

# **EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR A NIVEL INTERNACIONAL: REGLAMENTOS TÉCNICOS ARMONIZADOS Y HOMOLOGACIONES**

## ***TECHNICAL LAW OF MOTOR VEHICLES PRODUCTION IN INTERNATIONAL LEVEL: HARMONIZED TECHNICAL REGULATIONS AND TYPE-APPROVALS***

**Vicente Álvarez García \***

Sumario: I. INTRODUCCIÓN. II. LA NORMATIVA INTERNACIONAL GENERAL REGULADORA DE LA FABRICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR. III. LA ELABORACIÓN DE REGLAMENTACIONES TÉCNICAS ARMONIZADAS A NIVEL INTERNACIONAL. IV. EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE HOMOLOGACIONES PREVISTO POR EL “ACUERDO REVISADO DE 1958”.

**RESUMEN:** La producción de vehículos de motor requiere, por un lado, el respeto por parte de los fabricantes de una serie de normas obligatorias, las reglamentaciones técnicas, que fijan los requisitos o especificaciones de esta naturaleza que deben respetar este tipo de productos y/o los distintos componentes que los conforman; y exige, por otro lado, que los vehículos o componentes fabricados pasen una serie de controles oficiales realizados por la Administración, conocidos con el nombre de homologaciones, que atestigüen que los mismos respetan las correspondientes reglamentaciones técnicas que les resultan de aplicación imperativa.

La regulación tanto de las reglamentaciones técnicas como de las homologaciones ligadas a la fabricación de los vehículos de motor es, ciertamente, compleja, entrecruzándose una multiplicidad de normas estatales, comunitarias europeas e internacionales generales. Pues bien, el objetivo último de este trabajo consiste precisamente en proporcionar una introducción al estudio de la normativa internacional general sobre esta materia, así como de las reglamentaciones técnicas armonizadas y de los controles oficiales de su aplicación puestos en pie a nivel universal gracias al trabajo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, y que ha fructificado, esencialmente, en el Acuerdo revisado de 1958 y en el Acuerdo paralelo de 1998.

**PALABRAS CLAVE:** Vehículos de motor; vehículos de ruedas; reglamentaciones técnicas; homologaciones; autocertificación; Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas; reconocimiento mutuo; reglamentos técnicos mundiales; reglamentos CEPE/ONU; Acuerdo revisado de 1958; Acuerdo paralelo de 1998; Comité de Administración; Comité Ejecutivo

---

Fecha de recepción del original: 29 de octubre de 2013. Fecha de aceptación de la versión final: 3 de diciembre de 2013.

\* Catedrático de Derecho Administrativo. Universidad de Extremadura

*ABSTRACT: Motor vehicles manufacturing requires the respect of manufactures in relation to compulsory rules, the technical regulations, which set the requirements that these products have to observe and/or the different components which define them. Otherwise, vehicles or manufactured components have to pass officials controls which are known as type-approvals. In this way, the Administration proves that vehicles respect the compulsory technical regulations.*

*The great variety of state rules, European rules and international regulations which are crossed over become technical regulations and type-approvals very complex. The aim of this paper treats to study the global technical regulations relating to this issue. Besides, we analyse harmonized technical regulation and these official controls established in an universal level by the United Nations Economic Commission for Europe and which have given results in the Revised 1958 Agreement and in the Parallel 1998 Agreement.*

*KEYWORDS: Motor vehicles; wheeled vehicles; technical regulations; type-approval; self-certification; United Nations Economic Commission for Europe; reciprocal recognition; global technical regulations; UN/ECE regulations; Revised 1958 Agreement; Parallel 1998 Agreement; Administrative Committee; Executive Committee*

## **I. INTRODUCCIÓN.**

La producción de vehículos de motor requiere, por un lado, el respeto por parte de los fabricantes de una serie de normas obligatorias, las reglamentaciones técnicas, que fijan los requisitos o especificaciones de esta naturaleza que deben respetar este tipo de productos y/o los distintos componentes que los conforman; y exige, por otro lado, que los vehículos o componentes fabricados pasen una serie de controles oficiales realizados por la Administración, conocidos con el nombre de homologaciones, que atestigüen que los mismos respetan las correspondientes reglamentaciones técnicas que les resultan de aplicación imperativa<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Sobre el moderno Derecho Público de la Industria, téngase en cuenta, por todos, ÁLVAREZ GARCÍA, V.: *Industria*, Iustel, 2010 (publicado como Tomo VII de la Colección “*Derecho de la Regulación Económica*”, dirigida por el Profesor S. Muñoz Machado).

Con respecto a la normalización industrial, véanse, por todos, ÁLVAREZ GARCÍA, V.: *La normalización industrial*, Tirant lo Blanch, 1999; y ÁLVAREZ GARCÍA, V.: *Industria*, Iustel, 2010. Este último libro contiene una completa bibliografía sobre esta técnica jurídica.

En relación con las técnicas de la certificación de productos en general y de la homologación administrativa en particular, ténganse presentes, por todos, ÁLVAREZ GARCÍA, V.: “La técnica administrativa de la homologación de productos”, en el *Libro Homenaje al Prof. Dr. J.A. Santamaría Pastor (en prensa)*; ÁLVAREZ GARCÍA, V.: *Industria*, Iustel, 2010, págs. 331 y ss.; ARIZA DOLLA, G.: *Barreras Técnicas al Comercio. Normalización, Homologación y Certificación de productos*, ESIC, 1989; BENZO SAINZ, I.: “Homologación de productos industriales y equipos de seguridad en el trabajo”, *Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica*, núm. 250, 1991, págs. 230 y ss.; CAMACHO GARCÍA, A.: “Las competencias del Estado y de las Comunidades Autónomas ante la libre circulación de productos en el Mercado Único: el problema de la homologación”, *Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica*, núm. 250, 1991, págs. 243 y ss.; CARRILLO DONAIRE, J.A.: *El derecho de la seguridad y de la calidad industrial*, Marcial Pons, 2000, págs. 404 y ss.; CIENFUEGOS, J.R./RODRÍGUEZ HERRERÍAS, J.: “La homologación en el Ministerio de Industria y Energía”, *Economía Industrial*, núm. 247, 1986, págs. 73 y ss.; FERNÁNDEZ FARRERES, G.: “Industria”, en MARTÍN-RETORTILLO BAQUER, S. (Dir.): *Derecho Administrativo Económico*, T.II, La Ley, 1991, págs. 506 y ss.; IZQUIERDO CARRASCO, M.: *La seguridad de los productos industriales*,

La regulación tanto de las reglamentaciones técnicas como de las homologaciones ligadas a la fabricación de los vehículos de motor es, ciertamente, compleja, entrecruzándose una multiplicidad de normas nacionales<sup>2</sup>, comunitarias europeas<sup>3</sup> e internacionales generales. Pues bien, el objetivo último de este trabajo consiste precisamente en proporcionar una introducción al estudio de la normativa internacional general sobre esta materia, así como de las reglamentaciones técnicas armonizadas y de los controles oficiales de su aplicación puestos en pie a nivel universal gracias al trabajo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU).

Antes de abordar estas cuestiones, parece conveniente empezar recordando que la CEPE es una de las cinco comisiones regionales de la ONU administradas por el Consejo Económico y Social (ECOSOC) de esta organización internacional. Fue creada en 1947 con la misión de ayudar a la reconstrucción de la Europa de posguerra y de contribuir al desarrollo y a la cooperación económica en el viejo continente, añadiéndose desde la década de los noventa del pasado siglo el objetivo de facilitar la integración de los Estados de la Europa del Este en los mercados internacionales. En la actualidad, forman parte de la CEPE un total de cincuenta y seis Estados, mayoritariamente europeos (y, entre ellos, España, desde el 14 de diciembre de 1955), pero también de Asia Central y de América del Norte<sup>4</sup>.

La labor de la CEPE es sectorialmente muy importante en campos como el medio ambiente (con la adopción en su seno, entre otros, de convenios sobre la contaminación atmosférica transfronteriza, la evaluación del impacto ambiental en un contexto supranacional, los efectos transfronterizos de los accidentes industriales), el transporte por carretera (entre sus logros en este ámbito, se encuentra, por ejemplo, el Convenio de Transporte de Mercancías Peligrosas), el comercio, la energía o la industria automovilística.

