



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 590

Bogotá, D. C., martes, 31 de mayo de 2022

EDICIÓN DE 19 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NÚMERO 432 DE 2022 CÁMARA – 366 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se modifica la Ley 3ª de 1992, modificada por la Ley 754 de 2002 y por la Ley 1921 de 2018; y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NO. 432 DE 2022 CÁMARA – 366 DE 2022 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 3RA DE 1992, MODIFICADA POR LA LEY 754 DE 2002 Y POR LA LEY 1921 DE 2018; Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Bogotá D.C., 31 mayo de 2022

Honorable Senador
GERMÁN VARÓN COTRINO
Presidente
COMISIÓN PRIMERA
Senado

Honorable Representante
JULIO CÉSAR TRIANA QUINTERO
Presidente
COMISIÓN PRIMERA
Cámara de Representantes

Referencia. Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley Orgánica No. 432 de 2022 Cámara – 366 de 2022 Senado “Por medio de la cual se modifica la Ley 3ra de 1992, modificada por la Ley 754 de 2002 y por la Ley 1921 de 2018; y se dictan otras disposiciones”.

Respetados señores Presidentes:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Primera del Senado de la República y la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley Orgánica No. No. 432 de 2022 Cámara – 366 de 2022 Senado “Por medio de la cual se modifica la Ley 3ra de 1992, modificada por la Ley 754 de 2002 y por la Ley 1921 de 2018; y se dictan otras disposiciones”. El Informe de Ponencia se rinde en los siguientes términos:

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

1. El Proyecto de Ley fue radicado el día 16 de marzo de 2022 por parte de los siguientes Representantes a la Cámara y cuenta con mensaje de urgencia:

Harry Giovanni González García, Jorge Eliécer Tamayo Marulanda, Elizabeth Jay-Pang Díaz, Gloria Betty Zorro Africano, Alejandro Alberto Vega Pérez, Jennifer Kristin Arias Falla, Luciano Grisales Londoño, Juan Carlos Wills Ospina, Jairo Humberto Cristo Correa, Jaime Rodríguez Contreras, Edward David Rodríguez Rodríguez, Oscar Hernán Sánchez León, Ángel María Gaitán Pulido, Juan Carlos Lozada Vargas, Buenaventura León León, Jezmi Lizeth Barraza Arraut, Hernán Gustavo Estupiñán Calvache, Flora Perdomo Andrade y Carlos Alberto Cuenca Chau.

2. El Proyecto de Ley y su exposición de motivos fueron publicados en la Gaceta del Congreso No. 189 de 2022.

3. El día 19 de mayo de 2022 la mesa directiva de la Comisión Primera Constitucional de la Cámara de Representantes nombró como ponente único al Representante a la Cámara Carlos Ardila Espinosa.

4. El día 06 de mayo de 2022 la mesa directiva de la Comisión Primera Constitucional del Senado nombró como ponentes a los Senadores Miguel Ángel Pinto Hernández (coordinador), Iván Name Vásquez, Paloma Valencia Laserna, Roy Barreras Montealegre, German Varon Cotrino, Eduardo Pacheco Cuello, Carlos Guevara, Gustavo Petro Urrego, Julián Gallo Cubillos, Alexander López Maya, Esperanza Andrade Serrano.

5. El día 19 de mayo la mesa directiva de la Comisión Primera Constitucional de la cámara de representantes nombró como ponente del proyecto al representante Carlos Adolfo Ardila Espinosa.

2. OBJETO DEL PROYECTO

El Proyecto de Ley tiene como objeto modificar la Ley 3 de 1992, modificada por la Ley 754 de 2002 y por la Ley 1921 de 2018; a fin de desarrollar el Acto Legislativo No. 02 de 2021, que contempló 16 representantes adicionales para los periodos constitucionales 2022-2026 y 2026-2030, correspondientes a las circunscripciones transitorias especiales de paz.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Los autores del proyecto justificaron la iniciativa en los siguientes términos:

Sentencia SU 150 de 2021

En la Sentencia SU 150 de 2021, la Corte Constitucional determinó dar por aprobado el proyecto de Acto Legislativo 05 de 2017 Senado, 017 de 2017 Cámara, "Por el cual se crean 16 Circunscripciones Transitorias Especiales de Paz para la Cámara de Representantes en los períodos 2018-2022 y 2022-2026", lo cual trajo como consecuencia, el aumento de manera temporal y por dos períodos electorales, del número de representantes a la Cámara; determinándose la creación de 16 curules adicionales a las 167 curules previstas en los artículos 176 y 112 del Texto Superior. Lo anterior, sin perjuicio de las cinco curules adicionales que se otorgaron a las FARC- EP, por los períodos electorales 2018-2022 y 2022-2026, conforme al Acto Legislativo 03 de 2017.

La Corte ordenó en la precitada sentencia, que se procediera por el área respectiva, tanto del Senado de la República, como de la Cámara de Representantes, a desarchivar y ensamblar el documento final aprobado del proyecto de Acto Legislativo 05 de 2017 Senado, 017 de 2017 Cámara, "Por el cual se crean 16 Circunscripciones Transitorias Especiales de Paz para la Cámara de Representantes en los períodos 2018-2022 y 2022-2026", conforme al texto conciliado por ambas Cámaras y que fue publicado en las Gacetas del Congreso 1100 y 1102 del 27 de noviembre de 2017, respectivamente. Adicionalmente y una vez aprobado, ordenó que el texto fuera enviado al Presidente de la República, para que éste procediera a cumplir con el deber de publicidad, mediante su promulgación en el Diario Oficial. Finalmente, se ordenó a la organización electoral llevar a cabo las medidas especiales necesarias para permitir la inscripción y elección de candidatos para las Circunscripciones Transitorias Especiales de Paz para la Cámara de Representantes en el certamen electoral del 13 de marzo de 2022.

Como fundamento principal para la decisión adoptada, la Corte Constitucional señaló que el principio del debido proceso se aplica al trámite legislativo.

Dentro de las consideraciones de la mencionada Sentencia de Unificación SU 150 de 2021 se establece que: "(...) el procedimiento legislativo adquiere un estándar pleno de objetividad y de rigurosidad, por virtud del cual el Congreso, sus cámaras, sus integrantes y los demás sujetos que tengan derecho a intervenir en los debates y/o a participar en sus audiencias o sesiones, se encuentran sometidos al deber de salvaguardar un proceso debido, pues de él depende la preservación del principio mayoritario, la salvaguarda de los derechos de las minorías, la protección del principio de publicidad y el amparo del pluralismo, la participación y la diversidad, como previamente fue expuesto." Es por esto que surge a favor de los titulares un derecho al debido proceso en el trámite legislativo, que en palabras de la Corte es: "(...) la

potestad de reivindicar que se cumpla con la regulación jurídica que limita de manera previa la forma como debe actuar el Congreso, que excluya la arbitrariedad en sus órganos directivos y que proteja las facultades y atributos de los congresistas en el desarrollo de dicho procedimiento".

De manera específica, la Corte analizó lo referente al quorum y mayorías del procedimiento legislativo, indicando que en el caso particular, para la determinación del quorum y mayorías, debió aplicarse la figura de la silla vacía "Dirigida a prohibir, en el caso del Congreso de la República, el ingreso de otro congresista del mismo partido o movimiento político, a través de la figura del reemplazo por faltas absolutas o temporales, cuando contra el congresista que deba ser reemplazado exista condena penal o sea proferida orden de captura, con ocasión de un proceso originado por delitos relacionados con la pertenencia, promoción o financiación a/o por grupos armados ilegales, de narcotráfico o delitos de lesa humanidad. Igual efecto se produciría en casos de renuncia de un miembro de una corporación pública, al que se le haya iniciado vinculación formal por delitos cometidos en Colombia o en el exterior, relacionados con la pertenencia, promoción o financiación a/o por grupos armados ilegales, de narcotráfico o delitos contra los mecanismos de participación o de lesa humanidad".

En ese sentido, se concluyó que en el trámite de la ley, se debió reducir del cálculo del quórum, aquellas curules que no podían ser reemplazadas (por aplicación de la figura de la silla vacía), sumado a los casos de impedimentos o recusaciones aceptadas; dando como resultado, la aprobación del proyecto de ley de conformidad con las mayorías establecidas en la Constitución y en la Ley.

Por otro lado, y en segundo lugar, la Corte también justificó su decisión en el principio de participación ciudadana, materializado mediante las Circunscripciones Transitorias Especiales de Paz para la Cámara de Representantes (CTEPCR). La Corte entendió la creación de las curules como una medida adoptada no solo como parte de los acuerdos para lograr el fin del conflicto armado interno, sino también, para buscar dar solución a los problemas de representación que históricamente se han denunciado, bajo la idea de lograr una sociedad más incluyente, pluralista y participativa, facilitando la creación de fuerzas políticas que tradicionalmente no han tenido representación en el Congreso de República y dándole voz a las personas que habitan los territorios más afectados por la violencia.

Mandato constitucional del Congreso de la República de darse su propio reglamento

El Acto Legislativo 02 del 25 de agosto de 2021, "Por medio del cual se crean 16 Circunscripciones Transitorias Especiales de Paz para la Cámara de Representantes en los períodos 2022-2026 y 2026-2030", contiene 10 artículos transitorios: crea las Circunscripciones Transitorias Especiales de Paz y establece su conformación. De igual manera, establece la forma de inscripción de los candidatos y en general, las reglas que se tendrán en cuenta para dicha elección.

Por otro lado, y teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 142 de la Constitución Política, la Ley debe determinar el número de comisiones permanentes y el de sus miembros, así como las materias de las que cada una debe ocuparse. Este artículo fue desarrollado mediante la Ley 3 de 1992, que establece las clases de comisiones, su funcionamiento, la composición de las comisiones permanentes y la obligación de los miembros del Congreso de formar parte de alguna de las comisiones permanentes.

En ese orden de ideas, para dar cumplimiento al mencionado Acto Legislativo 02 de 2021, se hace necesario modificar la Ley 3 de 1992, frente a la composición de las Comisiones Permanentes, Legales y Especiales, a fin de determinar la ubicación de los miembros adicionales en las respectivas comisiones, durante los períodos de 2022-2026 y 2026-2030.

El Congreso de la República es llamado a darse su propio reglamento. La Carta Política de 1991 lo dota de plena autonomía y capacidad para darse su propia organización mediante reglamentos, quedando excluida la posibilidad de intromisión o interferencia por parte de cualquier otro órgano y proscribiendo, en especial, que el Gobierno pueda intervenir en tales materias.

La Corte Constitucional y de conformidad con el artículo 151 de la Constitución, ha resaltado que la Ley que fije el Reglamento del Congreso tiene la calidad de ley orgánica, debiéndose cumplir los requisitos para la aprobación de este tipo de leyes. "Todo proyecto que pretenda convertirse en ley orgánica deberá reunir no solo los requisitos ordinarios para la aprobación de toda ley, sino, además, las características especiales de las leyes de naturaleza orgánica, a saber: (i) el fin de la ley, que está definido en la propia Constitución, en relación con los distintos eventos en los que cabe la reserva, (ii) su contenido o aspecto material, asunto que también se define en la propia Carta, que indica las materias que conforman la reserva de ley orgánica; (iii) la votación mínima aprobatoria, que de acuerdo con el artículo 151 de la Constitución exige la mayoría absoluta de los miembros de una y otra cámara, y (iv) el propósito del legislador, lo cual implica que en el propio trámite legislativo debe aparecer clara, expresa y positiva la voluntad del Congreso de aprobar o modificar una ley de naturaleza orgánica".

