992 (Congreso de la República, 1992).

12.3. Revisión de constitucionalidad.

Según lo dispuesto en el literal 10 del artículo 241 de la Constitución Política, dentro de los seis días siguientes a la sanción de la ley aprobatoria del tratado, dicha ley, acompañada del respectivo tratado, deben ser remitido por el Ejecutivo a la Corte Constitucional, para que se decida definitivamente sobre la exequibilidad, tanto de las normas contenidas en el tratado, como de su ley aprobatoria.

En caso de no encontrarse ninguna norma inconstitucional, se procederá a emitir la sentencia que declare la exequibilidad del tratado y de su ley aprobatoria.

Si la Corte encuentra algunas normas contrarias a la Constitución, las declarará inexequibles y ordenará al Presidente formular las reservas respectivas al momento de ratificar el tratado.

Si encuentra que todo el tratado es inconstitucional, lo expresará en tal sentido y ello impedirá que el Ejecutivo pueda ratificarlo internacionalmente. Lo anterior teniendo en cuenta que si bien el Presidente goza de autonomía en el manejo de las relaciones internacionales, la Corte Constitucional es la suprema guardiana de la Constitución y en tal medida no podría facultar al ejecutivo para ratificar un tratado que contenga normas

contrarias a ella.

12.4. Depósito de instrumento de ratificación y adopción.

Cuando la Corte declara la constitucionalidad del Tratado y su ley aprobatoria, se procede a realizar el depósito del instrumento de ratificación, a través del cual el Estado ratifica su voluntad de obligarse internacionalmente. Lo anterior, en aplicación de lo previsto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el cual señala que los tratados, convenios, convenciones, acuerdos, arreglos u otros actos internacionales aprobados por el Congreso, no se considerarán vigentes como leyes internas, "mientras no hayan sido perfeccionados por el gobierno en su carácter de tales, mediante al canje de ratificaciones o el depósito de los instrumentos de ratificación, u otra formalidad equivalente (…)" (Congreso de la República, 1944, art. 1º).

En el caso que nos ocupa y como se mencionó en' capítulos anteriores, el depósito del instrumento de adhesión al Acuerdo de 1958 se efectúa ante el Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas. Es a través de dicho instrumento, donde se efectúa la declaración de los reglamentos técnicos que serán aplicables en el país, de conformidad con lo establecido en el artículo 1.5 del Acuerdo de 1958:

5. Al depositar su instrumento de adhesión, cualquier nueva Parte contratante podrá declarar que no aplicará ciertos reglamentos de las Naciones Unidas anexos al presente acuerdo o que no aplicará ninguno de ellos. (…) El Secretario General también comunicará todas las declaraciones relativas a la no aplicación de ciertos reglamentos de las Naciones Unidas que cualquier Parte contratante pueda realizar de conformidad con los términos del presente apartado (Organización de las Naciones Unidas, 2017, pág. 2).

Adicionalmente se debe tener en cuenta que el artículo 2º de la Ley 7ª de 1944 establece que una vez sea perfeccionado el vínculo jurídico al Tratado, el ejecutivo emitirá un decreto de promulgación del tratado, en el cual se ingresará el texto del Tratado, las reservas que apliquen, así como la fecha del depósito o canje de instrumentos, y la fecha de entrada en vigor para Colombia (Congreso de la República, 1944).

De acuerdo con lo expuesto en este capítulo, es claro que existe en cabeza del Ejecutivo, la

competencia constitucional para presentar el presente proyecto de ley (en cumplimiento de su deber de dirigir las relaciones internacionales, de proteger la vida de sus habitantes, de propiciar el desarrollo económico, de internacionalizar la economía y de adelantar las medidas necesarias para propiciar la prevalencia del interés general sobre el particular) y que dicho trabajo deberá acompañarse de la participación de las demás ramas del poder público, para lograr su satisfactoria culminación.