En este último campo, la CEPE, a través Comité de Transportes Interiores (CTI), dispone de un grupo de trabajo especializado denominado Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29), que, aunque desde 2000

---

Marcial Pons, 2000, págs. 279 y ss.; MALARET GARCÍA, E.: “Una aproximación jurídica al sistema español de normalización de productos industriales”, RAP, núm. 116, 1988, págs. 312 y ss.; y MUÑOZ MACHADO, S.: *Tratado de Derecho Administrativo y Derecho Público General*, T. I (Iustel, 2ª ed., 2006) y T. IV (Iustel, 1ª ed., 2011).

<sup>2</sup> Sobre la regulación de la fabricación de los vehículos de motor a nivel estatal español, pueden consultarse mis trabajos “El régimen jurídico técnico de la fabricación de los vehículos de motor” y “El régimen jurídico de las homologaciones de vehículos de motor en España” (ambos en prensa).

<sup>3</sup> Con respecto a la regulación de la producción de los vehículos de motor en el seno de la Unión Europea, véanse mis estudios “El régimen jurídico técnico de la fabricación de los vehículos de motor” y “El funcionamiento del sistema europeo de homologaciones de vehículos de motor” (ambos en prensa).

<sup>4</sup> Los cincuenta y seis Estados Miembros de la CEPE son, por orden alfabético, los siguientes: Albania, Alemania, Andorra, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Canadá, Croacia, República Checa, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Israel, Italia, Kazajistán, Kirguistán, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Moldavia, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República de Macedonia, Rumania, Rusia, San Marino, Serbia, Suecia, Suiza, Tayikistán, Turquía, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán.

posee este nombre, nació en 1952 con la denominación originaria de “Grupo de trabajo de expertos sobre los requisitos técnicos de los vehículos”. En este marco universal de cooperación pueden participar como miembros de pleno derecho todos los Estados parte de la Organización de las Naciones Unidas, así como las organizaciones supranacionales de integración económica regional creadas por estos países. Pueden colaborar, igualmente, pero con un estatus consultivo, organizaciones tanto intergubernamentales como no gubernamentales que tengan algo que decir en el mundo de la fabricación de los vehículos de motor o de las inspecciones técnicas de este particular tipo de productos<sup>5</sup>.

Según su mandato rector, el Foro Mundial realizará tareas destinadas<sup>6</sup>, entre otras cosas, a: 1) La elaboración de normas técnicas internacionales que tengan como finalidad la mejora de la seguridad de los vehículos<sup>7</sup>, la protección medioambiental, la promoción

---

<sup>5</sup> Sobre la participación en el Foro Mundial, téngase presente el art. 1 de su Reglamento, que se incluye en el Anexo I del “Libro Azul. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Funcionamiento y Participación” (Ginebra, 3ª ed., 2012), de la Comisión Económica para Europa de la Organización de las Naciones Unidas. Este estudio puede consultarse en la siguiente página web:

[http://www.unece.org/unece/dev/col/iway/ch/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/WP29\\_Blue\\_Book\\_2012-1s.pdf](http://www.unece.org/unece/dev/col/iway/ch/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/WP29_Blue_Book_2012-1s.pdf). Téngase en cuenta, además, el Capítulo I (“Participación en el WP.29”) del citado Libro Azul.

Entre las organizaciones no gubernamentales que habitualmente participan en la actividades del Foro Mundial, se encuentran, por ejemplo, la AECC (Association for Emissions Control by Catalyst), la AIT/FIA (International Alliance of Tourism/International Automobile Federation), el BIPAVÉR (Bureau internationale permanent des associations de vendeurs et rechapeurs de pneumatiques), la CEI (Comisión Electrotécnica Internacional), el CITA (Comité international de l’inspection technique automobile), la EUROMOT (European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers), la IMMA (International Motorcycle Manufacturers Association), la ISO (Organización Internacional de Normalización), la OICA (Organisation internationale des constructeurs d’automobiles), etc. Un listado completo de estas organizaciones puede encontrarse en el Anexo V del referido estudio.

<sup>6</sup> Según su Reglamento, el Foro Mundial está gestionado, esencialmente, por el presidente, los vicepresidentes y el Comité Administrativo para la Coordinación de los Trabajos (denominado WP.29/AC.2). Dispone, además, de seis grupos de trabajo subsidiarios de expertos, que operan en los ámbitos de la seguridad activa de los vehículos, de la seguridad pasiva de los mismos, de la protección medioambiental y de las cuestiones generales de seguridad (sobre estos conceptos, véase la nota siguiente). Estos seis grupos de trabajo subsidiario son: 1) El Grupo de Trabajo sobre alumbrado y señalización luminosa (GRE); 2) El Grupo de Trabajo sobre frenos y aparatos de rodadura (GRRF); 3) El Grupo de Trabajo sobre seguridad pasiva (GRSP); 4) El Grupo de Trabajo sobre contaminación y energía (GRPE); 5) El Grupo de Trabajo sobre ruido (GRB); y 6) El Grupo de Trabajo sobre disposiciones generales de seguridad (GRSG). En relación con esta cuestión, véanse los arts. 28 a 38 del Reglamento del Foro Mundial y el Capítulo II (“Organización del WP.29 y de sus órganos subsidiarios”) del ya citado “Libro Azul. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Funcionamiento y Participación”.

<sup>7</sup> Tanto la seguridad activa de los vehículos y de sus componentes (esto es, la relativa a la mejora del comportamiento, del manejo y del equipo de los vehículos para prevenir o reducir la probabilidad de un accidente), como la pasiva (ligada a la resistencia al choque, y que tiene como finalidad la minimización de las posibilidades de que los ocupantes de un vehículo u otros usuarios de la carretera resulten heridos en caso de accidente, procurando, además, la reducción de la gravedad de las heridas que se pudieren producir) y las condiciones generales de seguridad (es decir, las que se centran en las características de un vehículo y de sus componentes que no están directamente relacionadas con las dos anteriores –por ejemplo, los cristales, los limpiaparabrisas, los mecanismos antirrobo, etc.-).

de la eficiencia energética y la protección antirrobo; 2) El establecimiento de condiciones uniformes para la práctica de inspecciones técnicas periódicas de vehículos; 3) La promoción de la aplicación y, en su caso, de la inclusión en los Derechos de los diferentes Estados y organizaciones regionales de integración económica de las normas técnicas internacionales en materia de fabricación de vehículos y de inspecciones periódicas; o 4) El fomento del reconocimiento recíproco de las homologaciones, de los certificados y de las inspecciones técnicas periódicas de vehículos<sup>8</sup>.

Con estos objetivos, el Foro Mundial gestiona, procurando su aplicación coherente, tres tratados internacionales multilaterales: dos de ellos, destinados a ordenar la fabricación de vehículos, y que constituyen el objeto central de estudio de este trabajo; y uno tercero, relativo a las inspecciones técnicas de los vehículos y a su reconocimiento recíproco<sup>9</sup>.

## **II. LA NORMATIVA INTERNACIONAL GENERAL REGULADORA DE LA FABRICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR.**

Los trabajos de la Comisión Económica para Europa en el ámbito de la fabricación de vehículos se han materializado, como se acaba de reseñar, en dos acuerdos internacionales que no han limitado sus efectos al continente europeo, ya que hoy en día tienen, realmente, un alcance global. En todo caso, son partes contratantes de ambos tratados internacionales tanto España como la Unión Europea. Estas dos normas internacionales son:

---

<sup>8</sup> El mandato del Foro Mundial puede encontrarse en el Anexo I del referido “Libro Azul. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Funcionamiento y Participación”.

<sup>9</sup> Este tercer tratado internacional es el Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones, hecho en Viena el 13 de noviembre de 1997.

