

Documento técnico sectorial

Transporte

Primera versión

Fecha: Septiembre, 2023

VERSIÓN: 1

PREPARADO POR LA SUPERINTENDENCIA DEL MERCADO DE VALORES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA, EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA Y LA CORPORACIÓN FINANCIERA INTERNACIONAL - IFC.

Sector Transporte

INTRODUCCIÓN

De acuerdo con la Tercera Comunicación Nacional de Cambio Climático de República Dominicana ante la Convención Marco de las Naciones Unidas, el sector de transporte genera el 22% de las emisiones GEI en el país, producidas por el uso de combustibles en los automóviles, camiones y otros vehículos, lo que representa aproximadamente 8,000 Gg de CO₂e por año.¹

Para lograr los objetivos de cambio climático trazados e ir hacia una economía baja en carbono, es fundamental que los diferentes tipos de transporte disponibles (terrestre, fluvial, funicular, ferroviario y aéreo) logren un sector más sostenible.

Las flotas de transporte de cero o bajas emisiones de GEI directas, como los vehículos eléctricos e híbridos, y aquellos impulsados por hidrógeno bajo en carbono o biocombustibles sostenibles son elegibles en la taxonomía de forma directa. Para otros tipos de vehículos de pasajeros o de carga se aplican umbrales de emisiones basados en pasajero/km o tonelada/km. Adicionalmente, la infraestructura necesaria para el funcionamiento de los sistemas de transporte bajo en carbono, como estaciones de servicios de hidrógeno, puntos de carga eléctrica sobre generación solar o interconectadas a la red eléctrica, autopistas eléctricas, infraestructura para la movilidad de bicicletas, infraestructura para la gestión de la demanda de transporte bajo en carbono (p. ej. facilidades de transferencia intermodal para modos bajos en carbono, como fluvial y férreo), se consideran actividades elegibles.

¹ Tercera comunicación de la República Dominicana para la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático. Disponible en: [https://www4.unfccc.int/sites/SubmissionsStaging/NationalReports/Documents/29064815_Dominican%20Republic-NC3-1-Informe%20Tercera%20Comunicaci%C3%83%C2%B3n%20\(Para%20WEB\)%20\(2\).pdf](https://www4.unfccc.int/sites/SubmissionsStaging/NationalReports/Documents/29064815_Dominican%20Republic-NC3-1-Informe%20Tercera%20Comunicaci%C3%83%C2%B3n%20(Para%20WEB)%20(2).pdf)

LISTA DE ACTIVIDADES Y ACTIVOS DEL SECTOR TRANSPORTE

A continuación, se presentan las actividades económicas y activos que se identificaron para este sector:

ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y ACTIVOS

T1. Transporte público urbano

T2. Micromovilidad

T3. Infraestructura para el transporte

T4. Transporte interurbano (carga y pasajeros)

T5. Transporte particular

Criterios de elegibilidad

T1. TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

DEFINICIÓN

Los sistemas de transporte público deben tender a la priorización de modos de transporte sostenibles, que articulen los sistemas de movilidad con la estructura urbana y tengan una operación eficiente que permita favorecer la movilización de más pasajeros con mayor frecuencia y mejores vehículos. El transporte público urbano con cero o bajas emisiones directas es elegible porque teniendo en cuenta que la matriz energética en República Dominicana es variable con generación de varias fuentes energéticas como Fuel Oil, Gas Natural, Solar y Eólica, las tecnologías impulsadas por fuentes de energía eléctrica tienen cero emisiones directas. Es por esto que para los modos terrestres, férreos, funiculares y fluvial/marítimo, las flotas de vehículos eléctricos son consideradas directamente elegibles. Adicionalmente, se han desarrollado otras tecnologías basadas en fuentes de energía renovables, como el hidrógeno bajo en carbono, que también tienen cero emisiones directas y por lo tanto son directamente elegibles.

Para la flota de transporte público urbano terrestre en donde el despliegue de vehículos de cero emisiones presenta complejidades, dados los requisitos de densidad de energía o los costos de la tecnología, se definieron diferentes umbrales que aseguran que solo se incluyan flotas bajas en emisiones. Para flota nueva, se busca que la intensidad del carbono siga siendo similar a los criterios para vehículos terrestres de carretera elegibles con bajo factor de ocupación hasta 2025 (20 gCO₂/pkm). Para la renovación de flota, o renovación con desintegración física, se han definido umbrales menos exigentes que permitan impulsar la transición hacia flotas más eficientes.

Adicionalmente, para el modo fluvial/marítimo se incluyeron como elegibles las flotas impulsadas por biocombustibles sostenibles y el biogás para su uso en motores de vehículos convencionales.

El transporte público urbano es un sistema integral de medios de transporte de uso generalizado, capaz de dar solución a las necesidades de desplazamientos de las personas. El autobús, el tren o el metro se presentan como medios de locomoción que facilitan el transporte alejado del estrés que genera el automóvil (FUNDECOM).

El transporte público urbano debe demostrar una reducción sustancial de las emisiones de GEI al:

- Aumentar o renovar la flota de vehículos de bajas o cero emisiones, mejorando así la eficiencia del sistema de transporte público urbano con una menor huella de carbono.
- Estar alineado con el Plan Maestro de Movilidad Sostenible de la República Dominicana, o con el instrumento de planeación equivalente (p. ej.: planes de movilidad, planes de desarrollo), incluyendo programas o instrumentos del orden nacional, por ejemplo, la ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana².

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD

La actividad es elegible si cumple con uno de los siguientes criterios:

1. Las flotas de vehículos o material rodante para el transporte público urbano terrestre, férreo, funicular, fluvial o marítimo con cero emisiones directas (p. ej., eléctricos o impulsados por hidrógeno bajo en carbono) son directamente elegibles.