13. Cumplimiento de los principios constitucionales.

La Constitución Política de Colombia establece en sus artículos 150 (num. 16), 226 y 227 los principios que deben regir la celebración de Tratados Internacionales y las relaciones exteriores en general: equidad, reciprocidad y conveniencia nacional. Por lo anterior, se considera oportuno realizar una revisión de dichos principios frente a los objetivos perseguidos por el Acuerdo de 1958, con el fin de evidenciar la pertinencia de la adhesión del Colombia a dicho instrumento internacional.

13.1. Equidad.

En virtud del principio de equidad, no pueden concebirse en nuestro ordenamiento jurídico acuerdos bilaterales o multilaterales en los que los beneficios sean solo para una de las partes, o que operen a favor de un Estado y en detrimento de otro. Los acuerdos internacionales deben permitir el beneficio mutuo de los Estados parte en términos de justicia material, para efectos de lograr cierto nivel de igualdad real todos.

En ese sentido, la adhesión al Acuerdo de 1958 (Organización de las Naciones Unidas, 2017), se encuentra alineada con este postulado, toda vez que, de dicho instrumento, desde su creación, ha estado orientado a generar beneficios para todas las partes contratantes, no solo frente a la garantía de alcanzar un nivel mínimo de rendimiento con respecto a la seguridad y condiciones ambientales de los vehículos comercializados, sino también frente a la internacionalización de los mercados en condiciones de igualdad.

Asimismo, el acuerdo prevé que las partes contratantes tienen derecho a voto, en igualdad de condiciones, para ajustar o establecer nuevos reglamentos en el marco del Foro WP.29, lo cual garantiza una participación efectiva y equitativa en el proceso de toma de decisiones.

Otro punto que también merece resaltarse es la posibilidad de los países de no aplicar un determinado reglamento, en atención a sus necesidades y particularidades, toda vez que no todos cuentan con el mismo nivel de desarrollo de la industria o la misma capacidad administrativa. Esto refleja no solo el respeto por la soberanía, sino también el acatamiento del principio de equidad, en la medida en que reconoce la posibilidad que tienen los Estados, de adoptar la posición que sea más benéfica para su población y su industria. En todo caso, si bien puede ocurrir que una parte decida no aplicar varios reglamentos, el país se beneficia de una plataforma global de reglamentos con especificaciones técnicas armonizadas, lo cual permite reducir múltiples cargas administrativas.

13.2. Reciprocidad.

Este principio Constitucional guarda estrecha relación con el principio de equidad, toda vez que los acuerdos bilaterales y multilaterales deben obedecer a condiciones de beneficio mutuo de los Estados Parte. Sobre este tema la Corte Constitucional señaló en Sentencia C-564 de 1992 lo siguiente:

La reciprocidad debe entenderse en dos sentidos, uno estricto, que se explica como la exigencia de ventajas para dar así concesiones. En su acepción amplia, que puede calificarse como “reciprocidad multilateralizada”, se acepta que toda preferencia será extendida a todos los participantes, creándose así una relación de mutuo beneficio entre cada uno de los participantes. (C. Const., 1992, pág. 42).

En el caso del Acuerdo de 1958 (Organización de las Naciones Unidas, 2017), es claro que la reciprocidad impregna el espíritu de todos los deberes y derechos consagrados, dado que, cuando una parte contratante acepta la aplicación de un reglamento, no le es dable establecer excepciones de ningún tipo frente a dicha aplicación. No existen cláusulas que establezcan tratos diferenciales entre las partes, por lo cual todos los vehículos y sus componentes, deberán fabricarse con los mismos estándares de calidad y seguridad.

Un ejemplo de la relevancia del principio de reciprocidad en el acuerdo se encuentra consagrado en su numeral 2º, artículo 1º, en el cual dispone expresamente la exigencia del reconocimiento recíproco de las homologaciones de tipo realizadas por las autoridades de

homologación de cualquiera de los países miembros del acuerdo. Esto significa que, en virtud del principio de reciprocidad, ninguna parte contratante podrá negarse a recibir las homologaciones expedidas por otra de las partes.