Su objeto consiste, en última instancia, en procurar el mantenimiento correcto y la vigilancia debida de los vehículos existentes para que durante toda su vida útil puedan conservar la calidad de funcionamiento inicialmente garantizada a través de la homologación, sin que se produzca una degradación excesiva o desproporcionada de los mismos. En este contexto, este Acuerdo establece el marco jurídico internacional para la adopción de normas uniformes de la Organización de las Naciones Unidas en relación con la realización de las inspecciones técnicas de vehículos en servicio (tan sólo se han podido aprobar dos de éstas normas hasta el momento presente), para la expedición de certificados internacionales de inspección y para el reconocimiento recíproco de los certificados de inspección entre las distintas partes firmantes de este tratado y que apliquen las distintas normas internacionales elaboradas en ejecución del mismo.

Este tratado entró en vigor el 27 de enero de 2001, contando en la actualidad con 12 partes contratantes, y siendo, sin duda, Rusia la más significativa. No es parte contratante de este Acuerdo la Unión Europea; y, aunque España lo firmó el 13 de noviembre de 1997, no ha sido objeto de ratificación por nuestro país, como tampoco lo ha sido por los Estados más importantes de la UE (Alemania, Francia, Italia o Reino Unido).

El texto de esta norma internacional se encuentra incluido en el Anexo IV del citado “Libro Azul. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Funcionamiento y Participación”. Véanse, asimismo, las páginas 2, 18, 20, 25 de dicho estudio.

A) El Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones (“Acuerdo revisado de 1958”)<sup>10</sup>. Este tratado internacional no se aplica a todos los miembros de la CEPE (por ejemplo, Estados Unidos o Canadá son miembros de la CEPE, pero no son partes de este Acuerdo revisado), y son partes en él Estados que no son miembros de la misma (como Japón, Corea del Sur, Australia, Nueva Zelanda, Malasia, Tailandia, Túnez o Sudáfrica<sup>11</sup>).

B) El Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos (“Acuerdo paralelo de 1998”)<sup>12</sup>. Además de treinta y dos Estados (entre los que se encuentra nuestro país<sup>13</sup>), es también parte del mismo, como ya se ha dicho anteriormente, la Unión Europea<sup>14</sup>. Esto es, en la actualidad hay un total de treinta y tres partes contratantes de todo lo largo y ancho del planeta<sup>15</sup>.

Ambos tratados internacionales tienen como objetivo común la elaboración de reglamentos técnicos en materia de fabricación de vehículos en aras a conseguir unos

---

<sup>10</sup> Este “Acuerdo revisado” constituye la adaptación en los años noventa del pasado siglo (en concreto, en 1995), para adecuarlo a los nuevos tiempos, y así dotarle de una considerable mayor eficacia, del viejo 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.

En efecto, este texto internacional, que entró en vigor el 20 de junio de 1959, y al que España se adhirió el 10 de octubre de 1961, ha sido revisado en dos ocasiones: la primera de estas revisiones entró en vigor el 10 de noviembre de 1967; y la segunda, el 16 de octubre de 1995.

El texto de este Acuerdo revisado puede encontrarse en el Anexo I de la Decisión de 27 de noviembre de 1997, del Consejo, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones (“Acuerdo revisado de 1958”) [DOUE L núm. 346, de 17 de diciembre de 1997].

<sup>11</sup> El resto de las cincuenta partes contratantes está constituido por la Unión Europea y un total de 41 Estados europeos miembros de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE).

<sup>12</sup> La fecha de entrada en vigor general de este texto normativo internacional fue el día 25 de agosto de 2000.

<sup>13</sup> En el BOE núm. 129, de 30 de mayo de 2002, se publicó el Instrumento de Ratificación por parte de España, fechado el 12 de abril de 2002, del Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998. En el Anexo I se incluye el texto de este “Acuerdo paralelo”.

<sup>14</sup> Véase la Decisión de 31 de enero de 2000, del Consejo, relativa a la celebración del Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos (“Acuerdo paralelo”) [DOUE L núm. 35, de 10 de febrero de 2000].

<sup>15</sup> Aunque la mayoría de las partes contratantes son Estados europeos, también lo son, entre otros, Canadá, Estados Unidos, Japón, la República Popular de China, Corea del Sur, Sudáfrica, Nueva Zelanda, Malasia, India o Túnez.

elevados y armonizados niveles en los ámbitos de la seguridad, la protección medioambiental, la eficiencia energética o la protección antirrobo. En la medida en que dichas reglamentaciones constituyen normas técnicas armonizadas, deben, por un lado, permitir la desaparición de los obstáculos técnicos existentes en materia de fabricación de vehículos (y de sus componentes), y, por otro, impedir la aparición de nuevos obstáculos que, sin duda, surgirían si cada Estado adoptase su propia normativa técnica de manera independiente.

Las diferencias surgen en cuanto al alcance de los efectos jurídicos de ambos acuerdos. En efecto, el Acuerdo revisado de 1958 tiene un alcance jurídico mayor, en la medida en que no sólo se preocupa de la elaboración de los reglamentos técnicos (habitualmente denominados “reglamentos CEPE/ONU”, cuyo número a día de hoy supera largamente los ciento veinte), sino que las partes contratantes (en la actualidad, un total de 50), que no se hayan opuesto a la aplicación de estos reglamentos, podrán conceder homologaciones de tipo de vehículos (y/o de sus diferentes componentes) con dichas normas técnicas, controles oficiales éstos que deberán aceptar recíprocamente las otras partes contratantes. En otros términos, el Acuerdo revisado de 1958 regula la elaboración de los reglamentos armonizados CEPE/ONU, la realización de los controles que suponen las homologaciones de tipo de los vehículos (y/o de sus componentes) conforme a dichos reglamentos, y el reconocimiento recíproco o mutuo de las homologaciones entre las partes contratantes en las que resulte aplicable un reglamento CEPE/ONU.

El “Acuerdo paralelo de 1998” tan sólo contiene una regulación para la aprobación de reglamentos técnicos armonizados, que reciben el nombre de “reglamentos técnicos mundiales (RTM)” (y que en la actualidad son algo más de una decena), pero no incorpora una ordenación ni de las homologaciones ni, consecuentemente, de su reconocimiento mutuo por las partes contratantes. Esta circunstancia facilita que países (como, por ejemplo, Estados Unidos) que no están dispuestos a reconocer las homologaciones de tipo de vehículos (y/o de sus componentes) efectuadas en otros Estados, sí que estén interesados, sin embargo, en la elaboración de reglamentos técnicos armonizados para el conjunto del orbe, tanto para hacer desaparecer obstáculos técnicos derivados de reglamentaciones técnicas nacionales divergentes como para impedir la aparición de nuevos obstáculos en aspectos sobre los que todavía no existen regulaciones nacionales de ningún tipo (o, al menos, todavía no divergentes).

En definitiva, tanto el “Acuerdo revisado de 1958” como el “Acuerdo paralelo de 1998” regulan la elaboración de reglamentos técnicos armonizados relativos a la fabricación de vehículos de motor y de sus componentes, que tendrán que ser respetados por las partes contratantes de ambos tratados internacionales en sus territorios. Además, el primero de estos Acuerdos prevé la existencia de homologaciones de dichos productos por las partes contratantes del mismo, así como el reconocimiento mutuo de las homologaciones efectuadas por las distintas partes contratantes.

### **III. LA ELABORACIÓN DE REGLAMENTACIONES TÉCNICAS ARMONIZADAS A NIVEL INTERNACIONAL.**

#### **1. Planteamiento general.**

Las reglamentaciones técnicas armonizadas en materia de vehículos y de sus componentes pueden ser de dos tipos, según tengan su base ya en el Acuerdo revisado de 1958 o ya en el Acuerdo paralelo de 1998. En el primer caso, nos encontramos ante los “reglamentos CEPE/ONU”, y en el segundo ante los “reglamentos técnicos mundiales (RTM)”. Centrémonos, a partir de este momento, en el estudio de cada una de estas dos categorías de reglamentaciones internacionales.

