



Preguntas y Respuestas Foro Mundial de Armonización de Regulaciones de Vehículos de las Naciones Unidas Colombia y la Regulación No. 90.



Pregunta 01: ¿Qué es la UNECE?

La Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE por sus siglas en inglés) proporciona una plataforma multilateral para el diálogo sobre políticas, el desarrollo de instrumentos jurídicos, normas y estándares internacionales, el intercambio de mejores prácticas y experiencia económica y técnica, así como cooperación técnica para países con economías en transición.

En términos del transporte interno, una de las funciones de la UNECE es prestar servicio al Foro Mundial para la Armonización de la Regulación de Vehículos, también conocido como el WP29.

Pregunta 02: ¿Qué es el Foro Mundial para la Armonización de la Regulación de vehículos o “WP29”?

El Foro Mundial para la Armonización de la Regulación de vehículos o “WP29” es la división de transporte de la UNECE. Es el único foro a nivel mundial para la regulación del sector automotriz y administra 3 acuerdos multilaterales:

1. El Acuerdo 1958: se ocupa de la adopción de la regulación técnica uniforme para vehículos, sistemas y partes que sean o puedan ser usadas por vehículos y las condiciones de reconocimiento recíproco de las aprobaciones otorgadas bajo estas regulaciones.
2. El Acuerdo 1998: se ocupa de establecer la Regulación Técnica Global para los vehículos motorizados, los sistemas y las partes. Requiere una completa adopción por la legislación nacional. No exige el reconocimiento mutuo de aprobaciones o certificaciones, y proceden tanto las certificaciones de primera parte como las homologaciones tipo.
3. El Acuerdo 1997: acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de dichas inspecciones.

Pregunta 03: ¿Cuál es el objetivo del Acuerdo 1958 de la UNECE?

El Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958 tiene dos objetivos:

En primer lugar, permitir el reconocimiento mutuo de las regulaciones con lo cual se logra: reducir las barreras técnicas al comercio internacional, facilitar el acceso a los mercados, fomentar la armonización de las regulaciones y proveer la protección a los consumidores y ciudadanos.

Por otro lado, proveer los requisitos técnicos para mejorar la seguridad, proteger el ambiente, aumentar la eficiencia de energía y el rendimiento antirrobo.

Pregunta 04: ¿Cuáles son las áreas de trabajo del WP29?

El WP29 trabaja en las siguientes áreas:

- Emisiones de contaminantes y CO2
- Seguridad en general
- Seguridad pasiva
- Ruido y llantas
- Vehículos automatizados y autónomos
- Luces y señalización de iluminación

Pregunta 05: ¿Cuáles son las diferencias entre el Acuerdo 1958 y el 1998?

El Acuerdo 1958 trabaja sobre regulaciones de homologación de tipo con reconocimiento mutuo pueden ser aplicadas directamente por la industria/grupos de interesados, se denominan Regulaciones UN. Cuenta con un procedimiento administrativo común para demostrar el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos,

Por su parte, el Acuerdo 1998 se refiere a regulaciones técnicas globales, que requieren una completa adopción por la legislación nacional y la adopción de un procedimiento administrativo para demostrar la conformidad del reglamento. Ello implica que cada país es autónomo en establecer los esquemas de certificación.

Pregunta 06: ¿Cuántas Regulaciones UN se han expedido a la fecha?

A la fecha, 53 pases hacen parte contratante del WP29 y ha expedido 152 Regulaciones UN.

Pregunta 07: ¿Cuántos países hacen parte del WP29?

A la fecha el WP29 ha expedido 152 Regulaciones UN.

Pregunta 08: ¿Cuáles son los beneficios de adherirse al Acuerdo 1958?

Al ser parte del Acuerdo 1958 se obtienen los siguientes beneficios:

- Involucrarse en el desarrollo de las regulaciones técnicas, asegurándose que las especificidades del país son tenidas en cuenta.
- Tener acceso a la red mundial de autoridades, productores proveedores, ONG, representantes de consumidores, entre otros.
- Realizar consultas informales y obtener información
- Beneficios de un sistema dinámico y ajustable, que se adapta al desarrollo técnico
- Acceder a las regulaciones técnicas que son revisadas periódicamente y además son técnica y económicamente viables.
- Control global al cumplimiento de los reglamentos técnicos por parte de los diferentes productores y proveedores.

Pregunta 09: ¿De qué maneras un país puede adherirse al Acuerdo 1958 y las Regulaciones UN?