Adicionalmente, ha señalado la Corte Constitucional que "(...) la composición de comisiones congresionales permanentes tiene como objetivo fundamental la tecnificación, especialización y distribución racional del trabajo legislativo en cada periodo constitucional, procurando a un mismo tiempo contribuir a la realización de algunos de los fines esenciales del Estado, como el de facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y garantizar que las funciones asignadas al Congreso de la República se ejecuten con celeridad, eficiencia y efectividad". (Corte Constitucional. Sentencia C-975 de 2002). **Distribución de los nuevos integrantes**

La iniciativa contempla que para los cuatrienios legislativos 2022-2026 y 2026-2030, las comisiones permanentes de la Cámara de Representantes, estarían conformadas así: 1. Dos (2) miembros adicionales en las comisiones Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta y Séptima. 2. Tres (3) miembros adicionales en las comisiones Primera y Quinta. A su vez, se adicionarían dos (2) miembros a cada una de las comisiones legales y especiales.

De conformidad con lo anterior, la conformación de las comisiones se planteó inicialmente en el texto original así:

COMISIÓN		NÚMERO DE MIEMBROS
Comisión Constitucional	Primera	35 miembros
		1 adicional Ley 1921 de 2018
		2 adicionales Acto Legislativo 03 de 2017 3 adicionales de acuerdo al texto original
Comisión Constitucional	Segunda	19 miembros
		2 adicionales de acuerdo al texto original
Comisión Constitucional	Tercera	29 miembros
		2 adicionales Acto Legislativo 03 de 2017 2 adicionales de acuerdo al texto original
Comisión Constitucional	Cuarta	27 miembros
		2 adicionales de acuerdo al texto original
Comisión Constitucional	Quinta	19 miembros
		1 adicional Acto Legislativo 03 de 2017
		3 adicionales de acuerdo al texto original
Comisión Constitucional	Sexta	18 miembros
		2 adicionales de acuerdo al texto original
Comisión Constitucional	Séptima	19 miembros
		2 adicionales de acuerdo al texto original

Sin embargo, para el presente debate proponemos la siguiente configuración, toda vez que, consideramos los ponentes, las Comisiones Primeras, especialmente la de Cámara de Representantes, tiene un número bastante elevado de integrantes, mientras que otras comisiones como la Segunda, Quinta, Sexta y Séptima, tienen apenas 19 integrantes.

COMISIÓN	NÚMERO DE MIEMBROS
Comisión Constitucional Primera	35 miembros 1 adicional Ley 1921 de 2018 2 adicionales Acto Legislativo 03 de 2017 0 adicionales en la nueva propuesta
Comisión Constitucional Segunda	19 miembros 4 adicionales en la nueva propuesta
Comisión Constitucional Tercera	29 miembros 2 adicionales Acto Legislativo 03 de 2017 0 adicionales en la nueva propuesta
Comisión Constitucional Cuarta	27 miembros 0 adicionales en la nueva propuesta
Comisión Constitucional Quinta	19 miembros 1 adicional Acto Legislativo 03 de 2017 4 adicionales en la nueva propuesta
Comisión Constitucional Sexta	18 miembros 4 adicionales en la nueva propuesta
Comisión Constitucional Séptima	19 miembros 4 adicionales en la nueva propuesta

De esta manera se distribuirían las nuevas curules al interior de las Comisiones, de forma tal que aquellas con menos integrantes sean las que reciban estos nuevos cupos.

Vale la pena resaltar que este proyecto de ley no tiene por objeto asignar -mediante ley orgánica- Curules fijas al interior de cada Comisión para la circunscripción de Paz, pues ello implicaría una vulneración del derecho a la igualdad de los demás partidos que de ninguna manera tienen designada su participación al interior de las células legislativas. Además, la cantidad de curules a favor de cada partido varía en cada cuatrienio de acuerdo a las preferencias del electorado, y es a partir de tal medición de fuerza electoral que los partidos políticos acuerdan la conformación de las comisiones al inicio de cada período legislativo constitucional.

Es por ello que la propuesta de adicionar las curules únicamente a aquellas Comisiones con menos integrantes no debe interpretarse como que los representantes elegidos por la circunscripción de Paz sólo podrán integrar las Comisiones adicionadas, pues esto dependerá del cociente electoral y los acuerdos que se realizarán entre partidos y bancadas al inicio del periodo constitucional 2022-2026.

3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA COMPETENCIA DEL CONGRESO PARA REGULAR LA MATERIA.

CONSTITUCIONAL

"...ARTÍCULO 114. Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.

El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes..."

LEGAL

LEY 3 de 1992 "Por la cual se expiden normas sobre las comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones", señala:

"ARTÍCULO 2º (...) Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.

Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:

(...) Comisión Primera, Compuesta por diecinueve (19) miembros en el Senado y treinta y cinco (35) en la Cámara de Representantes, conocerá de: reforma constitucional; leyes estatutarias; organización territorial; reglamentos de los organismos de control; normas generales sobre contratación administrativa; notariado y registro; estructura y organización de la administración nacional central; de los derechos, las garantías y los deberes; rama legislativa; estrategias y políticas para la paz; propiedad intelectual; variación de la residencia de los altos poderes nacionales; asuntos étnicos".

4. SITUACIONES QUE PUEDEN LLEGAR A CONFIGURAR CONFLICTO DE INTERÉS

De acuerdo con lo establecido en la Ley 2003 de 2019 que modificó la Ley 5 de 1992 en lo relativo al régimen de conflicto de interés de los congresistas, se señala que esta iniciativa legislativa se enmarca dentro de las causales de ausencia de conflicto de interés, específicamente: "a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores", esto bajo el entendido que el proyecto de ley objeto de discusión se refiere a la integración de las comisiones de la Cámara de Representantes, siendo un tema de carácter general.

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Se propone el siguiente pliego de modificaciones:

TEXTO PRESENTADO POR LOS AUTORES	TEXTO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
Proyecto de Ley Orgánica No. 432 de 2022 Cámara "Por medio de la cual se modifica la Ley 3ra de 1992, modificada por la Ley 754 de 2002 y por la Ley 1921 de 2018; y se dictan otras disposiciones".	Proyecto de Ley Orgánica No. 432 de 2022 Cámara "Por medio de la cual se modifica la Ley 3ra de 1992, modificada por la Ley 754 de 2002 y por la Ley 1921 de 2018; y se dictan otras disposiciones".	Se eliminan las letras ra del número de la ley.

<p>Artículo 1. Adiciónese un párrafo transitorio al artículo 2 de la Ley 3 de 1992, modificado por la Ley 754 de 2002 y la Ley 1921 de 2018, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo Transitorio 3. De conformidad con lo establecido en el artículo 1º del Acto Legislativo No. 02 de 2021, la Cámara de Representantes tendrá 16 representantes adicionales para los periodos constitucionales 2022-2026 y 2026-2030, que se distribuyen <u>distribuirán</u> sumando dos (2) <u>cuatro (4)</u> miembros en cada una de <u>las comisiones constitucionales permanentes Segunda, Quinta, Sexta y Séptima</u> cada una de los <u>7 siete</u> Comisiones <u>constitucionales permanentes</u>, y uno adicional en las comisiones Primera y Quinta, <u>en</u> todos los casos serán elegidos por sistema de cociente electoral.</p> <p>Durante los cuatrienios 2022-2026 y 2026-2030, la Comisión de Derechos Humanos y Audiencias, Lja Comisión de Ética y Estatuto del Congresista, Lja Comisión para la Equidad de la Mujer, la Comisión Legal de Cuentas y de Investigación y Acusación de la Cámara de Representantes, <u>están</u> <u>estarán</u> compuestas por dos miembros adicionales a lo establecido en la Ley 5 de 1992.</p>	<p>Se ajustan los verbos del párrafo transitorio propuesto (distribuirán y estarán).</p> <p>Igualmente, se ajusta la distribución de los miembros de las comisiones, sumando 4 integrantes a las que cuentan con menos representantes, de la siguiente manera:</p>
---	--

<p>Artículo 2. Durante los cuatrienios 2022-2026 y 2026-2030, las comisiones especiales tendrán dos miembros adicionales a los establecidos en la Ley 5ta de 1992, en todos los casos serán elegidos por sistema de cociente electoral.</p> <p>La misma regla distributiva se seguirá también de manera transitoria para la composición de las comisiones especiales, donde se aumentará de 15 a 17 los miembros relacionados en el artículo 63 de Ley 5ta de 1992, siendo elegidos por sistema de cociente electoral.</p>	<p>Artículo 2. Durante los cuatrienios 2022-2026 y 2026-2030, las comisiones especiales tendrán dos miembros adicionales a los establecidos en la Ley 5 de 1992. En todos los casos serán elegidos por sistema de cociente electoral.</p> <p>La misma regla distributiva se seguirá también de manera transitoria para la composición de las comisiones especiales, donde se aumentará de 15 a 17 los miembros relacionados en el artículo 63 de Ley 5ta de 1992, siendo elegidos por sistema de cociente electoral.</p>	<p>Se elimina el segundo párrafo porque es lo mismo que dice el primero.</p>
---	---	--

6. PROPOSICIÓN

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presentamos ponencia favorable, y en consecuencia, solicitamos a los miembros de la Comisión Primera del Senado de la República y a la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley Orgánica No. 432 de 2022 Cámara - 366 de 2022 Senado "Por medio de la cual se modifica la Ley 3ra de 1992, modificada por la Ley 754 de 2002 y por la Ley 1921 de 2018; y se dictan otras disposiciones", en el texto propuesto.

Teniendo en cuenta lo anterior, se propone el siguiente articulado para el Proyecto de Ley Orgánica No. 432 de 2022 Cámara - 366 de 2022 Senado "Por medio de la cual se modifica la Ley 3ra de 1992, modificada por la Ley 754 de 2002 y por la Ley 1921 de 2018; y se dictan otras disposiciones".

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE:

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NO. 432 DE 2022 CÁMARA - 366 DE 2022 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 3 DE 1992, MODIFICADA POR LA LEY 754 DE 2002 Y POR LA LEY 1921 DE 2018; Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Adiciónese un párrafo transitorio al artículo 2 de la Ley 3 de 1992, modificado por la Ley 754 de 2002 y la Ley 1921 de 2018, el cual quedará así:

Parágrafo Transitorio 3. De conformidad con lo establecido en el artículo 1° del Acto Legislativo No. 02 de 2021, la Cámara de Representantes tendrá 16 representantes adicionales para los periodos constitucionales 2022-2026 y 2026-2030, que se distribuirán sumando cuatro (4) miembros en cada una de las Comisiones Constitucionales Permanentes Segunda, Quinta, Sexta y Séptima. En todos los casos serán elegidos por sistema de cociente electoral.

Durante los cuatrienios 2022-2026 y 2026-2030, la Comisión de Derechos Humanos y Audiencias, la Comisión de Ética y Estatuto del Congresista, la Comisión para la Equidad de la Mujer, la Comisión Legal de Cuentas y de Investigación y Acusación de la Cámara de Representantes, estarán compuestas por dos miembros adicionales a lo establecido en la Ley 5 de 1992.

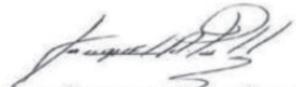
Artículo 2. Durante los cuatrienios 2022-2026 y 2026-2030, las comisiones especiales tendrán dos miembros adicionales a los establecidos en la Ley 5 de 1992. En todos los casos serán elegidos por sistema de cociente electoral.

Artículo 3. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial.