#### **2. Los reglamentos CEPE/ONU<sup>16</sup>.**

El Acuerdo revisado de 1958 establece el régimen jurídico de este tipo de reglamentos técnicos armonizados en lo que se refiere a su procedimiento de elaboración y de modificación, a su contenido y a sus efectos.

a) La elaboración de los reglamentos CEPE/ONU corresponde a las partes contratantes del Acuerdo revisado<sup>17</sup>, a través de “un” Comité de Administración<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Esta es la denominación que se utiliza para referirse a las normas técnicas elaboradas en base al Acuerdo revisado de 1958 tanto por el Derecho comunitario (art. 3.1 de la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos) como por el Derecho español (art. 2.10 del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos). Debe tenerse en cuenta, no obstante, que en el marco de la CEPE y, más específicamente, del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29), reciben el nombre de “Normas internacionales de las Naciones Unidas” o, simplemente, de “Normas de las Naciones Unidas”. Véanse, a título ilustrativo, las páginas 1, 11 ó 21 del citado “Libro Azul. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Funcionamiento y Participación”.

<sup>17</sup> Pueden ser partes contratantes de este Acuerdo revisado: 1) Los Estados miembros de la CEPE y las organizaciones de integración económica regional creadas por éstos. Entre los Estados miembros de la CEPE se encuentra España, y la UE es una de las referidas organizaciones de integración económica regional; y 2) “Los Estados miembros de las Naciones Unidas que puedan participar en determinados trabajos de la Comisión Económica para Europa en aplicación del apartado 11 del Mandato de ésta, y las organizaciones de integración económica regional a las que dichos Estados –que formen parte de las misma- hayan transferido competencias en los ámbitos recogidos en el presente Acuerdo, en concreto para tomar decisiones vinculantes para éstos” (art. 6 del Acuerdo revisado).

<sup>18</sup> Art. 1.1 y Apéndice 1 del Acuerdo revisado de 1958. Este citado Apéndice está rubricado de esta manera: “Composición y Reglamento Interno del Comité de Administración”.

Sobre la efectiva dinámica del procedimiento de elaboración de los reglamentos CEPE/ONU, puede consultarse específicamente el Capítulo IV (“Proceso de Elaboración de Normas en el WP.29”) del referido “Libro Azul. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Funcionamiento y Participación”.



Este Comité de Administración está integrado por todas las partes del Acuerdo revisado, y se reunirá a instancias del Secretario General de la ONU bajo los auspicios de la CEPE cada vez que haya que aprobar o modificar un reglamento<sup>19</sup>.

Tanto los proyectos de nuevos reglamentos como los de modificación o de revisión de los ya existentes se someterán a votación siguiendo las siguientes reglas: 1) Cada Estado parte en el Acuerdo dispondrá de un voto, teniendo en cuenta que las organizaciones de integración económica regional que intervengan en calidad de partes contratantes del Acuerdo tendrán un número de votos igual al de Estados miembros a los que representen; 2) La adopción de decisiones requiere un quórum conformado por, al menos, la mitad de las partes contratantes; y 3) La transformación de un proyecto en un nuevo reglamento o en un reglamento modificado exige los votos favorables de dos tercios de los miembros presentes y votantes<sup>20</sup>.

Una vez aprobado el texto del nuevo reglamento o del reglamento modificado, el Comité de Administración lo remitirá al Secretario General de la ONU, que, a su vez, lo comunicará a todas las partes contratantes lo antes posible<sup>21</sup>.

El nuevo reglamento o el modificado quedarán aprobados, salvo “que, en el plazo de seis meses a partir de la fecha de notificación del Secretario General, más de un tercio de las partes contratantes en dicha fecha haya comunicado a éste su desacuerdo con el reglamento”<sup>22</sup>. En el caso de los reglamentos modificados, las versiones vigentes hasta el momento de la entrada en vigor de la modificación o de la revisión podrán mantenerse a título de variantes<sup>23</sup>.

A partir de aquí, el Secretario General de la ONU notificará lo antes posible a todas las partes contratantes la adopción de un reglamento, que entrará en vigor en la fecha (o las fechas) establecida(s) para todas las partes que no hayan expresado en plazo su

---

<sup>19</sup> En todo caso, las funciones de secretaría del Comité serán desempeñadas por el secretario de la CEPE, contando, además, dicho Comité con un presidente y un vicepresidente que serán elegidos todos los años por los miembros de dicho órgano en la primera sesión de cada nuevo período (arts. 3 y 4 del Apéndice 1 del Acuerdo revisado de 1958).

<sup>20</sup> Arts. 5 y 6 del Apéndice 1 del Acuerdo revisado de 1958.

<sup>21</sup> Art. 1.2, párrafo primero, del Acuerdo revisado de 1958.

<sup>22</sup> Art. 1.2, párrafo segundo, y art. 12.2 del Acuerdo revisado de 1958.

<sup>23</sup> Art. 12.1 del Acuerdo revisado de 1958. En el caso de los reglamentos modificados deben tenerse en cuenta las siguientes reglas: 1) Las partes contratantes deberán precisar las variantes de un reglamento modificado que vayan a aplicar; 2) Las partes contratantes que apliquen una variante o unas variantes en el marco de un reglamento no tendrán obligación de aceptar las homologaciones concedidas en virtud de una variante o unas variantes anteriores del mismo reglamento; 3) Las partes contratantes que apliquen únicamente las modificaciones más recientes no tendrán obligación de aceptar las homologaciones concedidas en virtud de modificaciones anteriores o reglamentos sin modificar; 4) Todas las partes contratantes que hayan consentido la última modificación de un reglamento deberán aceptar las homologaciones concedidas con arreglo a dicha modificación más reciente, aún cuando sólo apliquen de manera efectiva en su territorio una de las modificaciones anteriores de dicho reglamento; y 5) “En caso de que se modifique un reglamento y que al menos un quinto de las partes contratantes que apliquen la versión sin modificar declaren posteriormente que desean seguir aplicándola, ésta se considerará una variante de la versión modificada, se incorporará formalmente como tal en el reglamento y surtirá efecto el día en que se adopte o entre en vigor la enmienda” (art. 12 del Acuerdo revisado de 1958).

desacuerdo con el mismo. No entrará en vigor para las partes del Acuerdo revisado que hayan presentado objeciones. Y es que toda parte contratante puede rechazar la aplicación de cualquier reglamento CEPE/ONU, e, incluso, eventualmente, de todos<sup>24</sup>.

b) Estos reglamentos deberán incluir los siguientes contenidos: 1) Los vehículos de ruedas, equipos y piezas a que se aplica; 2) Las prescripciones técnicas y, en su caso, las variantes; 3) Los métodos de ensayo que demuestren que las prestaciones se ajustan a las prescripciones o especificaciones técnicas aplicables; 4) Las condiciones de concesión de la homologación de tipo y su reconocimiento recíproco, incluidas, si procede, las marcas de homologación y las condiciones que garanticen la conformidad de la fabricación; 5) La fecha o fechas de entrada en vigor del reglamento; y 6) Llegado el caso, la referencia a los laboratorios acreditados por las autoridades competentes, en los que habrán de efectuarse los ensayos de homologación de tipo de los equipos y piezas de vehículos de ruedas presentados para su homologación<sup>25</sup>.

c) Los efectos jurídicos de la aceptación de un reglamento CEPE/ONU por una parte contratante se materializan así: 1) Dicha parte deberá aplicar un sistema de homologación de tipo en su territorio, mediante el cual la Administración correspondiente, tras realizar las comprobaciones pertinentes, determinará si un tipo de vehículo (o de uno de sus componentes) se ajusta a las especificaciones técnicas contenidas en el reglamento. Recuérdese que uno de los elementos característicos del contenido de todo reglamento CEPE/ONU es precisamente el relativo a la determinación de “las condiciones de concesión de la homologación de tipo”; y 2) Habrá un reconocimiento recíproco o mutuo de las homologaciones de tipo conforme a un reglamento entre las distintas partes que han decidido aceptarlo, esto es, las homologaciones así concedidas por una parte contratante serán aceptadas por las restantes y las efectuadas por cualquiera de éstas serán reconocidas por aquella parte.