El Acuerdo 1958 es flexible y cada país puede escoger diferentes posibilidades de acuerdo con sus objetivos y su situación actual. Con respecto al Acuerdo 1958 un país podría:

1. No hacer nada
2. Hacerse un país firmante y obtener los beneficios del Acuerdo.
3. Aplicar todas, algunas o ninguna de las Regulaciones UN
 - Aplicar las regulaciones de manera obligatoria o voluntaria
 - Mantener regulaciones o estándares nacionales para el mercado interno
 - Aplicar series anteriores
4. No hacerse un país firmante, pero “hacerlo por sí mismo”
 - Copiar y pegar algunas regulaciones de la UN en su legislación nacional
 - Estar preparado para hacer cambios en la legislación nacional de manera periódica

Pregunta 10: ¿Es posible acceder a las Regulaciones UN del Acuerdo 1958?

Sí, es posible acceder las Regulaciones UN en el link: <https://www.unece.org/fr/trans/main/wp29/wp29regs81-100.html>.

Pregunta 11: ¿Se prevé que Colombia adoptará R90 para estos componentes de frenos? ¿En Colombia hoy día ya se puede obtener la Certificación para R90?

La adopción de reglamentación técnica en Colombia, de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.7.5.4. del Decreto 1074 de 2015, requiere en primera instancia de la construcción de un análisis de impacto normativo, el cual permite identificar la problemática asociada a un tema en particular y las alternativas posibles de solución. Si del resultado de dicho análisis se desprende la necesidad de adoptar un reglamento, en este caso, el Reglamento ONU-R90, se avanzará en ese sentido.

Con relación a los procesos de certificación asociados al reglamento ONU-R90, no se tiene conocimiento de organismos de certificación acreditados en Colombia, para la certificación de dicho reglamento en la actualidad.

Pregunta 12: ¿Va a haber una diferencia en el proceso de certificación de partes de la R90 para los carros viejos?

La construcción de un reglamento técnico, incluido el proceso de evaluación de la conformidad, depende del resultado del análisis de impacto normativo, el cual determinará el impacto de las alternativas que puedan emplearse para la verificación de los vehículos que ya se encuentran en circulación.

Pregunta 13: Al homologar una pastilla de frenos con una formulación del material de fricción específica ¿quedan automáticamente homologadas todas las referencias o ítems fabricadas con la misma formulación? o ¿es necesario homologar cada ítem?

La homologación de los componentes de repuestos de frenos es una homologación de tipo, por lo tanto, cada tipo tiene que se aprobado de manera independiente.

Dado que un tipo de conjunto de freno puede contener diferentes versiones o variantes, las pequeñas modificaciones como accesorias, diferentes espesores, pueden ser incluidas en la misma homologación.

Por lo tanto, un tipo puede incluir diferentes ítems de un catálogo.

El Reglamento 90 define que al menos un juego de conjuntos de forros de freno de repuesto, que represente el tipo de forro que debe homologarse, se instalará y ensayará en al menos un vehículo que sea representativo del tipo de vehículo para el que se solicita la homologación. No se permite la homologación por familias.

Pregunta 14: ¿Cuáles los costos aproximados que deben asumir los fabricantes para homologar sus productos para este reglamento?

El Reglamento 90 es aplicable a los componentes de frenos para los carros de pasajeros, comerciales o remolques, motocicletas y otros. Los costos dependen de la cantidad de pruebas necesarias, así como de los gastos relacionados, como el alquiler del vehículo de prueba, la compra de repuestos, etc.

Este coste no aumentaría proporcionalmente en función del número de referencias (de hecho, los costos unitarios son menores para programas de homologación más grandes). Debería realizarse un estudio de la lista de referencias a aprobar. Como se trata de un problema comercial, sería un asunto que debatir directamente con el fabricante. Se sugiera a cualquier interesado en particular que se dirija directamente a IDIADA

Pregunta 15: ¿Un gobierno (para el caso Colombia) puede solicitar requisitos adicionales en el etiquetado de estos productos (para el ejemplo los frenos, pero puede ser cualquier otro producto automotriz), adicionales a lo que establezca cada reglamento de la UNECE con el que el fabricante haya obtenido su homologación?

Para dar la explicación se considerarán dos situaciones. La primera, es la homologación R90 en un país MIEMBRO DEL ACUERDO 1958 y PARTE CONTRATANTE del Reglamento R90 de las Naciones Unidas. La segunda situación es el uso de R90 en un país que decide unilateralmente exigir el certificado R90 para su mercado nacional.

