

EVALUACIÓN SOBRE LA ADHESIÓN DE URUGUAY AL ACUERDO DE 1958

RESUMEN EJECUTIVO



Ministerio de Industria, Energía y Minería
Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial
Ministerio de Ambiente



auCI
AGENCIA URUGUAYA
DE COOPERACION
INTERNACIONAL



Autoría:

Juan A. RAMOS GARCÍA, Ingeniero Industrial

Con la colaboración de:

- Alejandro Furas, Secretario General de Latin NCAP CPA Ferrere de Uruguay Alfonso Capurro, Ignacio Cabrera y Nicolás Cichevski
- JARI (Japan Automobile Research Institute) de Japón. Jacobo-Antona Makoshi, Husam Muslim, Marko Medojevic y Sandra Watanabe
- María Isabel Martin Molina

RESUMEN EJECUTIVO

1. Contexto

La seguridad vial es hoy en día uno de los grandes retos de la humanidad. Cada año mueren 1.3 millones de personas por siniestros viales y se estima que otros 50 millones sufren lesiones físicas¹. En la región de América Latina y el Caribe (ALC), la tasa anual de fallecidos en siniestros viales es de 19.2 por 100,000 habitantes, más del doble que en las economías maduras².

Consciente de esta situación, la Organización de las Naciones Unidas adoptó en 2010 un plan de acción “Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020”. Este plan se ha prorrogado con un segundo plan que cubre hasta el año 2030. El objetivo de los planes es reducir el número de fallecidos y heridos. Ambos se basan en la acción en cinco pilares identificados. El tercer pilar del plan de acción, el cual trata sobre vehículos más seguros promulga “Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías”. Dentro de las acciones que promulga este pilar se encuentra: “*Alentar a los Estados Miembros a que apliquen y promulguen las reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (WP.29³)*” y en segundo lugar, alienta a los países a que se implementen programas de evaluación de vehículos nuevos, denominados NCAP, para aumentar la disponibilidad de información a los consumidores sobre las prestaciones de seguridad de los vehículos de motor.

2. Evaluación sobre la adhesión de Uruguay al acuerdo de 1958

Las autoridades de Uruguay, en cooperación con el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), han solicitado una evaluación sobre la adhesión de Uruguay al acuerdo de 1958, para tener una base que pueda servir para el aumento de la seguridad vehicular en Uruguay. Para ello se propone que Uruguay se adhiera al Acuerdo de 1958 relativo a la adopción de Reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas susceptibles de montarse en dichos vehículos y a las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones otorgadas en conformidad con esos Reglamentos ONU.

¹ *Global Burden of Disease* del Institute of Health Metrics and Evaluation, Universidad de Washington.

² La Seguridad Vial en la Región de las Américas. Organización Panamericana de la Salud, 2016.

³ Las siglas WP.29 corresponden al Foro Mundial para la armonización de los reglamentos sobre vehículos. El WP.29 es un grupo de trabajo permanente de la comisión económica para Europa de las Naciones Unidas, que administra tres acuerdos de la ONU relativos a los vehículos. En particular, el acuerdo de 1958 sobre la homologación de los vehículos, sus partes y componentes y el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas en conformidad a los Reglamentos ONU anexos al acuerdo de 1958. Todos los países del sistema de Naciones Unidas pueden participar en los trabajos del foro mundial. Tienen derecho a voto aquellos países que son Partes Contratantes del acuerdo. Los demás tienen voz, pero no derecho a voto. También participan en los trabajos del WP.29 las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales reconocidas por la ONU, pero únicamente a título consultivo.

Esta evaluación se ha realizado en las siguientes 7 partes.

3. Reglamentos en el área ambiental y de seguridad para vehículos de las categorías M, N y L

En esta **primera parte** se ha procedido a identificar y evaluar la legislación uruguaya sobre los requisitos técnicos necesarios para la homologación y nacionalización de vehículos en Uruguay en lo que se refiere a la seguridad y al medio ambiente. A continuación, se ha procedido a comparar esta legislación nacional con los requisitos de los Reglamentos ONU anexos al Acuerdo de 1958.

La comparación ha dado como resultado que, a pesar de la evolución de la legislación uruguaya, existe una considerable diferencia entre ambas regulaciones. Esta diferencia se puede anular por medio de la adhesión del Uruguay al Acuerdo de 1958 y a la exigencia de la homologación de los vehículos sus sistemas y partes respecto a los Reglamentos ONU respectivos.

4. Propuesta del consultor sobre los Reglamentos ONU (UN R xx) a añadir a los 17 incluidos en el estudio del BRP.

En esta **segunda parte**, se propone qué Reglamentos ONU deberían aplicarse y exigir su homologación, además de los propuestos en el estudio del Bien Público Regional (BPR) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en una primera etapa. Se propone que no se apliquen los 163 Reglamentos ONU en vigor ya que sería una carga excesiva de trabajo y sería de imposible cumplimiento. La selección de los Reglamentos a exigir en esta primera etapa se ha realizado juntamente con los responsables técnicos de los ministerios uruguayos implicados en establecer las condiciones técnicas de los vehículos.