13.3. Conveniencia nacional.

Como se mencionó en los anteriores capítulos, el Acuerdo de 1958 (Organización de las Naciones Unidas, 2017) tiene dos propósitos fundamentales: el primero, mejorar las prescripciones técnicas para los vehículos automotores y sus componentes; el segundo, facilitar su comercialización en los Estados miembros del acuerdo. Es necesario establecer entonces, si dichos propósitos son convenientes para los intereses del Estado colombiano.

Con relación al mejoramiento de las prescripciones técnicas, es importante señalar que el acuerdo plantea unos requerimientos mínimos que se considera todos los vehículos deben tener en cuenta, para mejorar sus condiciones de calidad, seguridad y eficiencia energética.

La construcción de dichos reglamentos se efectúa en el Marco del Foro WP.29, el cual se constituye en un escenario plural y transparente, que facilita la adopción de estándares acordes con las demandas de las sociedades actuales y con las premisas técnicas aceptadas ampliamente en el mundo.

Con ello, la incorporación de los estándares de calidad, seguridad y eficiencia energética en la producción y comercialización de vehículos en Colombia, se encuentra acorde con el interés general y la consecuencia nacional, toda vez que permite que los vehículos que circulen en el país sean cada vez más seguros y protejan a sus ocupantes frente a la ocurrencia de siniestros de tránsito en las mismas condiciones en que lo hacen los vehículos que son comercializados en el mercado europeo, es decir, con unos estándares de seguridad mínimos innegociables.

Contar con una industria vehicular que cumpla con estándares mínimos de seguridad, aceptados internacionalmente, es un paso fundamental para la prevención de siniestros de tránsito.

Desde el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, ya se

consagraba la necesidad de trabajar con la industria automotriz para reducir los siniestros de tránsito y su gravedad, por eso se establece en el listado de actividades que se recomendaba ejecutar a los países, el grupo denominado “Vehículos más seguros”, el cual plantea, entre otras acciones, la de promulgar las reglamentaciones de seguridad obre vehículos de motor, elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas WP-29.

Como se observa, el mejoramiento de los estándares de seguridad vehicular en el mundo es considerada como una medida fundamental para salvar la vida e integridad de las personas, por lo cual avanzar en ese camino representa no solo una acción acorde con la conveniencia nacional, sino también un imperativo constitucional.

En este punto es oportuno citar lo señalado por el Centro de Estudios Jurídicos y Sociales de Justicia, al precisar que la seguridad vial es un asunto relevante para el Derecho Internacional de los Derechos Humanos y que en tal medida Colombia tiene el deber de adelantar las medidas necesarias para lograr una regulación vehicular que propenda por la protección de la salud y vida de sus habitantes:

Cada día se presentan siniestros de tránsito que afectan la vida y la salud de miles de personas alrededor del mundo. Aunque en muchas ocasiones nos referimos a estas situaciones como “siniestros” y señalamos como causas de los comportamientos de los usuarios de las vías, lo cierto es que en esta problemática también hay factores externos a los individuos que también inciden en la ocurrencia de los siniestros y en sus desenlaces. No todos los vehículos cuentan con las mismas características físicas en materia de seguridad por diferentes motivos. Por un lado, los fabricantes y comercializadores de vehículos ofrecen diferentes elementos de seguridad que por lo general están asociados al costo del automóvil. Por otra parte, hay países en donde la regulación de estos elementos no exige los mismos requisitos de seguridad que en otros. Estas diferencias en las características de los vehículos, que se escapan de la órbita del comportamiento de conductores, pasajeros y peatones generan entonces niveles inequitativos de protección entre distintos grupos socioeconómicos y entre distintos países.

Desde Dejusticia, como centro de investigación dedicado al fortalecimiento del Estado de Derecho y a la promoción de los derechos humanos en Colombia y en el Sur Global,

consideramos que las desigualdades que surgen de la falta de una regulación sobre la seguridad vehicular en nuestro país generan resultados inequitativos en materia de protección del derecho a la vida, a la salud y a la integridad de los colombianos. (…).