Para la primera, un país que sea parte contratante de la Regulación UN 90 no puede rechazar la venta de componentes de frenos que cuenten con el certificado de aprobación R90. Por lo tanto, una parte contratante no puede solicitar requisitos adicionales más allá que el certificado de aprobación. Tenga en cuenta que ser parte contratante de la Regulación de las Naciones Unidas R90 no obliga la aplicación obligatoria en el mercado interno; ser parte contratante obliga a aceptar las partes importadas que sean homologadas y permite que se expidan homologaciones para los fabricantes nacionales de manera que puedan exportar libremente.

En el segundo caso, un país que no sea parte contratante de las Regulaciones de las Naciones Unidas, puede aplicar libremente cualquier requisito a las partes importadas. Aquellos pueden ser requerimientos completos o parciales de la R90, u otros requerimientos adicionales. Tenga en cuenta que la aplicación unilateral del R90 al no ser parte contratante significa que los fabricantes nacionales deberán ir al extranjero para obtener las aprobaciones necesarias.

Pregunta 16: si la homologación de una pastilla vale US\$2.000 y si la gama de oferta de pastillas para Colombia es de 600 ítems, quiere decir que costaría 1.2 millones de dólares la homologación para una lista de pastillas de un importador o fabricante lo cual es costosísimo y lo hace inviable en Colombia. No tiene sentido que aprobada la formulación sea necesario aprobar cada ítem individualmente. Las certificadoras en Colombia aprueban la formulación, la familia y con ello quedan aprobadas todos los ítems que la contengan. La R90 sería inviable para nosotros.

Como se mencionó anteriormente, uno de los propósitos de la homologación prevista en el Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas es facilitar la exportación. La aplicación obligatoria en el territorio nacional es una decisión del país.

En los últimos 25 años, cientos de fabricantes de pastillas para frenos (incluidos algunos colombianos) han obtenido miles de aprobaciones bajo las condiciones descritas. Un catálogo regular de una multinacional o un gran proveedor del mercado de repuestos pueden tener uno, dos o tres mil certificados de aprobación. Incluso, muchos pequeños fabricantes pueden tener cientos o docenas de certificados dependiendo del catálogo de cada uno y de su estrategia comercial.

Por otro lado, para un importador para el mercado colombiano, generalmente el fabricante habrá obtenido la necesaria aprobación R90 para mercado anteriores. Por lo tanto, para dicho importador la situación normal será no necesitar ninguna homologación, por lo tanto, el costo será cero.

Es una decisión nacional que Colombia obligue o no la aplicación completa de la R90 para el mercado de accesorios, dicha decisión deberá tener en cuenta los beneficios de garantizar en el

mercado de accesorios seguros, así como las implicaciones para los productores locales. La experiencia de España es que la obligación de la homologación internacional ha resultado en que los fabricantes sean capaces de exportar internacionalmente.

Sin embargo, esta claro que la apuesta por la completa homologación tiene costos significativos que pueden no ser rentables para los pequeños productores.

Pregunta 17: ¿El certificado R90 para pastillas de freno de un fabricante aplicaría para todas las marcas que pueda comercializar a nivel mundial?

Todas las marcas que posee un fabricante pueden ser incluidas en la homologación. Por otro lado, cualquier otra marca puede ser incluida también tras un acuerdo con el propietario de la marca. La Reglamentación R90 busca garantizar la calidad y los niveles de seguridad del mercado de los componentes de accesorios. Las cuestiones administrativas como los nombres comerciales no afectan en ninguna medida el cumplimiento legal, por lo tanto, se puede incluir cualquier cantidad de nombres comerciales en un certificado.

Por otro lado, en algunos casos el fabricante puede elegir aplicar a certificaciones de homologación y número de aprobaciones separados para diferenciar su oferta comercial y sus diferentes marcas. Esto también sería posible, pero por supuesto expedir certificados y números de aprobaciones separados tiene costos adicionales.

Pregunta 18: ¿Si el material de OE ya no se consigue en el mercado? ¿Para comparar con el OE el material de fricción, el disco debe ser OE también?