Aunque el total de Reglamentos ONU seleccionados asciende a 51, se propone que su entrada en exigencia se realice paulatinamente.

5. Realización de un análisis sobre los vehículos categorías L (L₁ a L₇).

En esta **tercera parte**, se ha realizado un análisis exhaustivo de los diferentes tipos de motocicletas (categorías L₁ a L₇) importados al Uruguay.

Se ha elaborado un listado de marcas y modelos de los importados al Uruguay. De esta lista se ha procedido a identificar cuáles son de propulsión eléctrica y si cumplen con alguno de los Reglamentos ONU o regulación equivalente.

Para ello, se ha elaborado un listado de Reglamentos ONU en los que los vehículos de categoría L están incluidos en su campo de aplicación, habiendo en total de 44 Reglamentos ONU que se aplican a todas o a alguna de las categorías de vehículos L.

De todos los vehículos L importados al Uruguay, sólo 3 garantizan poder cumplir con los requerimientos reglamentarios respectivos a cada grupo o tipo.

59 modelos de los importados al Uruguay de categoría L eléctricos están presentes en mercados donde hay exigencias técnicas como las indicadas en este análisis. Eso no quiere decir que los importados al Uruguay cumplan con las exigencias de los Reglamentos ONU.

De los 44 Reglamentos ONU aplicables a los vehículos L, se recomienda que 5 de ellos se hagan obligatorios en una primera etapa. Además, es considerado como prioritario que los cascos para motocicletas que se comercialicen en el Uruguay correspondan a cascos homologados respecto al Reglamento ONU nº 22.

Se ha realizado una comparativa del costo de los vehículos que cumplen con los Reglamentos ONU en relación con los vehículos de categoría L que actualmente ingresan al país. Para ello, se consideran que los principios para evitar siniestros en motocicletas son:

1. Que el motociclista no se caiga, es decir que la motocicleta sea estable,
2. Que sea capaz de frenar (sin caerse) antes de llegar a producirse el impacto y
3. Que sea visto por los demás usuarios de la ruta

Para que la motocicleta pueda cumplir estas tres condiciones, ésta tiene que estar equipada con una cantidad mínima de elementos que cumplan con la reglamentación exigida. Estos elementos se citan a continuación:

1. Sistema de frenado incluyendo todos el ABS,
2. Neumáticos,
3. Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa y
4. Suspensión.

Sobre estos principios, se ha procedido a realizar un análisis generalizado del costo adicional que supone la incorporación, al vehículo de categoría L que no los tuviera, de estos elementos necesarios para asegurar la integridad del motociclista y que son claves para evitar el accidente.

El aumento de precio por cada elemento que se añada para que cumpla con la reglamentación respectiva, se proporciona entre un máximo y un mínimo.

Los **incrementos de costes** que se indican se han obtenido de especialistas en la fabricación de motocicletas y de los principales comercializadores de estos vehículos.

1.- El elemento más significativo de seguridad es el sistema de **frenos que incluya el ABS**. La exigencia del ABS debe de extenderse incluso a los vehículos con una cilindrada inferior a 125 cc y a los triciclos y cuadríciclos. El costo estimado del elemento completo puede variar desde 85 a 400 USD.

2.- Los **neumáticos** pueden fluctuar entre 10 a 45 USD de incremento por neumático dependiendo mucho de la categoría del vehículo L.

3.- Los dispositivos de **alumbrado y de señalización luminosa** pueden fluctuar entre 50 a 220 USD, dependiendo mucho de la categoría del vehículo L.

4.- Los elementos de **suspensión** pueden fluctuar entre 35 a 350 USD de incremento dependiendo mucho también de la categoría del vehículo L.

6. Impacto económico y empleo

En esta **cuarta parte**, se analiza el impacto económico y en el empleo que tendría la exigencia de la homologación de todos los vehículos respecto a los Reglamentos ONU seleccionados. Se analizan tres escenarios: Que no se modifican las exigencias actuales, que se exijan la homologación respecto a los 17 Reglamentos ONU recomendados en el estudio del BPR y la exigencia de la homologación respecto a los Reglamentos ONU recomendados en el estudio realizado. En concreto, se considera que se incorporan los elementos de la tabla reproducida a continuación:

Tabla 7 - Reglamentos ONU y tecnologías evaluadas

UN-1958	Descripción	Tecnología evaluada	Categorías de vehículos*
Escenario II			
R13H	Frenos de vehículos de categoría M1 y N1	ABS	M1, N1
R14	Anclajes de cinturones de seguridad	Cinturón de seguridad	M1, N1
R16	Cinturones de seguridad		
R17	Anclajes y resistencia de asientos y reposacabezas	Reposacabezas	M1, N1
R94	Protección de ocupantes en caso de un impacto frontal	Airbag frontal	M1, N1
R95	Protección de ocupantes en caso de un impacto lateral	Airbag lateral	M1, N1
R127	Protección de Peatones	Protección de peatones	M1, N1
R135	Protección contra el impacto lateral contra un poste	Barra de impacto en puerta lateral	M1, N1
		Estructura y protectores laterales	M1, N1
		Sistema optimizado de protección contra impactos laterales	M1, N1
R140	Control Electrónico de Estabilidad	ESC	M, N y L
Escenario III			
R22	Cascos y sus visores para conductores y acompañantes de motocicletas y ciclomotores	Cascos integrales	L
R13	Frenado de vehículos pesados	Control de velocidad	M, N y L
R78	Frenado de motocicletas		
R89	Dispositivo de limitación de velocidad (DLV) y dispositivo ajustable de limitación de velocidad (DALV) e instalación		
R90	Repuestos de frenos		
R139	Sistema de asistencia de frenado		
R131	Sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS) para vehículos pesados	AEBS	M, N y L
R152	Sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS) para vehículos de categoría M1 y N1		

* Refiere a las categorías de vehículos sobre los cuales las estimaciones asumen que se instalaría la tecnología

Se han estudiado las implicancias de la estimación de costos económicos de la siniestralidad en Uruguay.

Los resultados de calcular la carga de la siniestralidad en Uruguay mediante la calculadora de carga global muestran que **en 2019 se perdieron un total de 28.897 años de vida saludable en Uruguay**. En línea con los datos de muertes y lesiones, la pérdida en los motociclistas representa un 54% del total de años perdidos por la sociedad, con 15.661 DALYs. Por otra parte, en el caso de los años perdidos por discapacidad explican el 65% de la pérdida (Tabla 1).

Tabla 1 - Años de vida perdidos (YLL), años vividos con discapacidad (YLD) y años de vida ajustados por discapacidad (DALYs) según modo de transporte.

	YLL	YLD	DALYs	% del total de YLL	% del total de YLD	% del total de DALYs
Motocicleta	8.453	7.208	15.661	47%	65%	54%
Auto y camioneta	5.722	2.219	7.941	32%	20%	27%
Peatón	2.377	774	3.151	13%	7%	11%
Bicicleta	923	556	1.479	5%	5%	5%
Camión	338	109	447	2%	1%	2%
Ómnibus	21	138	159	0%	1%	1%
Otros	56	2	58	0%	0%	0%
Total	17.891	11.006	28.897	100%	100%	100%

El costo económico de siniestralidad vial en Uruguay se reproduce en la tabla 4 siguiente

Tabla 4 - Costo económico de la siniestralidad vial (2019, USD corrientes y % del PIB)

	USD MM	% del total	% del PIB
Capital humano - Prod. Fallecidos	255	32%	0,46%
Capital humano - Prod. por incapacidad	228	28%	0,41%
Costo de atención médica	29	4%	0,05%
Costos materiales	274	34%	0,49%
Costos de liquidación	21	3%	0,04%
TOTAL	807	100%	1,44%

El costo económico de siniestralidad vial en Uruguay por tipo de vehículo se reproduce en la tabla 5 siguiente

Tabla 5 - Costo económico de la siniestralidad vial, por tipo de vehículo (2019, USD MM corrientes)

	Autos y camionetas	Motos	Peatones	Bicicletas	Camiones	Otros*	Total
Costo económico total (USD MM)							
Capital humano - Prod. Fallecidos	80,6	131,2	27,3	11,5	4,4	0,4	255
Capital humano - Prod. por incapacidad	43,6	153,0	15,5	11,5	2,1	2,5	228
Costo de atención médica	6,6	18,1	2,6	0,5	0,3	0,5	29
Costos materiales	191,4	52,5	-	-	29,9	-	274
Costos de liquidación	12,0	7,4	-	-	0,4	0,8	21
TOTAL	334	362	45	24	37	4	807

*Incluye cuatriciclo, ómnibus y caballo

Se ha analizado para cada una de las tecnologías que son necesarias para poder homologar los vehículos de una manera independiente por tecnología (ver tabla 7 anterior). A continuación, se reproduce la tabla 20 que considera la aplicación de todas las tecnologías en conjunto y para el escenario II

Tabla 20 - Escenario II, impacto en muertes, lesiones y DALYs

	Base	Escenario II	Reducción	Reducción (%)
Muertes	422	292	130	31%
Lesiones	23.955	16.749	7.206	30%
YLL	17.891	12.213	5.678	32%
YLD	11.006	7.710	3.296	30%
DALYs	28.897	19.923	8.974	31%