### **3. Los reglamentos técnicos mundiales (RTM).**

Estos reglamentos están regulados en el Acuerdo paralelo de 1998, cuyo objeto se centra de manera exclusiva, precisamente, en el establecimiento de un “procedimiento mundial” de elaboración de este tipo de normas que persiguen, por un lado, la garantía o el aseguramiento de unos “altos niveles de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y protección contra el robo de los vehículos de ruedas, y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos”<sup>26</sup>, y, por otro, la reducción de los obstáculos técnicos al comercio internacional mediante la aprobación

---

<sup>24</sup> Art. 1, apartados 3 y 4, y art. 11, apartado 3, del Acuerdo revisado de 1958. La parte contratante que haya aceptado un reglamento podrá dejar de aplicarlo previa notificación en cualquier momento al Secretario General de la ONU y con un preaviso de un año. Esta autoridad comunicará esta notificación a las restantes partes contratantes. Por el contrario, si una parte originariamente no aplicaba el reglamento, podrá notificar en todo momento al Secretario General de la ONU su intención de aplicarlo en lo sucesivo, entrando en vigor el reglamento para esta parte el sexagésimo día siguiente a la notificación. Esta autoridad comunicará a las restantes partes contratantes la entrada en vigor del reglamento para la parte que ha aceptado la aplicación del mismo (art. 1, apartados 6 y 7, del Acuerdo revisado de 1958).

<sup>25</sup> Art. 1.2 del Acuerdo revisado de 1958.

<sup>26</sup> Preámbulo y art. 1.1.1 del Acuerdo paralelo de 1998.

*ex novo* de especificaciones técnicas de alcance global o mediante la armonización de las ya existentes contenidas en reglamentaciones técnicas de las diferentes partes contratantes o en los reglamentos CEPE/ONU<sup>27</sup>. Se prescinde en este tratado internacional, como ya se ha indicado anteriormente, de cualquier regulación de un procedimiento de homologación o de control de la aplicación a los tipos de vehículos (y/o a sus componentes) de las especificaciones técnicas previstas en estos reglamentos, y, consecuentemente, de la puesta en pie de un sistema de reconocimiento mutuo de unas homologaciones o de unos controles técnicos que no han sido ni siquiera contemplados en este Acuerdo.

Los principios rectores del procedimiento de elaboración de los reglamentos técnicos mundiales pueden cifrarse en los siguientes<sup>28</sup>: 1) Un privilegiado punto de partida a la hora de elaborar estas nuevas normas globales son los actuales reglamentos técnicos aplicables en las distintas partes contratantes del Acuerdo paralelo en materia de fabricación de vehículos y de sus componentes, así como los reglamentos CEPE/ONU, que deberán tenerse en cuenta “de manera objetiva y razonable”; 2) Deben tomarse en cuenta, igualmente, los análisis sobre las mejores técnicas disponibles y los de las relaciones entre costes y beneficios; y 3) La transparencia en el procedimiento, que significa el fomento de “la sensibilización pública” sobre la elaboración de este tipo de reglamentos y el impulso a “la participación” en estos procedimientos. Con esta finalidad se promueve la publicidad de los trabajos de elaboración de las normas<sup>29</sup>, así como la facultad de aportar contribuciones a lo largo de la tramitación del procedimiento<sup>30</sup>.

Sobre estas premisas, el Acuerdo paralelo de 1998 establece el régimen jurídico de los reglamentos técnicos mundiales en lo que se refiere a su procedimiento de elaboración y de modificación, a su contenido y a sus efectos.

a) La elaboración de los reglamentos técnicos mundiales corresponde a las partes contratantes del Acuerdo paralelo de 1998<sup>31</sup>, a través de “un” Comité Ejecutivo<sup>32</sup>.

---

<sup>27</sup> Preámbulo y art. 1.1.5 del Acuerdo paralelo de 1998. Debe tenerse en cuenta que los reglamentos CEPE/ONU, a pesar de que tienen una dimensión internacional, disponen de un alcance territorial un tanto más restringido que el pretendido por los reglamentos técnicos mundiales.

<sup>28</sup> Arts. 1.1.2 a 1.1.4 del Acuerdo paralelo de 1998.

<sup>29</sup> El procedimiento de elaboración de los reglamentos técnicos mundiales incluirá “la publicación de: 1) anuncios de reuniones de los grupos de trabajo y del Comité Ejecutivo; 2) documentos finales y de trabajo” [Apartado 13 del Anexo A) del Acuerdo paralelo de 1998]. Este Anexo A) está rubricado de la forma siguiente: “Definiciones”.

<sup>30</sup> El procedimiento de elaboración de los reglamentos técnicos mundiales incorporará, asimismo, “la facultad de presentar puntos de vista y argumentos en: 1) las reuniones de los grupos de trabajo a través de organizaciones a las que se haya concedido el estatuto de organismo consultivo; y 2) las reuniones de los grupos de trabajo y del Comité Ejecutivo mediante consultas anteriores a la reunión con representantes de las partes contratantes” [Apartado 13 del Anexo A) del Acuerdo paralelo de 1998].

<sup>31</sup> El ámbito de este tratado internacional es, realmente, universal, pudiendo englobar a partes contratantes “de todas las zonas del mundo” (véase el art. 1.1.1 del Acuerdo paralelo de 1998).

Pueden, en efecto, ser partes contratantes de este Acuerdo paralelo: 1) Los Estados miembros de la CEPE y las organizaciones de integración económica regional creadas por éstos. Entre los Estados miembros de la CEPE se encuentra España, y la UE es una de las referidas organizaciones de integración económica

Este Comité Ejecutivo estará constituido por representantes de todas las partes contratantes. Se convocará por el Secretario Ejecutivo de la CEPE/ONU, y contará con un presidente y un vicepresidente elegidos por el Comité, de entre sus miembros, en su primera sesión de cada año<sup>33</sup>.

Tanto la inclusión de un reglamento nacional o regional en el Compendio de Reglamentos Técnicos Mundiales Propuestos como el establecimiento o la modificación de un reglamento técnico mundial estarán sometidos a votación del Comité Ejecutivo conforme a las siguientes reglas: 1) Cada Estado parte en el Acuerdo paralelo dispondrá de un voto, teniendo en cuenta que las organizaciones de integración económica regional que intervengan en calidad de partes contratantes del Acuerdo tendrán un número de votos igual al de Estados miembros parte a los que representen; 2) El quórum exigido para una votación será, como mínimo, de la mitad de todas las partes contratantes; 3) Para poder emitir su voto las partes contratantes deberán estar presentes, aunque no será necesaria la presencia de los Estados parte para la emisión del voto de la organización de integración económica regional a la que pertenezcan; y 4) Las partes que se abstengan de votar se considerarán como no votantes<sup>34</sup>.

Conforme a estas reglas, el Comité Ejecutivo, tras examinar las informaciones que desee oportuno y, en su caso, las recomendaciones e informes de los grupos de trabajo correspondientes<sup>35</sup>, decidirá en última instancia sobre<sup>36</sup>:

1) La inclusión de reglamentos de las partes contratantes en el Compendio de Reglamentos Técnicos Mundiales Propuestos<sup>37</sup>.

---

regional; y 2) “Los Estados miembros de las Naciones Unidas que participen en determinados trabajos de la Comisión Económica para Europa en aplicación del apartado 11 del Mandato de ésta, y las organizaciones de integración económica regional creadas por dichos Estados” (arts. 2.1 y 2.2 del Acuerdo paralelo).

Además de los miembros de pleno derecho, podrán participar, “a título consultivo”, en el procedimiento de elaboración de los reglamentos técnicos mundiales “(C)ualquier organización u organismo especializados, incluidas las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, a los que haya concedido estatuto consultivo el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas” (art. 2.3 del Acuerdo paralelo).

<sup>32</sup> Art. 3 y Anexo B) del Acuerdo paralelo de 1998. Este Anexo B) se titula así: “Composición y Reglamento Interno del Comité Ejecutivo”.

Con respecto a la operatividad real del procedimiento de elaboración de los reglamentos técnicos mundiales, puede verse el Capítulo IV (“Proceso de Elaboración de Normas en el WP.29”) del citado “Libro Azul. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Funcionamiento y Participación”.

<sup>33</sup> Art. 16 del Acuerdo paralelo de 1998 y arts. 6 y 9 de su Anexo B).