El ámbito de aplicación del Reglamento 90 se aplica a los conjuntos de forros de freno de repuesto y a los forros de freno de tambor destinados a ser utilizados en frenos de fricción que forman parte de un sistema de frenado de vehículos de las categorías M, N, L y O que tienen una homologación de tipo de conformidad con los Reglamentos de las Naciones Unidas no. 13, 13-H o 78. Lo más probable es que los sistemas de frenos de vehículos tan antiguos no hayan sido aprobados de acuerdo con R13H por lo que no sería obligatorio. En cualquier caso, si el OE ya no está disponible, la solución más cercana es conseguir de los concesionarios oficiales el material ofertado como OE.

Pregunta 19: ¿Solo los fabricantes pueden solicitar homologación R90, no los comercializadores o importadores?

Cualquier homologación que se expida de acuerdo con alguna de las Regulación de las Naciones Unidas debe ser aplicada y otorgada por el fabricante del vehículo o del componente. Dependiendo de las normas nacionales, un fabricante “no nacional” puede verse obligado a designar un representante legal para dirigirse a la autoridad de homologación. Un distribuidor o importador puede solicitar las aprobaciones R90 en nombre de y con el acuerdo y soporte técnico del FABRICANTE.

Por ejemplo: Un solicitante no europeo de la aprobación europea deberá designar un representante legal en Europa para dirigirse a cualquier Autoridad europea.

Por otro lado, un importador NO PUEDE solicitar la homologación sin el consentimiento y la participación del fabricante, ya que toda la responsabilidad de la Conformidad de Producción (COP) recae sobre el fabricante.

Pregunta 20: ¿Cómo es el proceso de certificación de partes de los carros viejos?

Ver la respuesta de la pregunta 18.

El alcance de la Regulación de las Naciones Unidas R90 solo cubre los tipos de vehículos para los cuales se aprobaron sistemas de frenado bajo la R13, R13H o R78. Los modelos anteriores no se les puede otorgar la homologación.

Los países que apliquen unilateralmente el R90 para el mercado de accesorios sin ser parte contratante pueden exigir el R90 para el mercado de accesorios de referencias para modelos antiguos.

Dado que el Reglamento R90 de la ONU no permite emitir homologaciones para modelos muy antiguos, esta situación debe formularse mediante informes y certificados nacionales.

Pregunta 21: Somos comercializadores, compramos a las fábricas que producen para nosotros, ¿cómo certificamos nuestra marca? ¿Cómo certificamos lo que producen para nosotros?

Como comercializadores o importadores de partes hacia un país en el cual sea obligatorio la Regulación R90 para el mercado de accesorios, su obligación será buscar proveedores que ofrezcan partes homologadas en determinado Reglamento de la ONU.

Usualmente un comercializador no tiene la responsabilidad de la aprobación de las partes importadas. Si el proveedor no cuenta con los certificados de aprobación, la situación para el comercializador será informar al proveedor para que él obtenga los certificados necesarios de las aprobaciones.

De común acuerdo con el fabricante, es posible que un comercializador pueda aplicar por la homologación en representación de dicho fabricante.

Si el distribuidor solicita al fabricante que produzca con la marca del distribuidor, el distribuidor debe solicitar al fabricante que incluya su marca en los certificados de aprobación del fabricante.

NOTA: un vehículo o componente ya aprobado por una autoridad de homologación NO PUEDE presentarse para homologación en ningún otro país.

Si el fabricante ya ha aprobado un determinado componente de acuerdo con un Reglamento internacional de la ONU, ningún distribuidor puede presentar el mismo producto para una nueva homologación ante una Autoridad diferente.

Pregunta 22: ¿Los seguimientos realizados a la homologación inicial generan como tal un documento que pueda ser solicitado por una autoridad? ¿En qué página de internet o como es el procedimiento para verificar el número de certificado R90 corresponde al fabricante que indica el etiquetado del producto? ¿Dónde se puede consultar esta base de datos de forma oficial?

Por el momento no existe una base de datos para los certificados de aprobación a nivel europeo. Cada país tiene un registro de sus certificados.

Bajo la cobertura de las Naciones Unidas, se está creando una base de datos para aprobaciones internacionales, DETA. Cuando esté en pleno funcionamiento, para cualquier parte contratante del Acuerdo de Ginebra de 1958, estará disponible la información sobre la validez de los certificados. Por otro lado, los certificados emitidos por la Autoridad española tienen dos códigos de control. Un código QR y otro código que aparece al costado del certificado con el que puedes ingresar a la

página web del Ministerio y verificar que es válido. Algunos países europeos pueden haber establecido sistemas de control para verificar la autenticidad, mientras que otros tal vez no.