Fuente: estimaciones propias

La tabla 26 es la equivalente para el escenario III

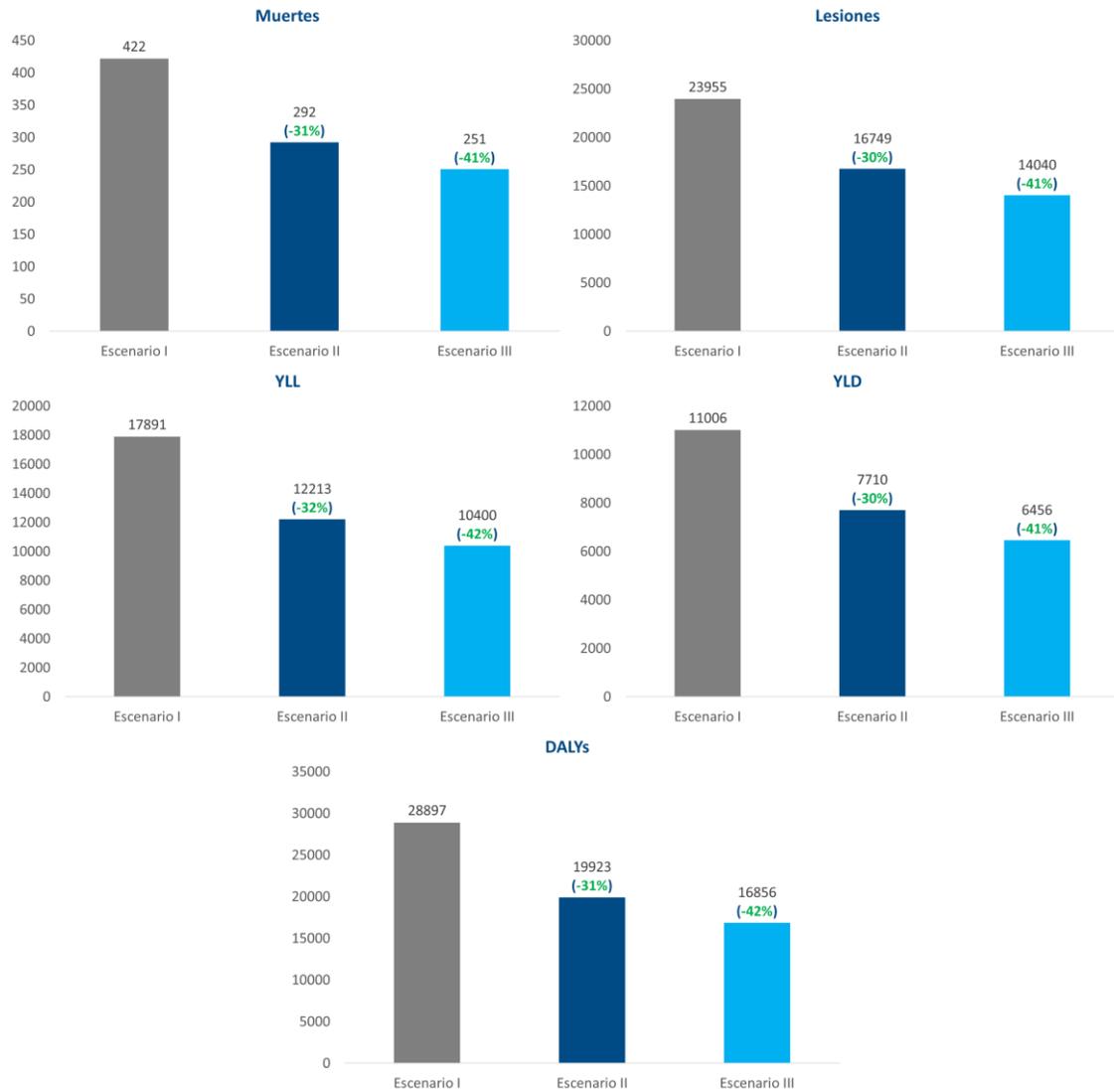
Tabla 26 - Escenario III, impacto en muertes, lesiones y DALYs

	Base	Escenario II	Escenario III	Reducción vs escenario II	Reducción vs base	Reducción vs esc. II (%)	Reducción vs base (%)
Muertes	422	292	251	42	171	14%	41%
Lesiones	23.955	16.749	14.040	2.708	9.915	16%	41%
YLL	17.891	12.213	10.400	1.813	7.491	15%	42%
YLD	11.006	7.710	6.456	1.253	4.550	16%	41%
DALYs	28.897	19.923	16.856	3.066	12.041	15%	42%

Fuente: estimaciones propias

La figura 5 ofrece la síntesis de los escenarios II y III en relación con el escenario I

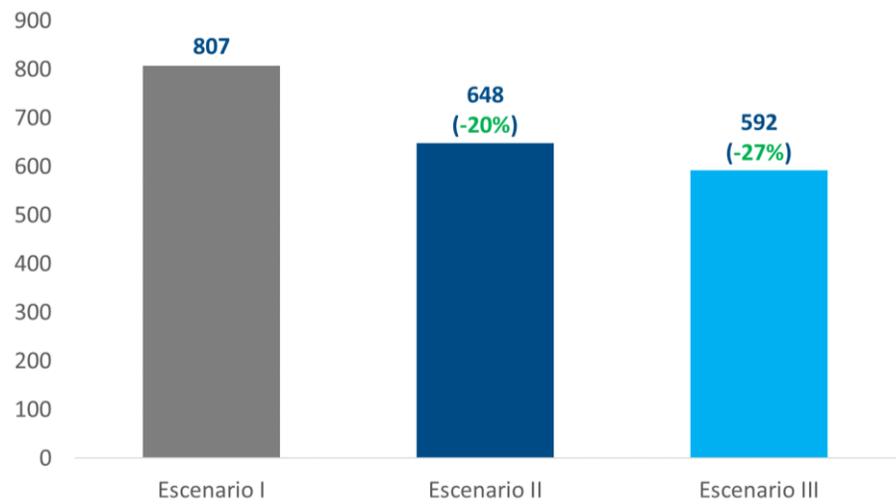
Figura 5 - Síntesis escenarios II y III, impacto en muertes, lesiones y DALYs