Cordialmente,



CARLOS ARDILA ESPINOSA
Representante a la Cámara
Departamento del Putumayo
Ponente



MIGUEL ÁNGEL PINTO HERNÁNDEZ
Senador
Coordinador Ponente

IVAN NAME VASQUEZ
Senador
Ponente

EDUARDO PACHECO CUELLO
Senador
Ponente



PALOMA VALENCIA LASERNA
Senadora
Ponente

CARLOS GUEVARA VILLABON
Senador
Ponente

ROY BARRERAS MONTEALEGRE
Senador
Ponente

GUSTAVO PETRO URREGO
Senador
Ponente



GERMÁN VARÓN COTRINO
Ponente

LIAN GALLO CUBILLOS
Senador
Ponente

ALEXANDER LÓPEZ MAYA
Senador
Ponente

ESPERANZA ANDRADE SERRANO
Senadora
Ponente

Cordialmente,



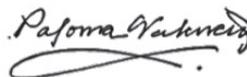
CARLOS ARDILA ESPINOSA
Representante a la Cámara
Departamento del Putumayo
Ponente



MIGUEL ÁNGEL PINTO HERNÁNDEZ
Senador
Coordinador Ponente

IVAN NAME VASQUEZ
Senador
Ponente

EDUARDO PACHECO CUELLO
Senador
Ponente



PALOMA VALENCIA LASERNA
Senadora
Ponente

CARLOS GUEVARA VILLABON
Senador
Ponente

ROY BARRERAS MONTEALEGRE
Senador
Ponente

GUSTAVO PETRO URREGO
Senador
Ponente



GERMÁN VARÓN COTRINO
Ponente

LIAN GALLO CUBILLOS
Senador
Ponente

ALEXANDER LÓPEZ MAYA
Senador
Ponente

ESPERANZA ANDRADE SERRANO
Senadora
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 335 DE 2022 SENADO

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

<p>PAHM- 037- 2022 Bogotá D.C., 18 de mayo de 2022</p> <p>Honorable Senador LIDIO GARCÍA TURBAY Vicepresidente COMISIÓN II CONSTITUCIONAL PERMANENTE Senado de la República Ciudad</p> <p>Referencia: <i>Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley 335/2022 Senado, “por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas», suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.</i></p> <p>En mi calidad de ponente del Proyecto de Ley de la referencia, atendiendo la designación que me hiciera la Mesa Directiva de esta célula legislativa (oficio CSE-CS-CV19-0068-2022), y en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica No. 5 de 1992, me permito rendir <i>informe de ponencia</i> para segundo debate, en los siguientes términos:</p> <p style="text-align: center;">I. TRÁMITE Y SÍNTESIS DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>El proyecto, de iniciativa gubernamental, fue radicado en la Secretaría del Senado de la República el día veintidós (22) de marzo de 2022.</p> <p>La iniciativa legal cuenta con tres (3) artículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 1°: Dispone la aprobación del Tratado. • Artículo 2°: Precisa que el Acuerdo obligará a la República de Colombia a partir de la fecha del perfeccionamiento del vínculo internacional. • Artículo 3°: Vigencia de la ley. 	<p>Al no ser necesario proponer ninguna modificación al proyecto de ley, me permito detallar el contenido del Acuerdo, que por el artículo primero del presente proyecto de Ley se pretende aprobar.</p> <p>A saber, este Tratado consta de un breve preámbulo, 16 artículos, un apéndice (Fija los parámetros para la adopción del reglamento interno) y 8 anexos, que regulan los siguientes asuntos:</p> <p>ARTÍCULO 1- Autoriza a las partes contratantes para establecer reglamentos de las Naciones Unidas referentes a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, u optar por la aplicación de reglamentos por homologación.</p> <p>Asimismo, establece definiciones útiles para la adecuada interpretación y aplicación del Acuerdo, así como los presupuestos básicos que debe contener el reglamento interno que se adopte.</p> <p>Autoriza a las partes para declarar la reserva sobre la aplicación de alguno de los reglamentos de las Naciones Unidas, al momento de su adhesión y establece la forma en que puede hacer con posterioridad, mediante notificación al Secretario General de Naciones Unidas.</p> <p>De la misma manera se refiere a las homologaciones.</p> <p>ARTÍCULO 2- Relativo al deber de las Partes que opten por emplear principalmente el sistema de homologación de tipo para aplicar un reglamento de las Naciones Unidas.</p> <p>El artículo 1º precisa que la “<i>homologación de tipo</i>” como el procedimiento administrativo por el cual las autoridades de una Parte contratante declaran que un vehículo, equipo o pieza presentado por el fabricante se ajusta a las especificaciones del reglamento de Naciones Unidas que corresponda.</p> <p>ARTÍCULO 3- Alusivo a los efectos de la homologación en la aplicación de reglamentos de Naciones Unidas.</p>
<p>ARTÍCULO 4- Regula las situaciones en que cualquiera de las Partes contratantes advierta que vehículos de ruedas, equipos o piezas con marcas de homologación no son conformes a la homologación.</p> <p>ARTÍCULO 5- Prevé la posibilidad de que cualquiera de las Partes requiera información sobre vehículos de ruedas, equipos o piezas no homologadas.</p> <p>ARTÍCULO 6- Autoriza a que los Estados miembros de la Comisión Económica para Europa. Así como los países aceptados en la Comisión a título consultivo y las organizaciones de integración económica regional</p> <p>ARTÍCULO 7- Fija la manera en que se lleva a cabo la adhesión del Acuerdo y la condición prevista para su entrada en vigor.</p> <p>ARTÍCULO 8- Relativo a la denuncia del Acuerdo y sus efectos.</p> <p>ARTÍCULO 9- Prevé la posibilidad de que las Partes manifiesten su intención de que el Acuerdo sea aplicado en la totalidad o en algunos territorios bajo su jurisdicción, así como la potestad de denunciarlo total o parcialmente.</p> <p>ARTÍCULO 10- Relativo a la solución de controversias entre las Partes en la interpretación y aplicación del Acuerdo.</p> <p>ARTÍCULO 11- Alusiva a las manifestaciones de reserva del Acuerdo, sus efectos y el modo de retirarla.</p> <p>ARTÍCULO 12- Establece el procedimiento para la modificación de cualquiera de los reglamentos de Naciones Unidas de que trata el Acuerdo.</p> <p>ARTÍCULO 13- Establece el procedimiento para la modificación del texto del Acuerdo en sí y de su apéndice.</p> <p>ARTÍCULO 13 Bis- Establece el procedimiento para la modificación de los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento del Acuerdo.</p>	<p>ARTÍCULO 14- En lista el tipo de actuaciones que el Secretario General notificará a las Partes contratantes, como las adhesiones, las fechas de entrada en vigor el Acuerdo, las denuncias, entre otras.</p> <p>ARTÍCULO 15- Prevé algunas disposiciones sobre la entrada en vigor de las disposiciones del Acuerdo y sus efectos.</p> <p>ARTÍCULO 16- Señala el lugar de firma del Acuerdo y los idiomas oficiales.</p> <p>Los anexos del Acuerdo se refieren a los siguientes asuntos:</p> <p>Anexo 1. Procedimientos de conformidad de la producción. Estandariza los procedimientos de producción de vehículos de ruedas, equipos y piezas con el fin de garantizar que sea fabricado conforme con el tipo homologado.</p> <p>Anexo 2. Evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos.</p> <p>Anexo 3. Procedimientos para las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas.</p> <p>Anexo 4. Numeración de las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas.</p> <p>Anexo 5. Distribución de la documentación de homologación.</p> <p>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.</p> <p>Anexo 7. Procedimientos de homologaciones con exención relativas a nuevas tecnologías.</p> <p>Anexo 8. Condiciones generales relativas a los métodos de ensayo virtual.</p>

En sesión de la Comisión Segunda Constitucional del Senado de la República, celebrada el día 17 de mayo de 2022, el proyecto fue aprobado en primer debate por la unanimidad de los congresistas asistentes, conforme se indica más adelante.

II. TRÁMITE EN COMISIÓN CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Habiendo sido anunciado en sesión anterior, el proyecto el proyecto de marrras fue aprobado con la siguiente votación:

SENADOR	SENTIDO DEL VOTO
AGUDELO GARCÍA ANA PAOLA	NO VOTÓ
CEPEDA CASTRO IVÁN	NO VOTÓ
DÍAZGRANADOS LUIS EDUARDO	NO VOTÓ
DURAN BARRERA JAIME	SI
GARCÍA TURBAY LIDIO	NO VOTÓ
GÓMEZ JIMÉNEZ JUAN DIEGO	NO VOTÓ
HOLGUÍN MORENO PAOLA	SI
MACÍAS ERNESTO	SI
PÉREZ JOSÉ LUIS	SI
SANGUINO PAEZ ANTONIO	SI
SUÁREZ VARGAS JOHN	SI
VALENCIA MEDINA FELICIANO	SI
ZAMBRANO ERASO BERNER	SI

En el debate participaron, como a continuación se indica, el director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la directora de la ONG RED PAPA Z y un académico experto, en representación de un nutrido grupo de académicos y miembros de la sociedad civil.¹

El doctor LUIS FELIPE LOTA, director de la ANSV, destacó que la siniestralidad vial es tan grave, que la consideraba una auténtica pandemia, asimilable como la generada por el COVID-19, destacando que *“en el mundo cuatro millones y medio de personas murieron en dos años de COVID, eso es lo que pasa en tres años por la inseguridad vial en el mundo”* –SIC–,

¹ Ver transmisión de la sesión en <https://www.youtube.com/watch?v=qw8ib6kfp2A>

El Doctor Lota, asimismo destacó:

- En las últimas dos décadas, en siniestralidad vial, se ha presentado un importante aumento del parque automotor en Colombia, así como de mortalidad por accidentes viales. Estos números han cedido gracias a campañas de prevención y concientización (2005).
- Desde el año 2017, Colombia estableció la obligatoriedad del cinturón de seguridad, al apoyar cabezas y el airbag en vehículos; tres elementos que han contribuido a la reducción de la tasa de mortalidad. Sin embargo, en motocicletas, las cifras continúan creciendo.
- El mundo le está apuntando al *“Sistema Seguro”*, con *“Enfoque Cero”* (fallecidos y lesionados) que consta de cuatro componentes fundamentales: (i) vías, (ii) velocidades, (iii) usuarios, y (iv) vehículos seguros. El Acuerdo de 1958 se relaciona con este último aspecto.
- El Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021), tiene como pilares: (i) gestión institucional; (ii) infraestructura; (iii) Comportamiento humano; (iv) Atención a víctimas; (v) vehículos seguros. El nuevo Plan 2022-2031 adiciona: (i) Velocidades seguras, (ii) Cumplimiento de las normas de seguridad vial (iii) Infraestructura segura.
- En cuanto a los vehículos seguros:
 - o La ANSV está trabajando en los reglamentos técnicos; siendo éste el primer paso para el ingreso al Acuerdo de 1958.
 - o La ANSV ha pedido a los vendedores de vehículos que le informen a las personas qué tipo de componentes de seguridad tienen sus vehículos; desde enero de 2020, toda la publicidad en Colombia tiene que dar cuenta de esto, para información del usuario.

- En lo que respecta concretamente al Tratado de 1958, destacó cómo en Europa la mortalidad en siniestros viales cayó ostensiblemente por cuenta de la adopción de elementos de seguridad vial vehicular.
- El Acuerdo implica que se tengan vehículos de iguales características en Colombia y los países más desarrollados.
- Colombia ha asumido el compromiso internacional de reducción de mortalidad, en diez años, en un 50%; incorporado al CONPES 3991.
- En la actualidad, el Acuerdo tiene 163 reglamentos técnicos, que tienen diferentes condiciones; Colombia no tiene la obligación de aplicarlos todos de una sola vez, pero sí de manera progresiva.
- Hoy hay 56 países Parte del Acuerdo, por lo que al tiempo que se contribuye a la reducción de la mortalidad, la homologación recíproca permitirá que Colombia ofrezca sus productos. Afirmó, *“Hoy no nos compran llantas en ningún lado del mundo, no nos compran repuestos en ningún lado del mundo, porque nosotros estamos, precisamente, un paso atrás en todos esos reglamentos técnicos.”*
- Al convertirse el país, en el primero en adherir a este Acuerdo, conllevará a que la industria jalone el ascenso tecnológico de la región.

Por su parte, la Doctora CAROLINA PIÑEROS, directora de RED PAPA Z, organización que aboga por los derechos de niñas, niños y adolescentes, hizo los siguientes aportes al debate:

- Más de 12 millones de niños colombianos en edad escolar hacen más de 19 millones de viajes diarios en vehículos motorizados, transformándolos en actores doblemente vulnerables.
- Los vehículos, en su mayoría, carecen de sistemas de retención infantil.
- Entre 2010 y 2021 se perdió la vida de 2.957 niños menores de 15 años.