Si la pregunta se refiere a los documentos emitidos después de una auditoría inicial de la Conformidad de la Producción (COP), entonces SÍ, el certificado COP otorgado a un fabricante para ser autorizado a solicitar homologaciones se puede obtener de la autoridad de homologación previa solicitud justificada.

Pregunta 23: En varias partes del R90 se menciona "la autoridad competente"; a título de ejemplo:

8.5. La autoridad competente que ha concedido la homologación del tipo puede verificar en todo momento los métodos de control de la conformidad aplicable a cada unidad de producción.

8.5.5. La frecuencia normal de las inspecciones autorizadas por la Autoridad Competente será de una al año. Si se registran resultados negativos durante una de dichas inspecciones, la autoridad competente se asegurará de que se adopten todas las medidas necesarias para restablecer la conformidad de la producción lo antes posible.

23a. ¿Quién es la autoridad competente?

La autoridad competente es el ente administrativo dentro del Gobierno del país que aprobó la homologación de producto y es el encargado de cumplir las funciones de vigilancia. Por ejemplo: el Ministerio del Interior (autoridad competente) de España es el responsable en dicho país de velar por el cumplimiento de los requisitos de homologación y vigilancia, este Ministerio puede designar un tercero para realizar las inspecciones de producción. En el caso de que cualquier fabricante en el mundo homologue su producto en España, su proceso será inspeccionado por el Ministerio del Interior.

23b. ¿La autoridad competente es la que certifica el Sistema de Gestión de Calidad de la empresa de acuerdo con ISO9001 o IATF 16949?

Los sistemas de gestión, si bien contribuyen al cumplimiento de la Conformidad de Producción (Conformity of Production-COP) para garantizar que todos los productos se fabrican sin desviaciones, no son requisitos de las Regulaciones UN. Por lo que cualquier Certificado de las normas ISO 9001 o IATF 16949 puede emitirse por el Certificador de preferencia del fabricante.

Pregunta 24: Según el numeral 4.3. "La misma Parte contratante no podrá asignar el mismo número a otra pieza de repuesto. El mismo número de homologación de tipo podrá aplicarse al uso de dicha pieza de repuesto en varios tipos de vehículos diferentes."

¿Una misma referencia utilizada en diferentes vehículos tiene una única certificación?

Sí, el concepto de aprobación usa el criterio del peor caso o caso más extremo. El número de aprobación está relacionado con la parte más no con el vehículo de aplicación, si bien toca listar los vehículos (con su número de aprobación UN) que pueden usarla.

Pregunta 25: Para nuevos desarrollos de piezas destinadas a vehículos de modelos anteriores a la emisión de la R90, ¿se debe obtener certificación?

El alcance de la Regulación de las Naciones Unidas R90 cubre los tipos de vehículos para los cuales se aprobaron sistemas de frenado bajo la R13, R13H o R78. Los modelos anteriores no se

les puede otorgar la homologación. Dado que el Reglamento R90 de la ONU no permite emitir homologaciones para modelos muy antiguos, esta situación debe formularse mediante informes y certificados nacionales.

Los países que apliquen unilateralmente el R90 para el mercado de accesorios sin ser parte contratante pueden exigir el R90 para el mercado de accesorios de referencias para modelos antiguos.

Pregunta 26: Para efectos de las certificaciones, ¿las especificaciones dependen del producto original o se pueden conectar con especificaciones previamente seleccionadas que tenemos en uso en Colombia?

No, las especificaciones de las partes de recambio deben definirse con el propósito de cumplir el desempeño de vehículo requerido en la R90 de acuerdo con las características (peso, por ejemplo) de los vehículos homologados en la R13, R13H y R78, y que estos, los vehículos, tengan número de aprobación vigente.

Pregunta 27: ¿Se puede certificar nuestro laboratorio para efectuar estas pruebas, con el respaldo de alguna entidad internacional de ser necesario?

Los laboratorios para la evaluación de la conformidad de estas regulaciones se enmarcan en los requisitos para el Servicio Técnico vinculados a una Autoridad Competente de un país firmante del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958. Tendrían que revisarse los requisitos para dicho Servicio Técnico.

Pregunta 28: Con respecto al número de aprobación, los últimos cuatro dígitos (en el ejemplo abajo 7248) indica la variante, la pregunta es ¿cuáles son los límites a las variantes?