Fuente: estimaciones propias

La figura 7 sintetiza para cada uno de los escenarios el costo económico de la siniestralidad vial

Figura 7 - Síntesis de escenarios I, II y III, costo económico de la siniestralidad vial (2019, USD MM corrientes)



Fuente: estimaciones propias

Se ha evaluado el impacto en los precios de mercado al exigir la homologación respecto a los Reglamentos ONU seleccionados que depende esencialmente de los tres factores siguientes:

- Oferta: características de las plataformas y costo marginal de los elementos de seguridad.
- Demanda: elasticidad precio de la demanda.
- Estructura del mercado e intensidad de la competencia en cada uno de los nichos o segmentos.

Es relevante tener en cuenta que la posibilidad de incorporar los nuevos elementos de seguridad es heterogénea entre modelos y segmentos. Algunas plataformas vehiculares admiten la incorporación de elementos de seguridad sin incurrir en costos significativos de rediseño, aunque las marcas afrontarán costos adicionales asociados al costo marginal de cada uno de los componentes. En ese sentido, fueron considerados en el análisis los componentes más significativos en cuanto al costo que insumiría, de ser necesario, incluirlos. Ellos son:

- Protección contra impactos laterales: entre USD 180 y USD 550
- Control electrónico de estabilidad: entre USD 60 y USD 150
- Reposacabezas: entre USD 100 y USD 200
- Protección de peatones: entre USD 20 y USD 190
- Sistema de frenado automático: entre USD 500 y USD 1.200
- Control de velocidad: entre USD 120 y USD 280

Es importante tener en cuenta que no todos los modelos necesitarán incurrir en costos de implementación para todos los ítems, cuenten o no con una plataforma fácilmente adaptable, es decir, en muchos casos, el costo de incorporación es cercano a cero.

En promedio el costo para los vehículos dotados de una plataforma adecuada sería de 800 USD y para los que la plataforma no sea adecuada de 1,500 USD.

El análisis preliminar del mercado sugiere que, para los vehículos utilitarios, más del 50% de los modelos comercializados en 2021 contaba con plataformas que permiten incorporar los elementos con un costo marginal relativamente bajo o ya contaba con la tecnología de los nuevos requerimientos

Evidencia preliminar de Uruguay sugiere que la elasticidad precio de la demanda de vehículos 0 km es -1,72.

Si bien se trata de un análisis preliminar que podría ser abordado de forma más profunda en otra etapa, entendemos que no existirían impactos significativos en las cantidades comercializadas en el mercado, aunque sería conveniente evaluar la situación del mercado y los planes de los fabricantes e importadores al momento de implementar el cambio de norma para evitar efectos indeseados en el mercado.

En esta parte del estudio no se ha considerado el impacto económico de la adaptación de los vehículos a las normas ambientales de los Reglamentos ONU. Sin embargo, se ha proporcionado información sobre la evolución de los límites de emisiones en los Reglamentos ONU y su equivalente con los niveles EURO.

También se han indicado las condiciones técnicas que debe tener el combustible para que se puedan exigir los límites anteriores.