Los Estados como Colombia no solo tienen la posibilidad, sino también el compromiso de adherirse a los acuerdos internacionales de seguridad vehicular que pueden mejorar la vida y la salud de las personas al requerir a las industrias el cumplimiento de regulaciones técnicas. Hacerlo representa una mayor protección de los derechos a la salud y la vida y por lo tanto el cumplimiento de otras obligaciones del Derecho Internacional de los Derechos Humanos (Dejusticia, 2020, pág. 6).

Con relación al propósito de la comercialización de los vehículos y sus componentes entre los países miembros del Acuerdo de 1958 (Organización de las Naciones Unidas, 2017), es preciso resaltar que, dado el gran número de países que hacen parte del acuerdo, constituye para Colombia una gran oportunidad para crear y fortalecer una industria doméstica. La facilitad para comercializar los productos vehiculares en el mercado internacional, rompiendo barreras comerciales, representa una valiosa ventana de oportunidad para la industria automotriz.

Al respecto, es importante señalar que la internacionalización de los mercados es considerada por nuestra Corte Constitucional como un hecho necesario para el crecimiento de los países, tal como lo resaltó en la Sentencia 358 de 1996, al señalar lo siguiente:

La desaparición de las fronteras nacionales, para determinados efectos, parece ser, en el largo plazo, un estado de cosas del que los Estados no podrán sustraerse con facilidad. En la actualidad, el proteccionismo económico, que incita a los países a replegarse sobre sí mismos, ignorando los flujos y reflujos del comercio internacional, sólo puede conducir a que los países que lo llevan a cabo se sometan a sí mismos al ostracismo y se conviertan en una especie de parias de la sociedad internacional. En este orden de ideas, la internacionalización de las relaciones económicas se convierte en un hecho necesario para la supervivencia y el desarrollo de los Estados que trasciende las ideologías y los programas políticos (C. Const., 1996, pág. 62).

En ese orden de ideas, la inserción de Colombia en el mercado mundial de la industria automotriz, en condiciones de exigencia y reconocimiento recíproco, es conveniente para los intereses del Estado y se sujeta a los principios consagrados en nuestra Carta Política, los cuales propenden por la internacionalización de las relaciones económicas del Estado, la integración multilateral, el desarrollo socioeconómico de su población y la protección de los derechos humanos.

Honorables Congresistas, de acuerdo con todo lo señalado en la presente exposición de motivos y teniendo en cuenta el mandato constitucional según el cual las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares; la adhesión de Colombia al Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas, representa una gran oportunidad que permitirá generar múltiples beneficios para los colombianos, no solo en términos de desarrollo económico, sino fundamentalmente, de protección del derecho a la vida, consagrado como derecho fundamental en el artículo 11 de la Constitución Política (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

Como consecuencia de lo anterior, el Gobierno Nacional a través de la Ministra de Relaciones Exteriores, el Ministro de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, y la Ministra de Transporte le solicitamos al Honorable Congreso de la República se apruebe el proyecto de ley “Por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo relativo a la adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos Reglamentos de las Naciones Unidas”, adoptado en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.

De los honorables Congresistas,

La Ministra de Relaciones Exteriores,

Martha Lucía Ramírez Blanco.

El Ministro de Ambiente, Desarrollo Sostenible,

Carlos Eduardo Correa Escaf.

La Ministra de Transporte,

Ángela María Orozco Gómez.

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D.C., 24 de febrero de 2022

Autorizado. Sométase a la consideración del honorable Congreso de la República para los efectos constitucionales.

(FDO.) Iván Duque Márquez.

La Ministra de Relaciones Exteriores,

(FDO.) Martha Lucía Ramírez Blanco.

DECRETA:

ART. 1º—Apruébese el “Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.