- El 23% de niños que murieron en siniestros viales, estaban dentro de los vehículos.
- En el periodo de la pandemia, en Colombia, murieron 4 veces más en siniestros viales que por COVID 19.
- Morir en incidentes viales ocupa el segundo lugar entre las causas violentas de muerte en el país, después de los homicidios, y el octavo entre todas las causas de defunción.
- En cuanto a los Sistemas de Retención Infantil (SRI), son dispositivos desarrollados para proteger la vida y la salud de pasajeros infantiles y adolescentes con menos de 150cm de estatura.
- La adhesión al Acuerdo abre la puerta para que en Colombia se reglamenten los SRI, que reduce entre el 80% y el 50% de riesgo de lesión o muertes en menores.

Finalmente, el doctor DARÍO HIDALGO, profesor de la Universidad Javeriana, experto en Transporte y Logística, y uno de los 43 expertos que suscribieron la carta al Congreso solicitando la aprobación del Acuerdo de 1958, enfatizó:

- Este Acuerdo contribuye a salvar vidas y generar oportunidades de desarrollo en el sector automotor, y ahorros muy importantes en el sistema de salud y las familias de los colombianos.
- La urgencia es real, actualmente Colombia registra más de 15 muertes por cada 100.000 habitantes; el año 2021, fue el que más muertes registró por siniestros viales, en total 7.270 y un número casi cinco veces mayor de heridos graves.
- Colombia registra cuatro veces la tasa de los países que lideran en el mundo estos temas.

- La estrategia para disminuir estas graves cifras, está dada en los “Sistemas Seguros”, que incluye la infraestructura, los vehículos (de los que se ocupa este Proyecto de Ley) y los comportamientos de las personas.
- Este Acuerdo genera un cambio sustancial en el componente de seguridad vehicular, donde el retraso de Colombia es superior a 20 años. Es necesario saldar esa brecha de atraso, con la adopción de sistemas como el control electrónico de estabilidad o los frenos ABS en motocicletas, así como los sistemas de retención infantil.

III. CONSIDERACIONES DE LA PONENTE

a. Acerca del Acuerdo: antecedentes y objetivos

El Acuerdo que por el presente proyecto de ley se pretende aprobar surge en el seno de la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas (CEPE), una de las comisiones regionales bajo la administración del Consejo Económico y Social de la misma Organización de Naciones.

La CEPE, “fue creada en 1947 con el mandato de ayudar a reconstruir la Europa de posguerra, desarrollar la actividad económica y fortalecer las relaciones económicas entre los países europeos, y entre Europa y el resto del mundo. Durante la Guerra Fría, la CEPE fue el único foro para el diálogo y la cooperación económica entre el Este y el Oeste. Pese a lo complejo de este periodo, se lograron éxitos importantes y se alcanzó un consenso que dio lugar a numerosos acuerdos de armonización y normalización.”²

Tras el fin de la Guerra Fría, la CEPE afianzó aún más su rol como foro de discusión, cooperación económica, así como de la necesaria armonización y normalización que faciliten el comercio internacional, incorporando nuevos miembros, no europeos (Asia Central y América del Norte, para un total de

² Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre vehículos (WP.29), Tercera Edición. Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 2012. Pág. 3.

En punto del Acuerdo de 1958, al que Colombia está en proceso de adherir, como el primer país suramericano en hacerlo,

“...proporciona el marco jurídico y administrativo para establecer Reglamentos internacionales de las Naciones Unidas (anexos del Acuerdo) con disposiciones uniformes sobre ensayos basados en el rendimiento, y procedimientos administrativos para la concesión de homologaciones, para la conformidad de la producción y para el reconocimiento de las homologaciones concedidas por las Partes Contratantes.”³

Huelga precisar que la adhesión al Acuerdo no supone la obligación de la implementación íntegra del centenar de reglamentos anexos; cada Parte Contratante, en consideraciones a sus particulares intereses y en la medida de sus necesidades y limitaciones, podrá adaptar selectivamente la reglamentación que escoja. Asimismo, cabe considerar que las reglamentaciones están sujetas a un proceso continuo de mejoramiento y reajustes en función del progreso tecnológico y los cambiantes desafíos que supone el sector transporte.

En conclusión, el Acuerdo de 1958 es un instrumento internacional producto de un largo proceso de integración y cooperación técnica y económica, inicialmente entre los países de Europa, con vocación de universalidad –en la actualidad integra a América del Norte y Asia Central–, cuyos propósitos esenciales radican en:

- La estandarización y normalización de la reglamentación técnica para la producción de vehículos de ruedas, sus equipos y piezas;
- Mejoramiento y reajuste continuo de tal reglamentación, en función de los avances tecnológicos, así como de los desafíos y necesidades cambiantes en el transporte de personas.
- Facilitar el comercio de vehículos y autopartes, sin sacrificar estándares de seguridad humana; ello, por vía de la realización de controles derivados de la homologación de tipo de los vehículos y/o sus partes, y el

³ Ibidem página 7.

56 países). La cooperación económica que promueve esta Comisión abarca una amplia gama de áreas, como la estadística, medio ambiente, transporte, comercio, energía sostenible, maderas y asentamientos humanos.

Dicho Foro proporciona, en cada área estándares comunes para la elaboración y armonización normativa, con el propósito de implementar e intercambiar experiencias en el empleo de buenas prácticas con miras a asegurar la calidad de los productos y facilitar su comercio mundial.

La CEPE, a su vez, con un Comité de Transportes Interiores (CTI), que tiene como objetivo mejorar la competitividad, la seguridad, la eficiencia energética y la protección del sector transporte, al tiempo que propende por la reducción del riesgo de las actividades asociadas al transporte en la salud pública y el medio ambiente.

El CTI, se ha convertido de esta manera, en el principal foro de integración y cooperación intergubernamental para la optimización del transporte a nivel global, fundamentalmente mediante la adopción de un marco normativo que estandariza los procesos de producción de vehículos automotores y autopartes, entre otros (Foro Mundial de Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos – WP29). A la fecha, dicho marco de reglas de referencia cuenta con más de 50 Acuerdos y convenios internacionales, que sirven de base a un gran número de normas técnicas. Sin duda, la importancia de un escenario de integración de esta naturaleza propicia la coherencia de los procesos de fabricación de vehículos de motor, en provecho de mejores condiciones de seguridad en el transporte de personas.

En lo que respecta a vehículos automotores, se destacan tres Acuerdos:

- Los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre los Reglamentos para la construcción vehículos nuevos, incluido su rendimiento;
- Acuerdo de 1997 relativo a las Reglas para la inspección periódica de los vehículos de servicio.

reconocimiento recíproco de tales homologaciones entre las Partes Contratantes.

- Propiciar la protección del medio ambiente y promover la eficiencia energética.

El propósito último del Acuerdo, como del Foro Mundial de Armonización, no es otro que el de mitigar el riesgo a la seguridad humana asociado al transporte de personas.

Indudablemente, como se destaca en la exposición de motivos, y resulta fácilmente perceptible, la adhesión al Acuerdo conlleva un paso importante y definitivo del país hacia la integración y el intercambio de experiencias y tecnologías, que redundarán en un mejoramiento del sector transporte y de las perspectivas de la industria automotriz colombiana.

“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. (...)

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.” (Exposición de motivos)

A continuación, la Suscrita ponente se permite enfatizar en la necesidad que subyace y justifica la adhesión a un Acuerdo de esta naturaleza, siendo el

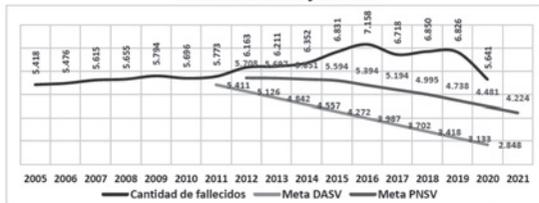
<p>primer país latinoamericano en hacerlo, desde lo económico y la salud pública.</p> <p>b. Importancia del Acuerdo en la mitigación de la siniestralidad vial</p> <p>De acuerdo con el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial (Diciembre de 2018)⁴, la Organización Mundial de la Salud (OMS), advirtió que los decesos por accidentes de tránsito van en aumento, con un promedio anual de 1,35 millones. El mismo informe dio a conocer que las lesiones derivadas de siniestros viales son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 a 29 años, siendo los peatones, ciclistas y motociclistas, en países en vía de desarrollo, los más afectados. Para el momento de la publicación de su informe, la OMS daba como insuficiente la meta de reducción del 50% en el número de muertes por accidentes de tránsito para 2020.</p> <p>En el mismo Informe, la Organización dio a conocer que el 11% de las muertes en accidentes de tránsito en el mundo suceden en las Américas, lo que representa un aproximado de 155.000 anuales, lo que, sin embargo, constituye la segunda tasa más baja de mortalidad, 15,6 por cada 100.000 habitantes. Ninguno de los países pobres ha experimentado reducción en el número de muertos, en los que existe un riesgo de muerte por accidentes viales tres veces mayor que en países europeos (La tasa de mortalidad en África era del 26,6 por cada 100.000 habitantes, mientras que en Europa era del 9,3).</p> <p>Con todo, el Organismo internacional aplaudió los progresos en el mejoramiento de las legislaciones internas relativos al riesgo asociado al transporte de personas, como el exceso de velocidad, la ingesta de bebidas alcohólicas, el uso de cinturones de seguridad, cascos de motocicletas y sistemas de retención de niños; así como las mejoras en la infraestructura vial y la producción de vehículos y autopartes con mayores estándares de calidad.</p> <p>⁴ Consulta en versión inglesa en el link: file:///C:/Users/Senado/Downloads/9789241565684-eng.pdf</p>	<p>En cuanto a las Américas, la OMS igualmente resaltó que al menos 29 de los 36 países cuentan con una agencia líder en asuntos relativos a la seguridad vial, 23 han diseñado estrategias para reducir la siniestralidad de tránsito. En lo que respecta a <i>carreteras seguras</i>, 26 países han diseñado estándares para la seguridad de peatones y ciclistas, en tanto que 22 disponen de políticas e inversiones en transporte de transporte urbano.</p> <p>Asimismo, la Organización Panamericana de la Salud (OPS), destacó como otros hallazgos del informe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 22 países adicionales modificaron sus leyes sobre uno o más factores de riesgo para alinearlos con las mejores prácticas, cubriendo a mil millones de personas adicionales; • 46 países que representan a 3 mil millones de personas tienen leyes que establecen límites de velocidad que se alinean con las mejores prácticas; • En la actualidad, 45 países que representan a 2.300 millones de personas tienen leyes sobre el consumo de alcohol que se alinean con las mejores prácticas. • 49 países que representan a 2.700 millones de personas, actualmente tienen leyes sobre el uso de cascos de motocicletas que se alinean con las mejores prácticas; • 105 países que representan a 5,3 mil millones de personas, actualmente tienen leyes sobre el uso del cinturón de seguridad que se alinean con las mejores prácticas, 19 de las cuales son de la región de las Américas; • 33 países que representan a 652 millones de personas, actualmente tienen leyes sobre el uso de sistemas de retención infantil que se alinean con las mejores prácticas, y 2 de esos países son de las Américas; • 114 países actualmente realizan alguna evaluación sistemática o calificación de estrellas de las carreteras existentes, y 12 de esos países son de la región;
<ul style="list-style-type: none"> • Solo 40 países que representan a mil millones de personas, han implementado al menos 7 o la totalidad de las 8 normas de seguridad de vehículos de las Naciones Unidas. En las Américas, ningún país implementa de 7 a 8 de esas normas de seguridad. • Más de la mitad de los países (62%) tienen un número de teléfono con cobertura completa para activar el sistema de atención de emergencia; • El 55% de los países tiene un proceso formal para capacitar y certificar a los proveedores de atención prehospitalaria. En las Américas, 14 países cuentan con certificación formal para proveedores prehospitalarios.⁵ <p>En el Informe sobre Seguridad Vial para el Congreso de la República (2021)⁶, la Agencia Nacional de Seguridad Vial⁷ (ANSV) (Ley 1702 de 2013) destacó que de la Tercera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial (Declaración de Estocolmo) de 2020, resultó la proclamación de una segunda Década de acción por la seguridad vial a 2030 (La primera fue de 2011-2020), con el propósito de reducir las muertes en accidentes de tránsito en un 50%.</p> <p>Colombia, por su parte asumió el compromiso de adoptar el enfoque de Sistema Seguro para la gestión de su seguridad vial, con miras a lograr la reducción propuesta en Estocolmo. Entre los compromisos asumidos por Colombia en el decenio 2011-2020, informó la ANSV al Congreso de la República, consistían en la generación de una plataforma estratégica para la implementación de acciones que redujeran la mortalidad vial y la creación de una Agencia de Seguridad Vial. En 2013, mediante la Ley 1702, se creó dicha Agencia, cuyo objetivo encargada de la <i>planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país, sirviendo de soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional</i></p> <p>⁵ Consultar: https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=1926&lang=es</p> <p>⁶ https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Informe_al_Congreso_ANSV_2020.pdf</p> <p>⁷ Unidad Administrativa Especial del orden nacional, que hace parte de la Rama Ejecutiva, adscrita al Ministerio de Transporte; máxima autoridad en la aplicación de la política pública del Gobierno Nacional que pretende prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial. (https://ansv.gov.co/agencia/quienes_somos/mision)</p>	<p><i>en todo el territorio nacional.</i> (Art. 3º). Sus funciones, descritas en el artículo 9º de la citada Ley, se agrupan en: (i) Planificación, (ii) regulación, (iii) Información, (iv) control, (v) concientización y educación, (vi) infraestructura, (vii) Coordinación y consulta.</p> <p>Una de las más sobresalientes funciones de la ANSV consiste en la elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, cuyos objetivos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de la mortalidad en un 18% de los peatones accidentes de tránsito para el año 2021, • Reducción de la mortalidad en un 27% de motociclistas accidentes de tránsito para el año 2021, • Reducción de un 21% de las lesiones en accidentes de tránsito para el año 2021 • Reducción a 0% de las muertes por accidentes relacionados con la ingesta de alcohol y el uso de sustancias psicoactivas para el 2021. <p>El Plan, en lo que respecta a “vehículos”, tiene como eje “desarrollar una reglamentación técnica para la armonización de las reglamentaciones sobre vehículos, participando en foros de armonización, como el Foro Mundial de las Naciones Unidas, WP 29; mejora de los procesos de revisión técnico-mecánica y la reglamentación de elementos de protección pasiva. (Pág. 11).</p> <p>En este mismo informe, la ANSV identificó como los principales desafíos que afronta la adopción del Sistema Seguro en la gestión de la seguridad vial Colombia a 2030:</p> <p><i>“1. Se debe hacer una transición hacia el uso de vehículos seguros, pues los que actualmente son más vendidos en el país incluyen parcialmente componentes básicos de seguridad como las bolsas de aire y los frenos ABS.</i></p> <p><i>II. Se debe implementar un estándar en el país para la gestión de la velocidad, que permita el tránsito de usuarios viales con velocidades adecuadas teniendo en cuenta los distintos corredores viales.</i></p>