7. Capacidades y competencias de una oficina técnica

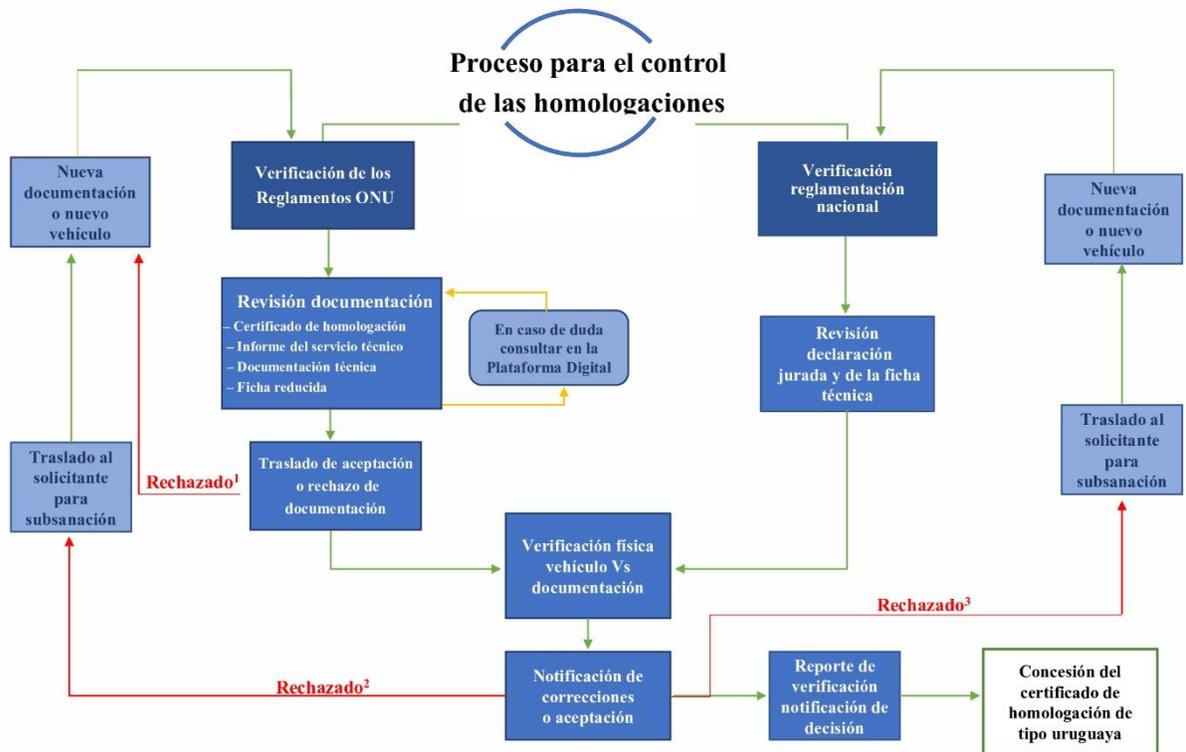
En esta **quinta parte** se estudian las capacidades y competencias que debería tener una oficina técnica si se decidiera su creación.

Se parte del principio de que se va a exigir que los vehículos estén homologados de tipo respecto a un número de Reglamentos ONU seleccionados por las autoridades uruguayas. En otras partes de este documento se ha recomendado una lista de esos Reglamentos ONU cuya homologación se debe exigir. Además, se debe exigir que cumplan con los demás requisitos de la legislación nacional uruguaya (entre otras, la Ley de Tránsito y Seguridad Vial) que no queden reemplazadas por la exigencia de las homologaciones exigidas.

Se propone que la autorización para poder matricular los vehículos en Uruguay se plasme en la implementación de la homologación de tipo uruguaya de vehículo completo (o completado). Este tipo de homologación es la práctica corriente de las Partes Contratantes del Acuerdo de 1958

El procedimiento propuesto para el control del cumplimiento de las condiciones expuestas en los párrafos anteriores y para la expedición de la homologación de tipo uruguaya de vehículo completo se resume en el cuadro reproducido a continuación.

Cuadro 1. Proceso para el control de las homologaciones



Notas:

- (1) Si la documentación presentada no es aceptada una segunda vez, la solicitud de homologación quedará definitivamente rechazada.
- (2) Si el vehículo presentado no es aceptado una segunda vez, la solicitud de homologación quedará definitivamente rechazada.
- (3) Si el vehículo o la documentación son rechazados por segunda vez, la solicitud de homologación será definitivamente rechazada.

Para controlar que los vehículos cumplen con las homologaciones exigidas es imperativo que se realice tanto una verificación documental como una inspección técnica de los vehículos representativos del tipo de vehículo a otorgar la homologación de tipo uruguayaya de vehículo completo tal y como se indica en el cuadro anterior

Existe una hoja de ruta para la adhesión e implementación del Acuerdo de 1958, adoptada por el WP.29. Ésta se ha traducido al español y se ha adaptado a las peculiaridades del Uruguay e incorporado a este documento.

Teniendo en cuenta los requisitos del Acuerdo de 1958, es fundamental que se nombre una autoridad competente y una autoridad de homologación de tipo. Ambas autoridades deben ser organismos públicos, ya que representan a la Parte Contratante del Acuerdo de 1958.

Las capacidades necesarias de la oficina técnica para el control de los vehículos dependen de los diferentes tipos de vehículos que se comercialicen en el Uruguay.

En lo que se refiere a las capacidades de personal, se ha estimado que se necesitarían para evaluar 100 tipos de vehículos al año:

7 ingenieros con experiencia en mecánica del automóvil.

4 mecánicos

Además, sería necesario disponer de 1 director de la oficina con formación de ingeniería y de gestión, de 1 asesor jurídico.

Es necesario que los ingenieros, el director y el asesor jurídico tengan un nivel alto del idioma inglés. Se considera que un conocimiento de francés y ruso sería un plus en un posible sistema de contratación.

Los costes del personal dependen de los niveles de salarios habituales en el Uruguay en función de su formación y de los conocimientos requeridos.

Las instalaciones donde revisar la documentación presentada y realizar la inspección técnica de los vehículos no debe suponer un coste excesivo ya que se pueden utilizar instalaciones existentes.