<sup>34</sup> Arts. 3, 4, 5 y 8 del Anexo B) del Acuerdo paralelo de 1998.

<sup>35</sup> Se entiende por “grupo de trabajo” aquel “organismo auxiliar técnico especializado dependiente de la CEPE cuya misión es elaborar recomendaciones sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales nuevos o armonizados para su inclusión en el Registro Mundial y estudiar enmiendas a los reglamentos técnicos mundiales establecidos en el Registro Mundial” [Apartado 16 del Anexo A) del Acuerdo paralelo de 1998].

<sup>36</sup> Arts. 3.3 a 3.5 del Acuerdo paralelo de 1998 y art. 7 de su Anexo B).

<sup>37</sup> Art. 5 del Acuerdo paralelo de 1998.

El Compendio de Reglamentos Técnicos Mundiales Propuestos contendrá los reglamentos técnicos de las partes contratantes (distintos de los reglamentos CEPE/ONU) que se propongan para su adopción como reglamentos técnicos mundiales.

La solicitud de la inclusión de un reglamento técnico en el referido Compendio podrá provenir de cualquier parte contratante y, tras analizar la petición, el Comité Ejecutivo podrá acordar dicha incorporación si en la correspondiente votación se alcanza una mayoría suficiente en dicho órgano<sup>38</sup>.

Una vez acordada la incorporación, el Secretario General de la ONU la hará efectiva, confiriéndole, para su identificación, la fecha en la que se produjo la votación favorable del Comité Ejecutivo.

La exclusión de un reglamento técnico del Compendio se verificará, esencialmente, cuando o bien se apruebe un reglamento técnico mundial con unas especificaciones técnicas que aborden los mismos elementos en cuanto a las prestaciones o características de diseño que dicho reglamento, o bien transcurra un plazo de cinco años desde su incorporación (a no ser, en este caso, que el Comité Ejecutivo reafirme mediante voto favorable su permanencia en el Compendio)<sup>39</sup>.

## 2) El establecimiento y la modificación de reglamentos técnicos mundiales<sup>40</sup>.

Estos reglamentos técnicos pueden tener un doble origen, dando lugar, a efectos explicativos, a los reglamentos técnicos mundiales armonizados, por un lado; y a los reglamentos técnicos mundiales nuevos, por otro.

### 2.1) Los reglamentos técnicos mundiales armonizados<sup>41</sup>.

Las partes contratantes del Acuerdo paralelo de 1998 podrán presentar ante el Comité Ejecutivo propuestas para elaborar un reglamento técnico mundial armonizado referente a prestaciones o características de diseño, tratadas o bien en reglamentos técnicos enumerados en el Compendio de Reglamentos Propuestos o bien en reglamentos CEPE/ONU, o en ambos casos.

El Comité Ejecutivo remitirá, en su caso, a un grupo de trabajo la correspondiente propuesta, debiendo este último órgano, a través de procedimientos transparentes, preparar las recomendaciones que estime pertinentes sobre la propuesta de reglamento técnico mundial, así como presentar ante el referido Comité Ejecutivo, por un lado, un

---

<sup>38</sup> En este sentido, establece el art. 7.1 del Anexo B) del Acuerdo paralelo de 1998 que: “Para la inclusión de un reglamento nacional o regional en el Compendio de reglamentos propuestos se requerirá una votación favorable de o bien, como mínimo, un tercio de las Partes contratantes presentes y votantes (...) o bien un tercio del número total de votos emitidos, tomándose de estos dos criterios el que más facilite una votación a favor. En cualquiera de los dos casos, en el tercio de los votos a favor se incluirá el de la Comunidad Europea o Japón o Estados Unidos...”.

<sup>39</sup> Art. 5.3 del Acuerdo paralelo de 1998.

<sup>40</sup> Art. 6 del Acuerdo paralelo de 1998.

<sup>41</sup> Art. 6.2 del Acuerdo paralelo de 1998.

informe escrito que, entre otras cosas, incorpore sus recomendaciones sobre el reglamento técnico mundial y, por otro, el texto de cualquier reglamento técnico mundial que se recomiende.

En la hipótesis de que el Comité Ejecutivo estime satisfactoria la labor del grupo de trabajo, dicho órgano podrá aprobar la nueva norma técnica armonizada mediante una votación por consenso<sup>42</sup>. De alcanzarse efectivamente este apoyo, el reglamento técnico mundial quedará incorporado al Registro de Reglamentos Técnicos Mundiales (o Registro Mundial), otorgándosele, a efectos de su identificación, la fecha en la que se produjo la votación.

## 2.2) Los reglamentos técnicos mundiales nuevos<sup>43</sup>.

Toda parte contratante del Acuerdo paralelo de 1998 puede presentar ante el Comité Ejecutivo una propuesta de elaboración de un reglamento técnico mundial nuevo sobre prestaciones o características de diseño no tratadas en los reglamentos técnicos incluidos en el Compendio de Reglamentos Técnicos Mundiales Propuestos, al que me he referido con anterioridad.

El Comité Ejecutivo remitirá, en su caso, a un grupo de trabajo la correspondiente propuesta, debiendo este último órgano, a través de procedimientos transparentes, preparar las recomendaciones que estime pertinentes sobre la propuesta de reglamento técnico mundial, así como presentar ante el referido Comité Ejecutivo, por un lado, un informe escrito que, entre otras cosas, incorpore sus recomendaciones sobre el reglamento técnico mundial y, por otro, el texto de cualquier reglamento técnico mundial que se recomiende.

En caso de que el Comité Ejecutivo estime satisfactoria la labor del grupo de trabajo, dicho órgano podrá aprobar el nuevo texto normativo mediante una votación por consenso. De alcanzarse efectivamente este apoyo, el reglamento técnico mundial quedará incorporado al Registro Mundial, confiriéndosele, para su identificación, la fecha en la que se produjo la votación.

---

<sup>42</sup> Se entiende producido el consenso cuando en una votación ninguna parte contratante asistente y votante presente objeciones con respecto al texto del proyectado reglamento técnico mundial [Apartado 5 del Anexo A) del Acuerdo paralelo de 1998]. En relación con esta cuestión, y en lo que aquí interesa, dispone el art. 7.2 del Anexo A) del citado Acuerdo paralelo que: “Cuando una parte contratante presente y votante manifieste objeciones a un asunto para cuya aprobación se requiera una votación por consenso, ésta presentará una explicación por escrito de su objeción al Secretario General en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la votación. Si dicha parte contratante no presenta la mencionada explicación durante el plazo señalado, se considerará que ha votado a favor del asunto sobre el que se hubiese votado. Si todas las partes contratantes que hubiesen presentado objeciones al mencionado asunto tampoco presentan la mencionada explicación, se considerará que la votación ha sido una votación por consenso a favor del asunto por parte de todas las personas presentes y votantes. En ese caso, se considerará que la fecha de la votación ha sido el primer día siguiente al plazo de sesenta (60) días”.

<sup>43</sup> Art. 6.3 del Acuerdo paralelo de 1998.

Tanto los reglamentos técnicos mundiales armonizados como los de nueva factura podrán ser objeto de modificación, siguiéndose para este fin el procedimiento establecido para la adopción de reglamentos técnicos mundiales nuevos.

b) El contenido tanto de los reglamentos técnicos mundiales comprendidos en el Registro de Reglamentos Técnicos Mundiales como de los reglamentos técnicos que, sin ser todavía reglamentos técnicos mundiales, se incorporen al Compendio de Reglamentos Técnicos Mundiales Propuestos está determinado por el Acuerdo paralelo<sup>44</sup>, debiendo cumplir con los “criterios” siguientes: 1) El establecimiento de “una descripción clara de los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos o que estén sujetos al reglamento”; 2) La inclusión de “exigencias que establezcan altos niveles de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética o protección contra el robo”; 3) La fijación de “exigencias que, en su caso, se refieran a prestaciones en vez de [a] características de diseño”; 4) La determinación del “método de ensayo mediante el cual se acreditará el cumplimiento del reglamento”; 5) En el caso de los reglamentos técnicos que se incorporen al Compendio de Reglamentos Técnicos Mundiales Propuestos, la inclusión, en su caso, de “una descripción clara de las marcas o etiquetas de homologación o certificación necesarias para la homologación de tipo y la conformidad de la fabricación o para la autocertificación del fabricante”; 6) El establecimiento, “si procede”, de “un plazo mínimo recomendado, basado en criterios razonables y viables, que la parte contratante debe establecer antes de exigir el cumplimiento del reglamento”; y 7) “Cualquier reglamento técnico mundial podrá especificar niveles alternativos no mundiales en cuanto a rigurosidad o prestaciones, y procedimientos adecuados de ensayo, cuando sea necesario para facilitar las actividades reguladoras de algunos países, especialmente los países en desarrollo”.

c) Los efectos jurídicos de los reglamentos técnicos mundiales.