ART. 2º—De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el “Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional

respecto del mismo.

ART. 3º—La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Dada en Bogotá, D.C., 24 de febrero de 2022.

La Ministra de Relaciones Exteriores,

Martha Lucía Ramírez Blanco.

Presentado al honorable Congreso de la República por la Ministra de Relaciones Exteriores, el Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Ministra de Transporte. Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Ministra de Transporte.

El Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible,

Carlos Eduardo Correa Escaf.

La Ministra de Transporte,

Ángela María Orozco Gómez.

LEY 424 DE 1998

(Enero 13)

“Por la cual se ordena el seguimiento a los convenios internacionales suscritos por Colombia”.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ART. 1º—El Gobierno Nacional a través de la Cancillería presentará anualmente a las Comisiones Segundas de Relaciones Exteriores de Senado y Cámara, y dentro de los primeros treinta días calendario posteriores al período legislativo que se inicia cada 20 de

julio, un informe pormenorizado acerca de cómo se están cumpliendo y desarrollando los convenios internacionales vigentes suscritos por Colombia con otros Estados.

ART. 2º—Cada dependencia del Gobierno Nacional encargada de ejecutar los Tratados Internacionales de su competencia y requerir la reciprocidad en los mismos, trasladará la información pertinente al Ministerio de Relaciones Exteriores y este, a las comisiones segundas.

ART. 3º—El texto completo de la presente ley se incorporará como anexo a todos y cada uno de los convenios internacionales que el Ministerio de Relaciones Exteriores presente a consideración del Congreso.

ART. 4º—La presente ley rige a partir de su promulgación.

El Presidente del honorable Senado de la República.

Amylkar Acosta Medina.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Carlos Ardila Ballesteros.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Diego Vivas Tafur.

REPÚBLICA DE COLOMBIA – GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D.C., a 13 de enero de 1998.

ERNESTO SAMPER PIZANO.

La Ministra de Relaciones Exteriores,

María Emma Mejía Vélez.

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D.C., 24 de febrero de 2022

Autorizado. Sométase a la consideración del Honorable Congreso de la República para los efectos constitucionales.

(FDO.) Iván Duque Márquez

La Ministra de Relaciones Exteriores,

(FDO.) Martha Lucía Ramírez Blanco.

DECRETA:

ART. 1º—Apruébese el “Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.

ART. 2º—De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el “Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional

respecto del mismo.

ART. 3º—La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Roy Leonardo Barreras Montealegre.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

David Ricardo Racero Mayorca.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Jaime Luis Lacouture Peñaloza.

REPÚBLICA DE COLOMBIA – GOBIERNO NACIONAL

Ejecútese, previa revisión de la Corte Constitucional, conforme al artículo 241-10 de la Constitución Política.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D.C., a 13 de febrero de 2023.

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

2 El presente documento utiliza la expresión “siniestro vial” ya que esta refleja la concepción

incorporada en el enfoque Sistema Seguro, en el cual, estos eventos no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna parte del sistema que compone la movilidad segura. Esta expresión hace referencia a los eventos denominados siniestros de tránsito en la Ley 769 de 2002.

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

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

5 En Colombia, este compromiso se encuentra reflejado en la meta 3.6 del documento CONPES 3918 “Estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en Colombia”.

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

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

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

9 En modelos lineales, las pendientes son: (i) Motociclista, + 165; (ii) Peatón, – 1; (iii) Usuario

de vehículo de cuatro y más ruedas, – 22; (iv) Ciclista, – 2; y (v) Sin información, – 24.

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

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

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

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

14 https://www.mintransporte.gov.co/documentos/311/proyectos-actos-administrativos/

15 M1: Vehículos destinados al transporte de pasajeros hasta 9 plazas incluido el conductor.

16 N1: Vehículos de carga con una máxima autorizada de 3.500 kg.

17 Campaña liderada por la Fundación Despacio, en las ciudades de Bogotá, D.C., Medellín, Cali, Barranquilla y Bucaramanga.