Además de las actividades que se reflejan en el cuadro 1 anterior, los ingenieros y el director de la agencia deben realizar las siguientes:

- Realizar al menos cada tres años un control de la producción o importación
- Seguir la evolución de los trabajos del WP.29 en lo que se refiere a las modificaciones de los Reglamentos ONU existentes y a la entrada en vigor de nuevos Reglamentos ONU
- Participar en las reuniones del WP.29 y en las de sus seis grupos de trabajo subsidiarios.

En la tabla 8, reproducida a continuación, se representa el proceso actual y el proceso a seguir en el futuro con indicación de los cambios para los importadores y fabricantes en lo que se refiere a las autorizaciones que deben obtener. Las referencias que se hacen en la tabla se refieren a los párrafos de la parte 5 del documento.

Tabla 8. Procesos de homologación de un vehículo completo

Proceso de homologación de vehículos	Actual	Futuro: Acuerdo de 1958 y sus Reglamentos ONU anexos al Acuerdo	Futuro: Conformidad con los estándares FMVSS
Documentación de cumplimiento con reglamentación ONU o estándares FMVSS y su análisis	<p>a) Declaración jurada del importador o fabricante nacional, indicando los elementos de seguridad incorporados a los vehículos;</p> <p>b) Declaración del fabricante donde se citen las normas técnicas de fabricación y ensayo que cumplen dichos elementos de seguridad;</p> <p>c) Los certificados de análisis de los informes de los ensayos donde se muestren los resultados obtenidos en los ensayos.</p>	<p>a) Certificado de homologación de cada uno de los Reglamentos ONU exigidos. Si éste tiene más de 3 años se incluirá el CoP.</p> <p>b) El informe de ensayo del servicio técnico (ST) acreditado y designado por la TAA de una PC</p> <p>c) La documentación técnica del fabricante al ST legalizada por el ST.</p> <p>d) La ficha reducida de características técnicas</p> <p>Ver cuarto párrafo del apartado 6.2 de esta parte</p>	<p>a) Certificado del fabricante ubicado en USA de que el mismo tipo de vehículo está destinado al mercado USA y que es exactamente igual al mismo</p> <p>b) “Blue Ribbon” autenticado por el Departamento de Estado</p> <p>c) Los resultados de los ensayos realizados donde se muestren los resultados obtenidos de cumplimiento con la FMVSS</p> <p>d) La ficha reducida de características técnicas del tipo de vehículo del que se solicita la homologación uruguaya del vehículo completo/completado</p> <p>Ver quinto párrafo del apartado 6.2 de esta parte</p>
Documentación de cumplimiento con la reglamentación nacional y su análisis	<p>Ver primer párrafo del apartado 6.2 de esta parte</p>	<p>a) Declaración jurada sobre cumplimiento de la legislación nacional, enumerando los puntos precisos aplicables.</p> <p>b) Declaración del fabricante citando las normas técnicas de fabricación y ensayo no incluidas en las homologaciones respecto a los Reglamentos ONU obligatorias.</p> <p>Ver sexto párrafo del apartado 6.2 de esta parte</p>	

Proceso de homologación de vehículos	Actual	Futuro: Acuerdo de 1958 y sus Reglamentos ONU anexos al Acuerdo	Futuro: Conformidad con los estándares FMVSS
Inspección de al menos un vehículo del tipo	No se hace en la actualidad	Obligatoria para verificar que el vehículo es exactamente igual al descrito en la documentación	
Validez de la homologación y Conformidad de la Producción CoP	Validez: 2 años	Validez permanente CoP cada 3 años mínimo para mantener la homologación CoP de cada lote importado	

El anexo 3 de esta parte contiene un manual de procedimiento a seguir.

8. Hoja de ruta para la adhesión al Acuerdo de la ONU de 1958

En esta **sexta parte** desarrolla una hoja de ruta para la adhesión del Uruguay al Acuerdo de 1958, con las etapas a seguir e indicadas en la tabla 2 siguiente

Tabla 2. Resumen de las etapas de la Hoja de Ruta para la adhesión e implementación del Acuerdo de 1958 por Uruguay