Estos reglamentos técnicos carecen de un efecto directo para los ciudadanos de las partes contratantes que hayan votado a favor de su aprobación. Son, por el contrario, normas que deben ser incorporadas a los Derechos internos de las referidas partes contratantes para que puedan desplegar sus efectos, y lo harán, no realmente como normas internacionales, sino nacionales.

Toda parte contratante “estará obligada”, en principio, a incorporar un reglamento técnico mundial por ella aceptado lo antes posible a través del instrumento normativo interno que considere oportuno, debiendo notificar al Secretario General de la ONU la fecha en la que se empezarán a aplicar las especificaciones técnicas contenidas en dicho reglamento, así como el nivel de rigurosidad o de prestaciones incorporado en la normativa nacional (siempre que los reglamentos técnicos mundiales acepten uno o más niveles)<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> Art. 4.1 del Acuerdo paralelo de 1998.

<sup>45</sup> Art. 7, apartados 1 y 2, del Acuerdo paralelo de 1998.

Las partes contratantes que hayan incorporado un reglamento técnico mundial mediante una norma legal o reglamentaria podrán derogarla o modificarla (con lo que se derogarán o modificarán, en definitiva -y, naturalmente, con efectos exclusivos dentro de cada concreta parte contratante-, las especificaciones técnicas del reglamento técnico mundial que les sirvan de base). En este caso, las partes contratantes notificarán su decisión y los motivos de la misma al Secretario General de la ONU y, en su caso, a otras partes contratantes afectadas por su actuación<sup>46</sup>.

En el caso de que una parte contratante no haya incorporado un reglamento técnico mundial, el Acuerdo paralelo distingue entre dos posibilidades: 1) Cuando la parte contratante decide explícitamente no transponer el reglamento a su Derecho interno, debe comunicar por escrito su decisión al Secretario General de la ONU, así como la motivación de ésta; y 2) Cuando transcurrido un año desde la aprobación e inclusión del reglamento técnico mundial en el Registro de Reglamentos Técnicos Mundiales ni se haya procedido a la transposición nacional del reglamento, ni tampoco se haya decidido su no incorporación al Derecho interno, la parte contratante presentará un informe sobre la situación en la que se encuentra el proceso de transposición del reglamento técnico mundial. Este informe de situación se repetirá, en el caso de que no se transponga dicho reglamento mundial o no se decida expresamente nada sobre su incorporación o no al Derecho nacional por la parte contratante, a intervalos de un año<sup>47</sup>.

Las discrepancias sobre el contenido de las regulaciones incorporadas en los reglamentos técnicos mundiales se resolverán en el seno del Comité Ejecutivo<sup>48</sup>.

#### **IV. EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE HOMOLOGACIONES PREVISTO POR EL “ACUERDO REVISADO DE 1958”.**

##### **1. Planteamiento general.**

El Acuerdo revisado de 1958 (y a diferencia de lo que sucede con el Acuerdo paralelo de 1998) tiene, como se ha avanzado con anterioridad, dos claras finalidades: la elaboración, por un lado, de los reglamentos CEPE/ONU; y el establecimiento, por otro, de un sistema de controles administrativos de la fabricación de un tipo de vehículo y de sus componentes conforme a dichos reglamentos (esto es, las homologaciones), y de un mecanismo de reconocimiento mutuo o recíproco de dichos controles entre las distintas partes contratantes. Veamos, a continuación, cada una de estas dos cuestiones.

---

<sup>46</sup> Art. 7.6 del Acuerdo paralelo de 1998.

<sup>47</sup> Art. 7, apartados 3 y 4, del Acuerdo paralelo de 1998.

<sup>48</sup> Art. 8.1 del Acuerdo paralelo de 1998.



## **2. La homologación de tipo de vehículos de motor y de sus componentes conforme a reglamentos CEPE/ONU: las fases de la homologación propiamente dicha y de la verificación de la conformidad de la producción.**

a) Centrándonos en esta segunda finalidad del tratado internacional analizado, la “homologación de tipo con arreglo a un reglamento” se define por esta norma como “el procedimiento administrativo por el cual, tras realizar las comprobaciones exigidas, las autoridades competentes de una parte contratante declaran que un vehículo, equipo o pieza presentado por el fabricante se ajusta a las especificaciones de dicho reglamento”<sup>49</sup>.

Cada reglamento CEPE/ONU establecerá entre sus prescripciones, y tal y como ya sabemos, “las condiciones de concesión de la homologación de tipo”<sup>50</sup>. Y cuando una parte contratante del Acuerdo revisado haya aceptado uno de estos reglamentos, dicha parte deberá poner en marcha un sistema de homologación de tipo de un vehículo o de uno de sus componentes con dicha norma en las condiciones precisadas por la misma.

La superación efectiva del correspondiente procedimiento de homologación por un tipo de vehículo o de uno de sus componentes obligará a las partes contratantes a la concesión de “las marcas de homologación de tipo y las marcas de homologación descritas en todos los reglamentos 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 fabricación con el tipo homologado”. En el caso de que el tipo de un vehículo o de uno de sus componentes no se ajuste(n) a las especificaciones técnicas establecidas por el (los) reglamento(s) CEPE/ONU aplicable(s) o no se consideren satisfactorias las medidas establecidas por el fabricante para garantizar la conformidad de la producción con el tipo homologado, las partes contratantes denegarán la homologación y, consecuentemente, el otorgamiento de las correspondientes marcas de homologación<sup>51</sup>.

b) Mecanismo estrechamente ligado por el Acuerdo revisado de 1958 a la homologación de tipo es el relativo a la verificación o control de la conformidad de la producción con el tipo previamente homologado<sup>52</sup>. Esta cuestión está regulada en el Apéndice 2 de esta norma internacional, rubricado “Procedimientos de control de conformidad de la

---

<sup>49</sup> Art. 1.1 del Acuerdo revisado de 1958. Este mismo precepto alude a la existencia de otros mecanismos para el control de la aplicación a un producto de la normativa técnica, centrándose específicamente en uno de ellos: la “autocertificación del fabricante”. En este tipo de mecanismos de control, los controles los realiza en primera instancia el fabricante, que certifica por sí mismo que el producto ha sido fabricado conforme a las estipulaciones contenidas en el reglamento técnico pertinente, sin que deba superarse ningún control administrativo previo. Las autoridades administrativas intervienen, en su caso, en una segunda fase: “Las autoridades administrativas competentes pueden realizar comprobaciones aleatorias en el mercado para cerciorarse de que todos los productos autocertificados se ajustan al reglamento de que se trate” (art. 1.1, *in fine*, del citado Acuerdo revisado).

<sup>50</sup> Art. 1.2 d) del Acuerdo revisado de 1958.

<sup>51</sup> Art. 2 del Acuerdo revisado de 1958.

