



Comentarios de la delegación de Uruguay al P. Res. Nº 09/23 “Reglamento Técnico MERCOSUR sobre Grupos Motopropulsores de Vehículos Eléctricos”

Subgrupo de Trabajo Nº 3 – Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad (SGT Nº 3)

LXXXVIII Reunión Ordinaria – Acta 02/24 (Junio 2024)

La Coordinación Nacional de Uruguay ante el Subgrupo de Trabajo Nº 3 “Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad” presenta a continuación los comentarios resultantes del análisis interno del P. Res. Nº 09/23 “Reglamento Técnico MERCOSUR sobre Grupos Motopropulsores de Vehículos Eléctricos”.

ANTECEDENTES

La Comisión de la Industria Automotriz (CIA) elevó el referido proyecto de RTM al ámbito de Coordinadores Nacionales en la LXXXV Reunión Ordinaria del SGT Nº 3, mantenida en el mes de agosto de 2023, según consta en el Acta Nº 03/23 de la CIA. A su vez, en dicha instancia, se acordó elevar el proyecto a Consulta Interna.

En el caso de Uruguay, el proceso de consulta comenzó el 31 de enero de 2024 a través de la publicación del Proyecto de Resolución en la Plataforma de Participación Ciudadana Digital. El día 8 de febrero, el documento fue notificado al Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), según Notificación G/TBT/N/URY/86 y su *Corrigendum* G/TBT/N/URY/86/Corr.1 de fecha 22 de febrero de 2024.

OBSERVACIONES

Durante el período dispuesto se analizó en profundidad el Proyecto de Resolución y sus implicancias, al tiempo que también se recibieron propuestas de otras partes interesadas, que fueron tomadas en consideración para consolidar el posicionamiento de Uruguay en el tema. Las observaciones al Proyecto y sus justificaciones se detallan a continuación:

1. **Evaluar quitar los requerimientos referidos a vehículos con celda de combustible**

Debido a que se encuentra en consulta pública el Proyecto de Resolución Nº 12/23 "Reglamento Técnico MERCOSUR sobre Vehículos a Hidrógeno y Celdas de Combustible" y a que aún no hay tecnologías de esta clase disponibles en el país, se sugiere evaluar si el alcance del P. Res. Nº 09/23 debe o no incluir a los vehículos con celda de combustible.

Se observa que el P. Res. Nº 12/23 no incluye ensayos del tren motor eléctrico pero sí de los componentes de fugas (Anexo 5 de Reglamento ONU Nº 134). Por su parte, el Reglamento ONU Nº 100, en el punto 5.1.3.3, indica condiciones para los vehículos a pila de combustible y luego,



en el punto 5.4 se establecen requisitos en cuanto a la determinación de las emisiones de hidrógeno, que también refieren a posibles escapes de los sistemas de acumulación.

2. Limitar el alcance del RTM a vehículos livianos (categorías M1 y N1).

El Proyecto de Resolución en consulta establece que su alcance son “*los vehículos automotores de las categorías M y N equipados con grupo motopropulsor eléctrico con una velocidad máxima de fábrica superior a 25 km/h, excepto aquellos vehículos permanentemente conectados a la red*”. Se observa entonces que estarían entonces comprendidos los buses eléctricos y camiones de carga.

Se observa, por un lado, que la gran mayoría de estos últimos son de origen asiático en el mercado uruguayo. Por este motivo, no es posible asegurar que los buses y camiones eléctricos puedan contar, a corto o mediano plazo, con ensayos y certificaciones en base a los estándares a los que hace referencia el RTM, salvo en caso de que ya sean comercializados en mercados europeos o norteamericanos.

Por otra parte, estos tipos de vehículos actualmente representan un porcentaje marginal de las ventas de vehículos eléctricos en Uruguay. A continuación, se muestra un desglose de las cantidades importadas por categoría, en el caso de vehículos eléctricos e híbridos, para el año 2023:

Categoría M1		
NCM	Descripción	Unidades
8703.40.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica	2.771
8703.50.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi-diésel) y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica	0
8703.60.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica	468
8703.70.00	- Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi-diésel) y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica	22
8703.80.00	- Los demás vehículos, propulsados únicamente con motor eléctrico	1.872



Categoría M2		
NCM	Descripción	Unidades
8702.20.00	- Equipados para la propulsión, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi-diésel) y con motor eléctrico	21
8702.40.90	Únicamente equipado con motor eléctrico- Los demás	9
Categoría N		
NCM	Descripción	Unidades
8704.41.00	- - De peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t	0
8704.60.00	- Los demás, únicamente propulsados con motor eléctrico	549

Se hace notar que camiones y camionetas puramente eléctricas están unificadas dentro del NCM 8704.60.00. Si se mira el parque vehicular de 2022 a 2023¹, solo aumentaron en 55 camiones eléctricos por lo que, de las 549 unidades, serían 494 pertenecientes a la sub-categoría N1.

Además, los vehículos pesados son diseñados en muchos casos adaptados a los requisitos de cada empresa y se evidencia que para el transporte colectivo de pasajeros los beneficios ambientales por la reducción de emisiones son relevantes para el país, por lo que constituyen un elemento esencial hacia el logro de los objetivos de descarbonización del parque automotor.

Por otra parte, vale mencionar que ya existen controles sobre los vehículos pesados, a través de un proceso de homologación y registro para la circulación por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO). Es decir, estos vehículos ya cuentan con regulaciones específicas en el país en lo que refiere a su seguridad.

Por los motivos expuestos, con el objetivo de no generar distorsiones en la incorporación de vehículos eléctricos de transporte público de pasajeros y vehículos eléctricos de carga al parque automotor, al menos en el corto y mediano plazo, se propone acotar el alcance del RTM a los vehículos con grupo motopropulsor eléctricos pertenecientes a las categorías M1 y N1, correspondientes a vehículos livianos de transporte de pasajeros y transporte de carga.

Como alternativa, se podrían evaluar en mayor profundidad y comparar con el Reglamento ONU N° 100, las siguientes normas para una futura inclusión de las categorías de vehículos pesados:

- *GB 18384-2020 Electric vehicles safety requirements*
- *GB 38031-2020 Electric vehicles traction battery safety requirements*
- *GB 38032-2020 Electric buses safety requirements*

¹ <https://www.gub.uy/ministerio-industria-energia-mineria/datos-y-estadisticas/estadisticas/parque-automotor>



3. Revisar la versión del Reglamento ONU N° 100 al que refiere el RTM

La propuesta del RTM refiere en forma exclusiva a la serie 03 de enmiendas del Reglamento ONU N° 100. Sin embargo, se entiende que a nivel de las Partes Contratantes del Acuerdo de 1958 del WP.29, se continúa utilizando la serie 02 de enmiendas.

Por esta razón y a riesgo de que se implementen exigencias que resulten demasiado restrictivas para fabricantes e importadores de la región, se sugiere evaluar la aceptación de la serie 02 de enmiendas, sin perjuicio de que también sean admitidos los vehículos en cumplimiento con series de enmiendas superiores.

Coordinación Nacional del SGT N° 3 – Uruguay

Montevideo, Junio 2024