PREPARACIÓN PARA LA ADHESIÓN		ADHESIÓN		IMPLEMENTACIÓN	
ETAPA 1		ETAPA 2		ETAPA 3	
ETAPA 4		ETAPA 5			
Nº	PASOS	PLAZO DE EJECUCIÓN	RESPONSABLE	OBSERVACIONES	
ETAPA 1. Preparación a la Adhesión					
1.1	Coordinación y responsabilidad a nivel nacional	Durante el periodo de planificación	Las más altas instancias del Estado		
1.2	Coordinación y supervisión nacional	Durante el periodo de planificación	Las más altas instancias del Estado		
1.3	Establecimiento de una autoridad competente	Durante el periodo de planificación	Las más altas instancias del Estado		
ETAPA 2. Examen de cuestiones estratégicas antes de la adhesión					
2.1	Estudio del Acuerdo de 1958 y la legislación nacional pertinente	Durante el periodo de planificación	Las más altas instancias del Estado, el Coordinador Nacional y la autoridad competente/expertos nacionales		
2.2	Determinación del alcance y la aplicabilidad del Acuerdo de 1958 y de los Reglamentos ONU anexos	Durante el periodo de planificación	Las más altas instancias del Estado y el Coordinador Nacional		
ETAPA 3. Adhesión al Acuerdo de 1958					
-	-Depósito del Instrumento de Adhesión	Después del periodo de planificación	Las más altas instancias del Estado		
ETAPA 4. Implementación de un proceso de certificación de las homologaciones de tipo					
4.1	Designación de una red de servicios técnicos autorizados para realizar los ensayos prescritos	En los 3 meses siguientes a la adhesión	El Coordinador Nacional/ La Autoridad Competente		
4.2	Creación de talleres y de cursos de especialización sobre el Acuerdo de 1958	En los 6 meses siguientes a la adhesión	El Coordinador Nacional/ La Autoridad Competente		
4.3	Procedimientos a seguir	En los 9 meses siguientes a la adhesión	El Coordinador Nacional/ La Autoridad Competente		
4.4	Creación de una base de datos fiable y accesible a todas las Partes	En el año siguiente a la Adhesión	La Autoridad Competente		
ETAPA 5. Aplicación					
5.1	Aprobación o modificación de leyes en las actividades de ejecución	En los 3 meses siguientes a la adhesión	La Autoridad Legislativa		
5.2	Formación adecuada de los agentes de control	En los 6 meses siguientes a la adhesión	El Coordinador Nacional/ La Autoridad Competente		

9. Interrogantes ante la adhesión

En esta **séptima parte**, se contesta a los siguientes interrogantes planteados

¿Podrá Uruguay seguir importando vehículos de países no adherentes?

¿Qué exigencias a nivel reglamentario se les solicitará a vehículos que provienen de países no adherentes al acuerdo? ¿Tienen estos países la capacidad de cumplir con las exigencias del Acuerdo?

¿Por cuánto tiempo es posible que el Uruguay siga manteniendo reglamentación nacional que es homóloga a los reglamentos ONU a los cuales se adhiere para la importación de vehículos? ¿Cómo afecta esto la integración del país al Acuerdo de 1958?

¿Ante la adhesión al Acuerdo de 1958, qué potencial de fabricación local podría generarse para alimentar la demanda de mercados asociados a los países adherentes al acuerdo?

En resumen, a los dos primeros se responde que se pueden importar vehículos de cualquier país, sea o no parte contratante del acuerdo, siempre que cumplan con los requerimientos de la regulación uruguaya en vigencia.

Sí es posible mantener en paralelo regulación uruguaya, sin embargo, no es aconsejable que se mantenga, ya que los importadores, fabricantes y ensambladores podrían verse tentados a cumplir con la más laxa y por lo tanto no se incrementaría la seguridad vehicular.

En lo que se refiere al posible potencial de productos de fabricación nacional que pudiera generarse para alimentar la demanda de mercados asociados a los países adherentes al acuerdo se analiza la incidencia de los vehículos y de las autopartes separadamente.

Los datos indican que **los vehículos exportados** por el Uruguay se dirigen a la región y más concretamente a Brasil. Las exportaciones de vehículos sumaron US\$ 116 millones en 2019, con más de 8.300 unidades exportadas. Brasil fue el principal destino de las colocaciones, mientras que Argentina tuvo una participación marginal.

Las exportaciones **de las autopartes** representaron 61% del total exportado. En total, alcanzaron **US\$ 182 millones**. En este segmento, también Argentina y Brasil son los principales destinos de exportación; representando entre ambos 87,8% de las ventas totales.

Por el destino de las exportaciones de vehículos y autopartes, la aplicación del Acuerdo de 1958 y exigencia de las homologaciones respecto a los Reglamentos ONU no tendría ninguna influencia en el aumento de la producción y exportación en el Uruguay. En efecto, la legislación argentina y brasileña no exige la homologación de los vehículos ni de las autopartes respecto a los Reglamentos ONU cuya homologación se exigiría. Si estos dos países, exigieran las homologaciones respectivas, la producción de los automóviles y autopartes debería adaptarse para cumplir con la exigencia de la homologación.

En resumen, salvo que los productos nacionales se fabriquen de acuerdo con los requisitos exigidos por los Reglamentos ONU, la adhesión al Acuerdo y la exigencia de las homologaciones no tendría influencia para alimentar la demanda de mercados asociados a los países adherentes al acuerdo.

Información adicional.

En el sitio web del WP.29 hay una entrada sobre preguntas más frecuentes y sus respuestas. El enlace es el siguiente: <https://unece.org/faq>.

Existe una publicación sobre el Foro Mundial WP.29 titulada: WP.29, ¿Cómo funciona y cómo unirse a él? El WP.29 aprobó su cuarta edición una vez que entró en vigor la Revisión 3 del Acuerdo de 1958. Esta publicación se ha traducido oficialmente por la ONU en sus seis idiomas oficiales. La versión en español está disponible en: <https://unece.org/es/info/Transport/Vehicle-Regulations/pub/21957>.