III. Se deben fortalecer los procesos de control operativo en vía, que logren disuadir a los usuarios viales de adoptar comportamientos riesgosos que puedan llegar a generar siniestros viales.

IV. Se deben diseñar y construir infraestructuras viales perdonadoras del error humano como base fundamental de una movilidad segura.” (Pág. 14)

La ANSV puso en evidencia que, aunque las cifras de mortalidad en siniestros viales se han estabilizado desde 2017, la realidad dista aún de las metas establecidas en la Década de Acción por la Seguridad Vial (DASV) y el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV):

Ilustración 3. Desempeño de la cantidad de personas fallecidas frente a las metas de la DASV y del PNSV



Fuente: Cálculos propios de la ANSV – ONSV a partir de los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses 2021.

De las cifras presentadas por la ANSV se resalta el elevado porcentaje que corresponde a motociclistas y peatones.

Tabla 4. Indicadores del Plan Nacional de Seguridad Vial a 2020²

Indicador	Cifra 2020	Meta PNSV 2020	Diferencia absoluta	Cumplimiento ³
Mortalidad Total	5.641	4.481	1.160	79%
*Tasa de mortalidad	11,2	8,9	2,3	79%
Mortalidad de motociclistas	3.140	1.538	1.602	49%
Mortalidad de Peatones	1.229	1.501	-272	122%
**Cantidad de Lesionados	14.458	33.053	-18.608	229%

Tasa de mortalidad por cada cien mil habitantes.

Fuente: Elaborado por ANSV (2021) con base en datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2020)

Otro de los análisis presentados al Legislativo en este mismo Informe proyecta la cantidad de vidas por salvar en Colombia, con base en lo previsto en el Plan Nacional de Desarrollo (2018-2022), en el que se fijó una reducción del 21% de decesos en siniestros viales durante tal periodo.

Tabla 5. Estructura de las metas nacionales del PND 2018 - 2022 para fallecidos en siniestros viales.

AÑO	META FALLECIDOS PND 2018 - 2020	REDUCCIÓN % FRENTE AL AÑO ANTERIOR	VIDAS POR SALVAR ⁴	VIDAS SALVADAS
2017*	6.718			
2018	6.700	-0,3%	18	-149
2019	6.500	-3,0%	200	-326
2020	6.350	-2,3%	150	709
2021	6.000	-5,5%	350	
2022	5.320	-11,3%	680	
TOTAL	30.870	-20,8%⁵	1.398	

* Año y valores de línea base.

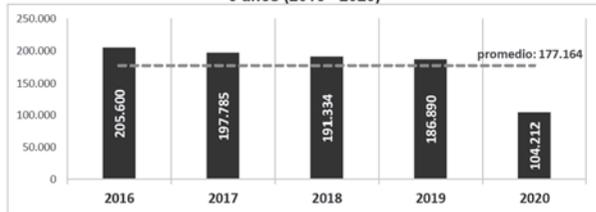
Fuente: Elaborado por ANSV (2021) con base en datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2020) a 2020

De acuerdo con esta evaluación, hasta el año 2020 se han salvado 1.078 vidas de las 1.398 proyectadas hasta 2022, lo que corresponde a un 77% de cumplimiento de la meta.

En los últimos 5 años, se ha presentado una reducción de la tasa anual de mortalidad por accidentes de tránsito notable; según la ANSV entre 2016 y 2019 el promedio de decesos humanos en estos eventos fue de 196.000, en

tanto que durante 2020 se registraron 104.000, lo que representa una disminución equivalente al 47%, y 44% frente a las cifras registradas en 2019.

Ilustración 9. Cantidad nacional de siniestros viales ocurridos en los últimos 5 años (2016 - 2020)



Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del RUNT. 2021

Otros de los datos importantes suministrados por la ANSV tienen que ver con el tipo de víctimas en siniestros viales entre 2016-2020, que, como ya se dijo, sobrepasan los motociclistas (53%), seguido de los peatones (25%), los pasajeros de los vehículos (13%), ciclistas (6%) y otros usuarios (3%).

Finalmente, entre las sus conclusiones, la ANSV consideró:

- (i) El motociclista sigue siendo el actor vial más vulnerable.
- (ii) El periodo entre 2016 - 2020 muestra una reducción promedio anual del -13% en la cantidad de siniestros viales y otra del -5% en la cantidad de personas fallecidas en este tipo de hechos. Lo anterior, en un contexto de aumento en la cantidad de motocicletas que transitan en el país, ya que para 2020, Colombia registra 2,1 millones más de motocicletas que en 2016.
- (iii) Los siniestros registrados viales ocurren, en mayor medida, durante los días laborales de la semana (lunes a viernes), momentos en donde existen mayores niveles de congestión vehicular. Sin embargo, es durante los días de fin de semana en donde surge la mayor cantidad de víctimas fatales.
- (iv) En Colombia las personas entre 20 y 30 años concentran la mayor cantidad de casos fallecimiento en siniestros viales.
- (v) Diciembre es el mes del año en donde mayor cantidad de vidas se pierden y el domingo es el día más peligroso de la semana, pues el nivel de letalidad alcanza a 97

fallecidos por cada mil siniestros ocurridos, lo que denota un aumento con respecto a la media (50 muertes por cada mil siniestros), del 92%.

(vi) Las horas pico (5 a 6 am y 6 a 7 pm) concentran la mayor cantidad muertes en el tránsito, siendo también las 12 de la noche una hora representativa en el registro de víctimas fatales.

(vii) La desobediencia a las normas de tránsito junto con el exceso de velocidad son las causas más habituales en los incidentes viales.

(viii) El parque automotor y la tasa de motorización han venido creciendo en los últimos 5 años, pero la concentración de siniestros por cada 10 mil vehículos ha bajado. No obstante, estos siniestros generan más fallecidos pues la letalidad vista como la concentración de muertes por cada mil siniestros ocurridos viene en aumento.

(ix) El control operativo toma una importante relevancia los fines de semana, en donde el número de fallecidos aumenta de forma considerablemente, mientras que la imposición de comparendos disminuye, lo que demuestra que ante la ausencia del control en vía, sobre todo en zonas urbanas del país, la letalidad en los siniestros viales se incrementa.

Ahora bien, de acuerdo con lo informado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en su Boletín Estadístico Enero-diciembre de 2021, los siniestros viales en el país produjeron 7.104 personas fallecidas y 20.825 lesionados, lo que representa un aumento del 10,67% de fallecidos, así como una reducción del 40,87% de lesionados, en relación con el promedio de los últimos cinco años. Nuevamente, los motociclistas representan el mayor número de víctimas fallecidas, con un 59,4%, y lesionadas, con un 61%.

El Boletín igualmente destacó que los departamentos con mayor registro de personas fallecidas durante 2021 fueron Antioquia (12,9%), Valle del Cauca (11,5%) y Cundinamarca (7,8%); entretanto, los departamentos en los que aumentó la cifra de fallecidos en tales eventualidades fueron Santander, Bolívar y Cesar, con 298, 171 y 278 fallecidos por encima del promedio, respectivamente; los que registraron reducción fueron Valle del Cauca, Nariño y Bogotá.