<sup>52</sup> Art. 2 y Apéndice 2 del Acuerdo revisado de 1958.

fabricación”, y que distingue entre la fase de la evaluación inicial y la de la conformidad de la fabricación o producción propiamente dicha.

b.1) La superación de la fase de evaluación inicial es requisito indispensable para la concesión de una homologación de tipo<sup>53</sup>. El citado Apéndice 2 obliga a que toda parte contratante que aplique un reglamento CEPE/ONU compruebe la existencia de las correspondientes disposiciones y procedimientos que garanticen un control eficaz de que los vehículos y sus componentes han sido fabricados conforme al tipo homologado. Esta evaluación inicial podrá realizarse por la autoridad de homologación de la parte que aplica el reglamento o, en nombre y a petición de dicha autoridad, por la autoridad de homologación de otra parte contratante, que expedirá “una declaración de conformidad en la que figuren las zonas y unidades de producción del producto o productos para los que se haya solicitado la homologación de tipo”<sup>54</sup>.

b.2) La fase de verificación de la conformidad de la fabricación o de la producción se establece con la finalidad de asegurar que todos los vehículos (y sus componentes) producidos se ajusten a los correspondientes tipos homologados conforme a los reglamentos CEPE/ONU<sup>55</sup>.

Con esta finalidad, y por un lado, la autoridad de homologación de la parte contratante que expida una homologación de tipo dentro del sistema de la Comisión Económica para Europa (CEPE): 1) “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 fabricación se ajusta al tipo homologado, incluidos, en su caso, los ensayos especificados en el reglamento correspondiente”; y 2) “podrá comprobar en todo momento los métodos de control de la conformidad aplicados en cada unidad de producción”, para lo cual los inspectores: i) tendrán a su disposición los registros de prueba y de producción durante cada inspección; e ii) podrán, en su caso, tomar al azar muestras para someterlas a prueba en el laboratorio del fabricante o en el departamento técnico pertinente. En todo caso, si en una inspección se obtienen resultados que no se estimaren satisfactorios, la autoridad de homologación procurará que se adopten las medidas necesarias para que, “con la mayor brevedad posible”, se restablezca la conformidad de la producción con el tipo homologado.

El titular de una homologación, por otro lado, cuenta con las siguientes obligaciones: 1) Dispondrá de procedimientos eficaces de control de la conformidad de la producción en relación con cada tipo homologado; 2) Tendrá acceso al equipo necesario para el control

---

<sup>53</sup> La fase de la “evaluación inicial” está regulada en el apartado 1 del Apéndice 2 del Acuerdo revisado de 1958.

<sup>54</sup> La autoridad de homologación de la parte que aplique el reglamento deberá aceptar, asimismo, la declaración del fabricante de que cumple con las exigencias requeridas para la evaluación inicial efectuada conforme a la norma armonizada ISO 9002 (relativa a los productos por homologar) o a una norma de homologación equivalente.

<sup>55</sup> Esta fase está regulada en el apartado 2 del Apéndice 2 del Acuerdo revisado de 1958.

de la conformidad con cada tipo homologado; 3) Procurará que los datos relativos a los resultados de las pruebas se registren y que los documentos adjuntos se mantengan a disposición de la autoridad de homologación durante un período fijado de acuerdo con ésta que no deberá superar los diez años; 4) Analizará los resultados de cada tipo de prueba con el fin de comprobar y asegurar la estabilidad de las características del producto, teniendo en cuenta las variaciones inherentes a todo proceso de fabricación; 5) Hará lo necesario para que, en relación con cada tipo de producto, se efectúen al menos los controles establecidos en el Acuerdo revisado y las pruebas prescritas en los distintos reglamentos CEPE/ONU aplicables; 6) Dispondrá que toda toma de muestras y/o la realización de ensayos, que evidencien la no conformidad con el prototipo considerado, vaya seguida de una nueva toma de muestras y, en su caso, de la práctica de un nuevo ensayo; y 7) Tomará todas las medidas necesarias para restablecer la conformidad de la fabricación correspondiente<sup>56</sup>.

### **3. El reconocimiento mutuo o recíproco de las homologaciones.**

La parte contratante del Acuerdo revisado de 1958 que haya aprobado un reglamento CEPE/ONU y haya decidido su aplicación mediante un sistema de homologación de tipo habrá de reconocer, por un lado, las homologaciones hechas por las otras partes que hayan actuado del mismo modo y, por otro, las homologaciones efectuadas por esta parte habrán de ser aceptadas por las restantes<sup>57</sup>. A tal efecto, debe tenerse bien presente que uno de los elementos que han de ser especificados por este tipo de reglamentos internacionales es el relativo a “las condiciones de concesión de la homologación de tipo y su reconocimiento recíproco, incluidas, si procede, las marcas de homologación y las condiciones que garanticen la conformidad de la fabricación”<sup>58</sup>.

El funcionamiento del sistema de reconocimiento mutuo o recíproco de las homologaciones de tipo entre las distintas partes del Acuerdo revisado se rige conforme a las siguientes reglas esenciales:

1) La presunción de conformidad necesaria para la operatividad del sistema: Son considerados conformes a la legislación de todas las partes contratantes que apliquen un reglamento CEPE/ONU los vehículos de motor y sus componentes que cuenten con una homologación de tipo concedida por una parte contratante conforme al Acuerdo revisado de 1958, “y hayan sido fabricados, bien en el territorio de una parte contratante que aplique dicho reglamento, bien de otro país designado por la parte contratante que haya homologado los tipos de vehículos de ruedas, equipos o piezas de que se trate”<sup>59</sup>.

---

<sup>56</sup> Apartado 2.3 del Apéndice 2 del Acuerdo revisado de 1958.

<sup>57</sup> Art. 1.1 del Acuerdo revisado de 1958.

<sup>58</sup> Art. 1.2 d) del Acuerdo revisado de 1958.

<sup>59</sup> Art. 3 del Acuerdo revisado de 1958. A pesar del tenor literal del Acuerdo revisado de 1958, debe tenerse en cuenta, no obstante, que, “actualmente”, y según palabras textuales de la propia Comisión Económica para Europa de la Organización de las Naciones Unidas, “el reconocimiento recíproco con arreglo al Acuerdo se aplica a los sistemas, repuestos y equipos de los vehículos y no a los vehículos en su totalidad. En marzo de 2010, el Foro Mundial WP.29 dio comienzo al proyecto de Homologación Internacional del Vehículo Completo (IWVTA) y estableció un grupo de trabajo oficioso con un mandato

2) Las cláusulas de salvaguardia frente a las incorrecciones en el funcionamiento del sistema. En el caso de que una parte contratante que aplique un reglamento CEPE/ONU mediante el sistema de homologación de tipo compruebe que determinados vehículos de motor o sus componentes, dotados de las correspondientes marcas de homologación concedidas por una de las partes contratantes en virtud de dicho reglamento, no son conformes al tipo homologado, se aplicará el siguiente régimen jurídico: a) Dicha parte denunciante lo notificará a la parte contratante que haya expedido la homologación, que adoptará las medidas necesarias para restablecer la conformidad de la fabricación con los tipos homologados e informará a las demás partes contratantes que apliquen el reglamento mediante dicho sistema de las medidas adoptadas a tal efecto. Estas medidas podrán llegar, en caso extremo, a la retirada de la homologación. Y b) Si la situación pudiera afectar a la seguridad en carretera o al medio ambiente, la parte contratante que haya expedido la homologación avisará a todas las demás partes, que, eventualmente, podrán prohibir la venta y el uso en su territorio de los vehículos o de los componentes de que se trate<sup>60</sup>.

3) La obligación de transmisión por una parte contratante a las otras de información sobre las medidas adoptadas en relación con las homologaciones de tipo de un vehículo de motor o de sus componentes: a) La parte que aplique un reglamento CEPE/ONU mediante el sistema de homologación de tipo remitirá todos los meses a las demás partes contratantes una lista de las homologaciones de vehículos de motor o de sus componentes que haya otorgado, denegado o retirado durante el mes correspondiente; y b) En el caso de que una parte contratante reciba una solicitud de otra parte que aplique uno de tales reglamentos conforme al sistema de homologación de tipo, la receptora de la solicitud enviará inmediatamente a la peticionaria un ejemplar de todos los documentos informativos pertinentes en los que haya fundado su decisión de conceder, denegar o retirar la homologación de un vehículo de motor o de sus componentes recogidos en dicho reglamento<sup>61</sup>.

---

[al efecto] para el período 2010-2016” (“Libro Azul. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29). Funcionamiento y Participación”, pág. 11).

<sup>60</sup> Art. 4 del Acuerdo revisado de 1958.

<sup>61</sup> Art. 5 del Acuerdo revisado de 1958.