El ejemplo de marcado adjuntado es para un disco de freno. En la definición de un conjunto de forro de freno o un forro de freno de tambor, los primeros cuatro dígitos identifican el material (número de identificación del compuesto de forro de freno). Los últimos cuatro dígitos identifican la dimensión específica de la pieza de repuesto. El concepto de variante se utiliza principalmente para discos / tambores de freno. Para pastillas / zapatillas de freno hablamos en términos de descripción comercial.

Pregunta 29. Las piezas que tienen diferente composición química pero la misma aplicación, ¿pueden caber en una variante?

Hablando de pastillas / zapatillas de freno. No, un material diferente define un tipo diferente, por lo tanto, incluye otra prueba y un número de aprobación diferente.

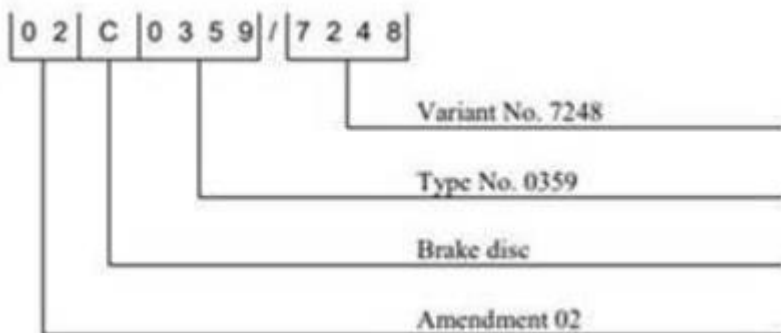
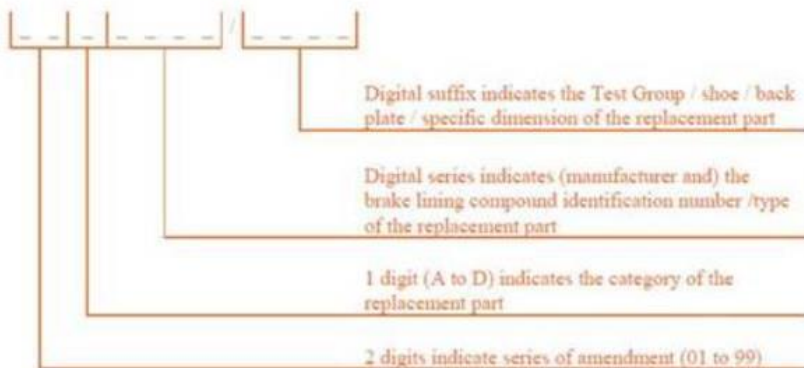
29a. ¿Las piezas que tienen la misma composición química en diferentes referencias, con pequeñas modificaciones en la forma, pueden caber en una variante?

Sería necesario estudiar cuáles son estas pequeñas modificaciones; accesorios, diferentes espesores, etc.

29b. ¿Cada variante debe usar la misma composición química, la misma forma y una aplicación específica? p.ej. Breakpad Renault Clío 3rd gen 2006/2012 (con la misma capa y composición química).

El mismo tipo (mismo material y mismas dimensiones) se puede incluir en la misma aprobación. Vea algunos puntos del certificado de aprobación. Definimos:

1. Nombre y dirección del solicitante / *Applicant's name and address* : XXXXX
2. Nombre y dirección del fabricante / *Manufacturer's name and address* : XXXXX
3. Marca y tipo del conjunto de forro de freno / ~~de los forros de freno de tambor~~ de repuesto⁽¹⁾ / *Make and type of brake lining assembly/drum brake lining⁽⁴⁾* : **YYYY** (*identify the material (brake lining compound identification number)*)
Denominación(es) comercial(es) / *Commercial description(s)* : ----
4. Marca y tipo de forros de freno / *Make and type of brake lining* : **ZZZZ** (*specific dimension of the replacement part*)
Denominación(es) comercial(es) / *Commercial description(s)* : *Different commercial description for your replacement part*



Pregunta 30: Para la conformidad de la producción, ¿se debe utilizar la prueba de Krauss para el control de procesos? ¿La prueba debe definirse “dentro” del proceso de fabricación industrial? En caso afirmativo, ¿cuál es la frecuencia de la prueba dentro del proceso?

Las pruebas Krauss (Anexo 9 de la Regulación 90.02) son pruebas Conformidad de la Producción COP y tendrían que realizarse en la planta de producción, pero también pueden enviarse a un laboratorio que pueda realizar la prueba.

El número de ensayos depende del muestreo definido por el fabricante, pero siempre según la autoridad de homologación que acordará el número de ensayos. Estos puntos se acordarán durante la auditoría de evaluación inicial.