Los datos expuestos antes, así como los muy bien presentados en la exposición de motivos que acompaña el proyecto de ley, explican con suficiencia el hecho de que se asuma por las autoridades internacionales como las nacionales la siniestralidad vial como un problema de salud pública, que amerita acciones

<p>multidimensionales y multidisciplinarias que involucre la participación del sector público y el sector privado.</p> <p>Aunado a los necesarios ajustes en infraestructura, así como la concientización y educación, la contención de la siniestralidad vial y la reducción de la tasa de mortalidad guarda inevitable e íntima relación con la adopción de medidas que propicien mayores y mejores condiciones de seguridad en la fabricación de vehículos de motor y de sus piezas. Como asimismo lo evidencian las cifras y análisis de la OMS, los países que no han adoptado políticas y acciones para asegurar mayores estándares de fabricación, registran las más elevadas tasas de mortalidad vial.</p> <p>Con la adhesión al Acuerdo de 1958, además de cumplir con un compromiso asumido en Estocolmo (2020)⁸, el país se convierte en el primero en Latinoamérica en hacerlo, con lo que se consolida como un referente en la región, en un momento en que su industria automotriz presenta señales de un crecimiento sostenido que lo posicionará a la vuelta de un par de años como uno de los ítems de mayor contribución en las exportaciones de país.</p> <p>c. Impacto económico de la siniestralidad vial y la importancia del Acuerdo en la consolidación de la industria automotriz colombiana.</p> <p>En la exposición de motivos del proyecto de ley, entre muchos datos de suma importancia, se afirma que <i>“los costos de la siniestralidad vial en motocicletas en Colombia entre 2015 y 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 podrían 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</i></p> <p><small>⁸ En el marco de la agenda de implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, Colombia tiene la meta de reducir a 8,35 por cada 100.000 habitantes la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito para 2030 (CONPES 3918).</small></p>	<p><i>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.”</i></p> <p>Además, continúa la exposición de motivos,</p> <p><i>“La siniestralidad vial tiene incidencia directa en la logística. Los eventos en vía pueden implicar congestión, lo cual redundará en mayores tiempos y mayor costo, afectando a la competitividad de las industrias.”</i></p> <p>El PND 2018-2022 destacó que los siniestros viales imponen un elevado costo al sistema de salud; refiriendo a datos de la Federación de Aseguradores Colombianos (FASECOLDA), en 2016, el costo de la atención de víctimas de accidentes de tránsito fue del orden de \$2,2 billones, entre los que se cuentan: asistencia médica por \$99.000 millones, incapacidades por \$62.000 millones. Esto, además, afecta la productividad laboral del sector transporte, y en la economía en general, con un impacto negativo valorado en \$23,9 billones anuales, equivalente al 3,6% del PIB.</p> <p>En 2018, el Banco Mundial publicó su informe <i>“The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable”</i> (La elevada cifra de lesionados por accidentes de tránsito: una realidad inaceptable y prevenible), en el que monetizó el impacto de la siniestralidad vial, basado en el análisis de los casos de China, Filipinas, India, Tailandia y Tanzania. El Informe concluyó que el crecimiento potencial del PIB per cápita de los países que no invierten en seguridad vial obtiene una reducción entre 7% y 22% en un periodo de 24 años; ello supone, sin discusión alguna, una disminución de la productividad y afecta las perspectivas de crecimiento económico de tales países a mediano y largo plazo, en la medida en que conllevan la sustracción de la fuerza de trabajo de trabajadores en edad laboral productiva.</p> <p>Al cruzar los datos de fallecidos con los indicadores económicos de 153 países, el Banco Mundial concluyó, según este Informe, que una reducción del 10% de los decesos en accidentes de tránsito eleva en 3,6% el PIB real per cápita en un periodo de 24 años. En concreto, a menara de ejemplo, si se lograra dicha reducción entre 2014 y 2038, el PIB per cápita de Tailandia aumentaría 22%,</p>
<p>el de China el 15%, el de la India el 14%, el de las Filipinas 7% y el mismo porcentaje el de Tanzania.⁹</p> <p>Aunado al elevado costo macroeconómico de la accidentalidad vial, y el impacto emocional de las familias afectadas por cada evento mortal, la falta de homogenización de las normas técnicas de producción de vehículos de motor, sus equipos y sus partes no solo da al traste con la aspiración generalizada de mayores niveles de calidad y seguridad de estos productos, sino que además le resta fluidez o dinámica en su comercio internacional.</p> <p>Como bien lo explica la exposición de motivos y se hizo énfasis antes por parte de la Suscrita Ponente, la normalización y la homologación son factores determinantes en el mejoramiento de los flujos de intercambio de experiencias, tecnologías y comercialización de vehículos y sus partes.</p> <p>Sobre el particular, no está por demás reiterar, la adhesión al Acuerdo de 1958 posibilita el acceso a regulaciones técnicas y esquemas de inspección comprobados y debidamente armonizados. La calidad de Parte Contratante le otorga a cada país el privilegio de emplear la infraestructura y la valiosa experiencia global sin costo, además de facilitar el comercio de productos gracias a la homologación recíproca o mutua.</p> <p>Desde el punto de vista de los fabricantes, la armonización de estándares de producción les obliga a cumplir con parámetros de fabricación que brindan mayores niveles de seguridad, lo que en últimas termina por redundar en un reconocimiento y facilidad para el ingreso de sus productos en nuevos mercados regulados por estos marcos de referencia de calidad.</p> <p>Por supuesto que ello termina por beneficiar e incentivar el crecimiento de las industrias de ensamblaje y fabricación de vehículos y autopartes; la colombiana viene siendo una de estas.</p> <p><small>⁹ El informe se puede consultar en el siguiente link: https://www.roadssafetyfacility.org/publications/high-toll-traffic-injuries-unacceptable-and-preventable#:~:text=Each%20year%2C%201.25%20million%20people,to%20households%20and%20social%20networks.</small></p>	<p>De acuerdo con la ANDI, en la actualidad, en Colombia operan las siguientes ensambladoras de vehículos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet) 2. Sociedad de Fabricación de Automotores - SOFASA (Marca Renault) 3. Hino Motors Manufacturing S.A. (Marca Hino- grupo Toyota) <p>Asimismo, a nivel regional, Colombia ocupa el segundo lugar en la producción de motocicletas (detrás de Brasil)(y el 4º lugar en la fabricación de vehículos), gracias a su oferta de respaldo, garantía y calidad superior, generando cerca de 7.041 empleos directos en tareas de ensamblaje. Para la ANDI, por cada empleo generado en ensamblaje, se generan cerca de 4 en la producción de autopartes. Las ensambladoras de estos vehículos que operan en Colombia son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Akt (Akt, Royal Enfield). 2. Auteco Mobility (Victory, Benelli, Kymco, Kawasaki, Starker, Combat, Super Soco) 3. Autotécnica Colombiana s.a.s. – Auteco (TVS, KTM, Husqvarna) 4. Fanalca – Honda 5. Hero Motors 6. Incolmotores – Yamaha 7. Suzuki (Suzuki) <p>En lo que respecta a la fabricación de autopartes, la oferta de la industria nacional involucra: sistemas de suspensión, sistemas de dirección, sistemas de escape, sistemas de transmisión, sistemas de refrigeración, material de fricción, partes como baterías y cableados, productos químicos, rines, llantas, filtros para aire, lubricantes y combustibles, tapicerías en tela y cuero, vidrios templados, laminados y para blindaje, bastidores de chasis, aires acondicionados, partes de caucho y metal y accesorios entre otros.¹⁰ Las empresas fabricantes de autopartes colombianas están certificadas con la norma IATF 16946, lo que representa un alto nivel de competitividad, reflejado en la dinámica observada en el sector.</p> <p><small>¹⁰ Ver: http://www.andi.com.co/Home/Camara/4-automotriz</small></p>

Se estima que en 2019, las exportaciones de autopartes fueron del orden de los USD2328 millones.

IV. CONSTITUCIONALIDAD

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

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

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

Ponente
Anexo: articulado de la ley aprobatoria y texto del Tratado.

V. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente:

Se presume que no hay motivos que puedan generar un conflicto de interés por quienes redactan la presente ponencia.

Tampoco se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en los congresistas para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley. Por ello, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o un impedimento.

VI. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto y con base en lo dispuesto por la Constitución Política y la Ley, me permito proponer a los Honorables Senadores, dar segundo debate y aprobar el Proyecto de Ley 335/2022Senado, *“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.

De los Honorables Senadores,


PAOLA HOLGUÍN
Senadora de la República

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY 335/2022SENADO, “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 DICHS REGLAMENTOS DE LAS NACIONES UNIDAS», SUSCRITO EN GINEBRA, EL 20 DE MARZO DE 1958.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA:

DECRETA:

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

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

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

De los honorables Senadores,


PAOLA HOLGUÍN
Senadora de la República
Ponente

<p style="text-align: center;">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 (*)</p> <p style="text-align: center;">Revisión 3</p> <p style="text-align: center;">PREÁMBULO</p> <p>LAS PARTES CONTRATANTES.</p> <p>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</p> <p>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,</p> <p>RECONOCIENDO la importancia de la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la protección antirrobbo 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,</p> <p>DESEOSAS de aplicar estos reglamentos de las Naciones Unidas siempre que sea posible en sus países o regiones,</p> <p>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,</p> <p>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</p> <p>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,</p> <p>HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:</p> <p style="text-align: center;"><i>Artículo 1</i></p> <p>1. Las Partes contratantes establecerán, a través de un Comité de Administración integrado por todas las Partes contratantes con arreglo al reglamento interno recogido en el apéndice del presente Acuerdo y basándose en las disposiciones de los apartados y artículos siguientes, reglamentos de las Naciones Unidas relativos a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos. Las Partes contratantes que hayan decidido aplicar reglamentos mediante el sistema de homologación de tipo han de ajustarse a las condiciones de concesión de homologaciones de tipo y reconocimiento recíproco.</p> <p>A efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:</p> <p>«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 antirrobbo;</p> <p>(*) 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).</p>	<p>«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;</p> <p>«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;</p> <p>«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;</p> <p>«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.</p> <p>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.</p> <p>2. El Comité de Administración estará integrado por todas las Partes contratantes, conforme al reglamento interno recogido en el apéndice.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>El reglamento de las Naciones Unidas especificará lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> los vehículos de ruedas, equipos y piezas a que se aplica; 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; los métodos de ensayo que demuestren que las prestaciones se ajustan a las prescripciones; 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; 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); un documento de información que deberá proporcionar el fabricante.
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Sin perjuicio de otras disposiciones del artículo 1 y el artículo 12, una Parte contratante que aplique el reglamento de las Naciones Unidas relativo a IWVTA solo estará obligada a aceptar las homologaciones concedidas conforme al nivel más alto de rigor de la versión más reciente de dicho reglamento.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 se 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.</p> <p>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.</p> <p>Las homologaciones concedidas anteriormente con arreglo a dicho reglamento de las Naciones Unidas por esa Parte contratante seguirán siendo válidas a menos que se retiren de conformidad con las disposiciones del artículo 4.</p> <p>Si una Parte contratante deja de expedir homologaciones conforme a un reglamento de las Naciones Unidas, deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> mantener un control adecuado de la conformidad de la producción de los productos a los que venía concediendo homologaciones de tipo; adoptar las medidas necesarias a que se refiere el artículo 4, si comprueba que una Parte contratante que sigue aplicando el reglamento de las Naciones Unidas no lo cumple debidamente; seguir comunicando a las demás Partes contratantes la retirada de homologaciones tal como se establece en el artículo 5; seguir concediendo prórrogas de las homologaciones vigentes. <p>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.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Artículo 2</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><i>Artículo 3</i></p> <p>1. Se considerarán conformes a la legislación nacional de todas las Partes contratantes que apliquen un reglamento de las Naciones Unidas los vehículos de ruedas, equipos y piezas que dispongan de homologaciones de tipo expedidas por una Parte contratante conforme al artículo 2 del presente Acuerdo.</p> <p>2. Las Partes contratantes que apliquen reglamentos de las Naciones Unidas, por reconocimiento mutuo y a reserva de las disposiciones de los artículos 1, 8 y 12, así como de las disposiciones especiales incluidas en dichos reglamentos, aceptarán la colocación en sus mercados de las homologaciones de tipo concedidas con arreglo a dichos reglamentos, sin requerir más ensayos, documentación, certificación o marcado de estas homologaciones de tipo.</p> <p style="text-align: center;"><i>Artículo 4</i></p> <p>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 notificará a las autoridades de homologación de la Parte contratante que haya expedido la homologación.</p> <p>La Parte contratante que haya expedido la homologación adoptará las medidas necesarias para garantizar la rectificación de la no conformidad.</p> <p>2. Cuando la no conformidad se deba al incumplimiento de los requisitos técnicos especificados en un reglamento de las Naciones Unidas, tal como se establecen en el artículo 1, apartado 2, letra b), la Parte contratante que haya expedido la homologación informará inmediatamente a las demás Partes contratantes acerca de la situación y notificará regularmente a las Partes contratantes las medidas que está tomando, que pueden incluir, en caso necesario, la retirada de la homologación.</p> <p>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 antirrobbo, 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 certificado esta no conformidad. En tal caso, las Partes contratantes informarán de las medidas adoptadas a la secretaria del Comité de Administración. Para la resolución de litigios entre las Partes contratantes, se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 10, apartado 4.</p>

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

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

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

Artículo 5

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

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

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

Artículo 6

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 12

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

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

Después de que se haya aprobado una modificación del reglamento de las Naciones Unidas, el Comité de Administración 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, el Secretario General declarará lo antes posible la modificación como adoptada y vinculante para las Partes contratantes que apliquen dicho reglamento.

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

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

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

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

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

Artículo 7

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

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

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

Artículo 8

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

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

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

Artículo 9

1. Cualquier Parte contratante tal como se define en el artículo 6 del presente Acuerdo podrá, en el momento de la adhesión o en cualquier momento posterior, declarar por medio de una notificación dirigida al Secretario General que el presente Acuerdo se aplicará a la totalidad o parte de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El Acuerdo se aplicará al territorio o territorios mencionados en la notificación a partir del sexagésimo día siguiente a la fecha en que el Secretario General reciba dicha notificación.

2. Cualquier Parte contratante tal como se define en el artículo 6 del presente Acuerdo que haya hecho una declaración de conformidad con el apartado 1 del presente artículo por la que 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 8.

Artículo 10

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

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

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

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

Artículo 11

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

Artículo 13

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

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

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

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

Artículo 13 bis

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

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

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

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

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

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

Artículo 14

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

- a) las adhesiones conforme al artículo 6;
- b) las fechas en que el presente Acuerdo entrará en vigor conforme al artículo 7;
- c) las denuncias conforme al artículo 8;
- d) las notificaciones recibidas conforme al artículo 9;
- e) las declaraciones y notificaciones recibidas conforme al artículo 11, apartados 1 y 2;
- f) la entrada en vigor de cualquier nuevo reglamento de las Naciones Unidas y toda modificación de un reglamento existente de las Naciones Unidas conforme al artículo 1, apartados 2, 3, 5 y 7, y al artículo 12, apartado 2;

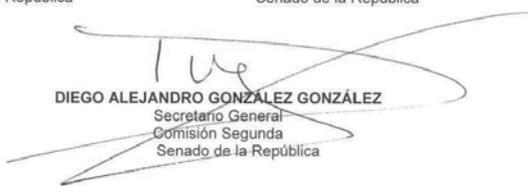
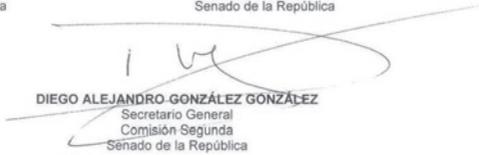
<p>g) la entrada en vigor de toda modificación del Acuerdo, su apéndice o los anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento conforme al artículo 13, apartado 3, o al artículo 13 bis, apartado 3, respectivamente;</p> <p>h) el cese de la aplicación del Reglamento de las Naciones Unidas por las Partes contratantes conforme al artículo 1, apartado 6.</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Artículo 15</p> <p>1. Si en la fecha de entrada en vigor de las disposiciones anteriores se han iniciado los procedimientos establecidos en el artículo 1, apartados 3 y 4, de la versión anterior del Acuerdo con el fin de adoptar un nuevo reglamento de las Naciones Unidas, este entrará en vigor con arreglo a las disposiciones del apartado 4 de dicho artículo.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Artículo 16</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">APÉNDICE</p> <p style="text-align: center;">Composición y reglamento interno del Comité de Administración</p> <p style="text-align: center;">Artículo 1</p> <p>El Comité de Administración estará integrado por todas las Partes del Acuerdo modificado.</p> <p style="text-align: center;">Artículo 2</p> <p>El Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa se hará cargo de las funciones de secretaría del Comité.</p> <p style="text-align: center;">Artículo 3</p> <p>El Comité elegirá todos los años en su primera sesión un presidente y un vicepresidente.</p> <p style="text-align: center;">Artículo 4</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Artículo 5</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Artículo 6</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Artículo 7</p> <p>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 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.</p>
<p style="text-align: center;">Artículo 8</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento</p> <p>Los siguientes anexos de disposiciones administrativas y de procedimiento se anexan al Acuerdo de 1958 (*) y especifican las disposiciones administrativas y de procedimiento aplicables a todos los reglamentos de las Naciones Unidas anejos al Acuerdo de 1958:</p> <p>Anexo 1 Procedimientos de conformidad de la producción</p> <p>Anexo 2 Evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos</p> <p>Anexo 3 Procedimientos para las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas</p> <p>Anexo 4 Numeración de las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas</p> <p>Anexo 5 Distribución de la documentación de homologación</p> <p>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</p> <p>Anexo 7 Procedimiento de homologaciones con exención relativas a nuevas tecnologías</p> <p>Anexo 8 Condiciones generales relativas a los métodos de ensayo virtual</p> <p style="text-align: center;">Anexo 1</p> <p style="text-align: center;">Procedimientos de conformidad de la producción</p> <p>Objetivos</p> <p>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.</p> <p>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».</p> <p>1. Evaluación inicial</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>(*) 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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>a) la certificación del fabricante descrita en el apartado 1.3.3 que no haya sido aceptada o reconocida con arreglo a dicho apartado;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>1.3.2.3. La declaración de cumplimiento deberá incluir, como mínimo, lo siguiente:</p> <p>a) grupo o empresa (por ejemplo: Automóviles XYZ);</p> <p>b) entidad particular (por ejemplo: División regional);</p> <p>c) fábrica(s)/sede(s) (por ejemplo: Fábrica de motores n.º 1 (en el país A); Fábrica de montaje de vehículos n.º 2 (en el país B));</p> <p>d) gama de vehículos/componentes (por ejemplo: todos los modelos de la categoría M₁);</p> <p>e) áreas evaluadas (por ejemplo: montaje de motores, estampado y montaje de carrocerías y montaje de vehículos);</p> <p>f) documentos examinados (por ejemplo: manual y procedimientos de calidad de la empresa y del emplazamiento);</p> <p>g) fecha de la evaluación (por ejemplo: auditoría realizada del d.m.aaaa al d.m.aaaa);</p> <p>h) visita de seguimiento prevista (por ejemplo: m.aaaa).</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

<p>2. Disposiciones de conformidad del producto</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>2.3. Concretamente, el propietario de una homologación de tipo de las Naciones Unidas deberá:</p> <p>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;</p> <p>2.3.2. tener acceso al equipo de ensayo u otro equipo necesario para comprobar la conformidad con cada tipo homologado;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>3. Disposiciones de verificación continua</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3.1.1.2. La frecuencia normal de las verificaciones realizadas por la autoridad de homologación (que no sean las indicadas en el apartado 3.1.1.1) deberá garantizar que los controles pertinentes efectuados con arreglo a los apartados 1 y 2 del presente anexo se revisen a intervalos basados en una metodología de evaluación de riesgos conforme a la norma internacional ISO 31000:2009 (Gestión de riesgos — Principios y directrices), y en todos los casos, con una frecuencia mínima de una vez cada tres años. Esta metodología debe tener en cuenta cualquier no conformidad planteada por las Partes contratantes con arreglo al artículo 4 del Acuerdo de 1958.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Anexo 2 Primera parte Evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos</p> <p>1. Designación de los servicios técnicos</p> <p>1.1. Cuando una autoridad de homologación designe un servicio técnico, este deberá cumplir lo dispuesto en el presente anexo.</p> <p>1.2. Los servicios técnicos realizarán o supervisarán los ensayos necesarios para la homologación o las inspecciones especificadas 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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>a) categoría A: servicios técnicos que realizan los ensayos previstos en los reglamentos de las Naciones Unidas en sus propias instalaciones;</p> <p>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;</p> <p>c) categoría C: servicios técnicos que evalúan y supervisan periódicamente los procedimientos del fabricante para controlar la conformidad de la producción;</p> <p>d) categoría D: servicios técnicos que supervisan o realizan los ensayos o inspecciones como parte de la vigilancia de la conformidad de la producción.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>1.7. Las entidades a que se hace referencia en los apartados 1.5 y 1.6 cumplirán lo dispuesto en el apartado 1.</p> <p>2. Evaluación de las competencias de los servicios técnicos</p> <p>2.1. Las competencias previstas en el apartado 1 quedarán demostradas en un informe de evaluación elaborado por la autoridad competente (*). Este podrá incluir un certificado de acreditación expedido por un organismo de acreditación.</p> <p>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.</p> <p>El informe de evaluación se revisará transcurrido un máximo de tres años.</p> <p>2.3. El informe de evaluación se comunicará a la secretaría de la CEPE y a las Partes contratantes previa petición.</p> <p>2.4. La autoridad de homologación en funciones de servicio técnico demostrará el cumplimiento documentalmente.</p> <p>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.</p> <p>2.5. El fabricante o el representante que actúe en su nombre, designado como servicio técnico, deberá cumplir las disposiciones pertinentes del apartado 2.</p> <p>3. Procedimientos de notificación</p> <p>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.</p> <p>En el acto de notificación se hará constar para qué reglamentos de las Naciones Unidas han sido designados los servicios técnicos.</p> <p>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.</p> <p>3.3. El mismo servicio técnico podrá ser designado y notificado por varias Partes contratantes independientemente de la categoría de actividades que realice.</p> <p>(*) «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.</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p>1. Actividades de los ensayos para la homologación de tipo de las Naciones Unidas que deben llevarse a cabo de conformidad con los reglamentos de las Naciones Unidas</p> <p>1.1. Categoría A (ensayos realizados en las propias instalaciones):</p> <p>ISO/IEC 17025:2005, sobre los requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y de calibración.</p> <p>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.</p> <p>1.2. Categoría B (supervisión de ensayos realizados en las instalaciones del fabricante o de su representante):</p> <p>ISO/IEC 17020:2012, sobre los criterios generales para el funcionamiento de diferentes tipos de organismos que realizan la inspección.</p> <p>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.</p> <p>2. Actividades relacionadas con la conformidad de la producción</p> <p>2.1. Categoría C (procedimiento para la evaluación inicial y las auditorías de supervisión del sistema de gestión de la calidad del fabricante):</p> <p>ISO/IEC 17021:2011, sobre los requisitos para los organismos que realizan la auditoría y la certificación de sistemas de gestión.</p> <p>2.2. Categoría D (inspección o ensayos de muestras de la producción o supervisión de los mismos):</p> <p>ISO/IEC 17020:2012, sobre los criterios generales para el funcionamiento de diferentes tipos de organismos que realizan la inspección.</p> <p style="text-align: center;">Tercera parte Procedimiento para evaluar los servicios técnicos</p> <p>1. Objeto</p> <p>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.</p> <p>1.2. Estos requisitos se aplicarán mutatis mutandis a todos los servicios técnicos, independientemente de su estatus jurídico (organización independiente, fabricante o autoridad de homologación que actúe como servicio técnico).</p> <p>2. Principios de evaluación</p> <p>La evaluación deberá caracterizarse por la observancia de varios principios:</p> <p>a) la independencia, que constituye la base de la imparcialidad y objetividad de las conclusiones;</p> <p>b) un planteamiento basado en hechos que garantice unas conclusiones fiables y reproducibles.</p> <p>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.</p>

<p>3. Competencias de los auditores</p> <p>3.1. Las evaluaciones solo podrán realizarlas los auditores que tengan los conocimientos técnicos y administrativos adecuados.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>4. Solicitud de designación</p> <p>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:</p> <p>a) características generales del servicio técnico, en especial personalidad jurídica, nombre, direcciones, estatuto jurídico y recursos humanos y técnicos;</p> <p>b) una descripción detallada, incluido el currículum vitae, del personal encargado de los ensayos y del personal de gestión, tomando como base su formación académica y su experiencia profesional;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>g) una copia del manual de garantía de calidad o normas de funcionamiento similares del servicio técnico.</p> <p>4.2. La autoridad competente deberá examinar la información facilitada por el servicio técnico y comprobar que es la adecuada.</p> <p>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.</p> <p>5. Examen de los recursos</p> <p>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.</p> <p>6. Subcontratación de la evaluación</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>7. Preparación para la evaluación</p> <p>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:</p> <p>a) deberá contar con los conocimientos apropiados en el ámbito específico para el que se solicita la designación; y</p> <p>b) deberá contar con suficientes conocimientos para evaluar de forma fiable la competencia del servicio técnico para actuar en el ámbito para el que está designado.</p> <p>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 <i>in situ</i>.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>8. Evaluación <i>in situ</i></p> <p>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.</p> <p>9. Análisis de los datos obtenidos e informe de evaluación</p> <p>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 <i>in situ</i>. 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.</p> <p>9.2. Los procedimientos de información de la autoridad competente deberán garantizar que se cumplen los requisitos expuestos a continuación.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>9.4. El informe de evaluación deberá incluir como mínimo:</p> <p>a) la identificación inequívoca del servicio técnico;</p> <p>b) las fechas de la evaluación <i>in situ</i>;</p> <p>c) el nombre de los auditores o expertos que participaron en la evaluación;</p>
<p>d) la identificación inequívoca de todos los locales evaluados;</p> <p>e) el ámbito de designación propuesto objeto de evaluación;</p> <p>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;</p> <p>g) información sobre la resolución de todos los casos de no conformidad;</p> <p>h) una recomendación de si debe designarse o confirmarse al solicitante como servicio técnico y, en caso afirmativo, el ámbito de la designación.</p> <p>10. Concesión o confirmación de la designación</p> <p>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.</p> <p>10.2. La autoridad de homologación deberá facilitar un certificado al servicio técnico. El certificado deberá incluir lo siguiente:</p> <p>a) la identidad y el logotipo de la autoridad de homologación;</p> <p>b) la identificación inequívoca del servicio técnico designado;</p> <p>c) la fecha efectiva de concesión de la designación y la fecha de expiración;</p> <p>d) una breve indicación o una referencia sobre el ámbito de la designación (reglamentos de las Naciones Unidas aplicables o partes de los mismos);</p> <p>e) una declaración de conformidad y una referencia al presente anexo.</p> <p>11. Evaluación posterior y vigilancia</p> <p>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 <i>in situ</i> de vigilancia son menos extensas que las evaluaciones posteriores.</p> <p>11.2. La autoridad competente deberá diseñar un 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.</p> <p>El tiempo transcurrido entre las evaluaciones <i>in situ</i>, sean evaluaciones posteriores o de vigilancia, dependerá de la estabilidad demostrada del servicio técnico.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 CEPV 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.</p> <p>12. Registros de los servicios técnicos designados</p> <p>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.</p>	<p>12.2. La autoridad competente deberá guardar en condiciones de seguridad los registros de los servicios técnicos, a fin de garantizar su carácter confidencial.</p> <p>12.3. Los registros de los servicios técnicos incluirán como mínimo:</p> <p>a) la correspondencia pertinente;</p> <p>b) los registros e informes de evaluación;</p> <p>c) copias de los certificados de designación.</p> <p style="text-align: center;">ANEXO 3 Procedimientos para las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas</p> <p>1. Solicitud y realización de una homologación de tipo de las Naciones Unidas</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

<p>1.11. La autoridad competente deberá asegurarse de que se incluyan los siguientes elementos en la documentación de homologación:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>2. <i>Modificaciones de las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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».</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p>	<p>2.8. La autoridad de homologación que conceda la extensión de la homologación deberá actualizar el número de homologación con un número de extensión incrementado en función del número de extensiones sucesivas ya concedidas de conformidad con el anexo 4 del Acuerdo de 1958 y deberá expedir un formulario de comunicación revisado identificado por este número de extensión.</p> <p style="text-align: center;">Anexo 4</p> <p style="text-align: center;">Numeración de las homologaciones de tipo de las Naciones Unidas</p> <p>1. A partir de la entrada en vigor del Acuerdo de 1958, las Partes contratantes deberán expedir un número de homologación de tipo con arreglo al apartado 1.10 del anexo 3 para cada nueva homologación de tipo y cada extensión de esa homologación.</p> <p>2. A partir de la entrada en vigor del Acuerdo de 1958 y a pesar de que las disposiciones sobre marcas de homologación de cualquier versión de los reglamentos de las Naciones Unidas hayan dispuesto lo contrario, el fabricante deberá fijar una marca de homologación, si así se solicita, según las disposiciones de los reglamentos pertinentes de las Naciones Unidas. No obstante, esa marca deberá utilizar los dos primeros dígitos de la sección 2 y los dígitos de la sección 3 del número de homologación mencionados en el presente anexo como número de homologación para cada vehículo con ruedas, equipo o pieza para el que se haya concedido una nueva homologación o para el que se hayan ampliado las homologaciones. Sin embargo, esta disposición no será aplicable cuando un reglamento de las Naciones Unidas exija la utilización de un código de homologación o un código de identificación en la marca de homologación en lugar de un número de homologación. Los ceros delante de la sección 3 pueden omitirse.</p> <p>3. Se asignará un número de homologación a cada tipo homologado. El número de homologación constará de 4 secciones. Cada sección irá separada por el carácter «*».</p> <p>Sección 1: Letra «E» mayúscula seguida del número que identifica a la Parte contratante que ha concedido la homologación de tipo.</p> <p>Sección 2: El número del reglamento pertinente de las Naciones Unidas, seguido de la letra «R», sucesivamente seguido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>Sección 3: Una secuencia numérica de cuatro dígitos (con ceros delante si es necesario). El número 0001 iniciará la secuencia.</p> <p>Sección 4: Una secuencia numérica de dos dígitos (con ceros delante si es necesario) que indica la extensión. El número 00 iniciará la secuencia.</p> <p>Todos los dígitos serán dígitos arábigos.</p> <p>4. Una misma Parte contratante no podrá asignar este número a otra homologación.</p> <p>Ejemplos:</p> <p>Ejemplo de la segunda extensión de la cuarta homologación de tipo expedida por los Países Bajos con arreglo al reglamento de las Naciones Unidas n.º 58 en su versión original:</p> <p>E4*58R0/00*0004*02</p> <p>Ejemplo de la primera extensión de la 2 439.ª homologación de tipo expedida por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para la homologación de un vehículo con arreglo al reglamento de las Naciones Unidas n.º 83, tercera serie de modificaciones, versión para un vehículo de categoría M, N, de clase I con respecto a la emisión de contaminantes de acuerdo con los requisitos de combustible del motor:</p> <p>E1*83R03/00*2439*01</p>
<p style="text-align: center;">Anexo 5</p> <p style="text-align: center;">Distribución de la documentación de homologación</p> <p>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.</p> <p>Los documentos almacenados en la base de datos segura de internet se componerán, 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.</p> <p>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 (U) 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Anexo 6</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p><i>Problemas de interpretación antes de la concesión de la homologación de tipo de las Naciones Unidas</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p><i>Problemas de interpretación después de la concesión de la homologación de tipo de las Naciones Unidas</i></p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) en el caso de un error reconocido por una autoridad de homologación, esta deberá tomar medidas de conformidad con las disposiciones del Acuerdo de 1958 y en particular de su artículo 4; 	<ul style="list-style-type: none"> 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. <p>3. <i>Proceso de arbitraje a través del WP.29 y sus grupos de trabajo auxiliares</i></p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>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 su informe sobre los progresos al WP.29 a la mayor brevedad posible.</p> <p>Al final del proceso de arbitraje, el presidente presentará un informe al WP.29.</p> <p>3.1. Cuando el problema pueda resolverse dentro del marco reglamentario actual:</p> <p>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.</p> <p>3.2. Cuando el problema no pueda resolverse dentro del marco reglamentario actual:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Anexo 7</p> <p style="text-align: center;">Procedimiento de homologaciones con exención relativas a nuevas tecnologías</p> <p>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.</p>

<p>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.</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>b) una descripción de los aspectos de seguridad, de protección del medio ambiente y de otro tipo y las medidas adoptadas;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>5. La decisión del Comité de Administración se aprobará de conformidad con el procedimiento indicado en el artículo 8 del apéndice.</p> <p>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 <i>desacuerdo con la homologación con exención</i>.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">ANEXO 8</p> <p style="text-align: center;">Condiciones generales relativas a los métodos de ensayo virtual</p> <p>1. Modelo de ensayo virtual</p> <p>El siguiente esquema deberá utilizarse como estructura básica para describir y realizar los ensayos virtuales:</p> <p>a) finalidad;</p> <p>b) modelo estructural;</p> <p>c) condiciones límite;</p> <p>d) hipótesis de carga;</p> <p>e) cálculo;</p> <p>f) evaluación;</p> <p>g) documentación.</p> <p>2. Fundamentos de la simulación y el cálculo por ordenador</p> <p>2.1. Modelo matemático</p> <p>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.</p> <p>Lo mismo se aplicará, mutatis mutandis, a los ensayos de componentes independientes del vehículo.</p>
<p>2.2. Proceso de validación del modelo matemático</p> <p>El modelo deberá validarse comparándolo con las condiciones reales de ensayo.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>2.3. Documentación</p> <p>El fabricante deberá proporcionar los datos y herramientas auxiliares utilizados para la simulación y el cálculo, debidamente documentados para el servicio técnico.</p> <p>3. Herramientas y apoyo</p> <p>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.</p> <p>Además, el fabricante deberá ofrecer a la autoridad de homologación o al servicio técnico el apoyo que sea oportuno.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE</p> <p style="text-align: center;">COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. 335 de 2022 Senado</p> <p style="text-align: center;">“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 DICHS REGLAMENTOS DE LAS NACIONES UNIDAS”, SUSCRITO EN GINEBRA, EL 20 DE MARZO DE 1958.</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el «Acuerdo Relativo a la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas Aplicables a los Vehículos de Ruedas y los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en Estos, y Sobre las Condiciones de Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas Conforme a Dichos Reglamentos de las Naciones Unidas», suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.</p> <p>ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° 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.</p> <p>ARTÍCULO TERCERO: La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.</p>

<p style="text-align: center;">COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>El texto transcrito fue el aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria de la Comisión Segunda del Senado de la República del día diecisiete (17) de mayo del año dos mil veintidós (2022), según consta en el Acta No. 23 de Sesión de esa fecha.</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Presidenta Comisión Segunda Senado de la República</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;"> DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretario General Comisión Segunda Senado de la República</p>	<p>PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Presidenta Comisión Segunda Senado de la República</p>	<p>LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</p>	<p style="text-align: center;">Comisión Segunda Constitucional Permanente</p> <p>Bogotá D.C., 31 de mayo de 2022</p> <p>AUTORIZAMOS EL PRESENTE INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PRESENTADO POR LA HONORABLE SENADORA PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO, AL PROYECTO DE LEY No. 335 de 2022 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL ACUERDO RELATIVO A LA ADOPCIÓN DE REGLAMENTOS TÉCNICOS ARMONIZADOS DE LAS NACIONES UNIDAS APLICABLES A LOS VEHÍCULOS DE RUEDAS Y LOS EQUIPOS Y PIEZAS QUE PUEDAN MONTARSE O UTILIZARSE EN ESTOS, Y SOBRE LAS CONDICIONES DE RECONOCIMIENTO RECÍPROCO DE LAS HOMOLOGACIONES CONCEDIDAS CONFORME A DICHS REGLAMENTOS DE LAS NACIONES UNIDAS", SUSCRITO EN GINEBRA, EL 20 DE MARZO DE 1958, PARA SU PUBLICACIÓN EN LA GACETA DEL CONGRESO.</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Presidenta Comisión Segunda Senado de la República</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;"> DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretario General Comisión Segunda Senado de la República</p>	<p>PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Presidenta Comisión Segunda Senado de la República</p>	<p>LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</p>
<p>PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Presidenta Comisión Segunda Senado de la República</p>	<p>LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</p>				
<p>PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Presidenta Comisión Segunda Senado de la República</p>	<p>LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</p>				

CONTENIDO

Gaceta número 590 - Martes, 31 de mayo de 2022

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley orgánica número 432 de 2022 Cámara – 366 de 2022 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 3ª de 1992, modificada por la Ley 754 de 2002 y por la Ley 1921 de 2018; y se dictan otras disposiciones.	1
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate al Proyecto de ley número 335 de 2022 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.	5