Ejemplos para flota de transporte público urbano terrestre o férreo: buses de tránsito rápido, buses intermedios o alimentadores, trenes ligeros, metros, tranvías, trolebuses, trenes de cercanías o suburbanos, taxis, sistemas de vehículos particulares compartidos o de viajes compartidos.

² Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. Disponible en: <https://intranet.gob.do/phocadownload/SobreNosotros/MarcoLegal/Leyes/MARCO%20LEGAL-LEY%2063-17%20SOBRE%20TRANSITO,%20TRANSPORTE,%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf>

Ejemplos para flota de transporte fluvial o marítimo: vehículos acuáticos como transbordador/ferry o taxi acuático.

2. La elegibilidad específica de otras flotas se determina usando los siguientes criterios:

Terrestre:

- **Flota nueva:** las emisiones directas son inferiores a 20 gCO₂e/p-km hasta 2025 (a partir de ese año serán elegibles sólo flotas con cero emisiones directas enunciado en el criterio anterior).
- **Renovación de flota:** la nueva flota tiene factor de emisión menor a 30 gCO₂e/p-km.
- **Renovación y desintegración física:** la nueva flota tiene factor de emisión menor a 40 gCO₂e/p-km e incluye la desintegración física del vehículo renovado.

Férreo:

- Cuando el material rodante tiene cero emisiones directas.

Fluvial/marítimo:

- Los buques tienen cero emisiones directas de CO₂ (tubo de escape) son directamente elegibles.
- Embarcaciones que usen biocombustibles sostenibles o biogás, garantizado ya sea por el diseño tecnológico, o el monitoreo continuo y la verificación de terceros. Asegurar el uso de tecnologías de transporte que permitan el uso del 100% de biocombustibles.
- Hasta el 31 de diciembre de 2025, los buques híbridos y de doble combustible obtienen al menos el 50% de su energía de combustibles con cero emisiones directas (tubo de escape) de CO₂ o de energía enchufable para su funcionamiento normal.

REQUISITOS DE CUMPLIMIENTO GENERALES

La actividad o el proyecto debe demostrar el cumplimiento de los requisitos de cumplimiento generales de la taxonomía.

REQUISITOS DE CUMPLIMIENTO ESPECÍFICOS

El transporte público urbano está sujeto al cumplimiento de los requisitos expuestos a continuación.

Agua

- Las prácticas de limpieza de los vehículos deben realizarse en sitios destinados específicamente para esta tarea, haciendo un uso racional del recurso hídrico, evitando vertimientos de aguas residuales que no cumplan con los permisos y/o autorizaciones ambientales pertinentes.

Transición a economía circular:

- Existen medidas para gestionar los residuos, de acuerdo con el tipo de residuos, tanto en la fase de uso (mantenimiento) como al final de la vida útil de la flota, incluso mediante la reutilización y el reciclaje de las baterías y los aparatos electrónicos (en particular, las principales materias primas que contienen).

Prevención y control de la contaminación:

- Tanto el mantenimiento como la gestión al final de la vida útil de vehículos deben cumplir con la Política Ambiental para la Gestión Integral de Residuos o Desechos Peligrosos, o las disposiciones de la Ley General de Gestión Integral y Coprocesamiento de Residuos Sólidos de 2020³.
- En relación a las emisiones directas al aire de los gases de escape de los motores de combustión interna - óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos totales (THC), hidrocarburos distintos del metano (NMHC), monóxido de carbono (CO), material

³ Ley General de Gestión Integral y Coprocesamiento de Residuos Sólidos. Disponible en:

<https://dgii.gov.do/legislacion/leyesTributarias/Documents/Leyes%20de%20Instituciones%20y%20Fondos%20de%20Terceros/225-20.pdf>

particulado (PM) -, los buses deben acatar el estándar Euro VI vigente. A partir del 1 de enero de 2023, todos los motores diésel que se fabriquen, ensamblen o importen al país tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondiente a tecnologías Euro VI, su equivalente o superiores. Para su verificación se debe utilizar el procedimiento para el Ciclo Mundial de Conducción Armonizada (WHTC, por sus siglas en inglés), el cual representa una certificación mundial que determina los toques de emisión de escape del motor.

- Los neumáticos deben cumplir con los requisitos de ruido de rodadura exterior y con el coeficiente de resistencia a la rodadura (que influye en la eficiencia energética del vehículo).
- Los vehículos deben obedecer lo estipulado en los niveles máximos de ruido permitidos por normas relevantes.

BORRADOR

T2. MICROMOVILIDAD

DEFINICIÓN

Aunque no ha sido acotada una definición universal para el término “micromovilidad”, es usado para referirse a una opción de transporte en vehículos pequeños y ligeros, los cuales pueden ser de propulsión humana o eléctricos, y ser usados de forma individual, o compartidos por varias personas. La micromovilidad abarca una diversidad de vehículos.

Al aumentar el número de la flota de cero emisiones en vehículos ligeros y mejorar la eficiencia de los servicios de movilidad urbana de “primera y última milla” o rural, tanto para pasajeros como para carga, la micromovilidad puede generar una considerable disminución de las emisiones de GEI.

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD

Cualquier flota o sistema de micromovilidad de carga o de pasajeros que sea de cero emisiones directas es **directamente elegible**.

REQUISITOS DE CUMPLIMIENTO GENERALES

La actividad o el proyecto debe demostrar el cumplimiento de los requisitos de cumplimiento generales de la taxonomía.

REQUISITOS DE CUMPLIMIENTO ESPECÍFICOS

No existen requisitos de cumplimiento específicos para esta actividad económica.

T3. INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE

DEFINICIÓN

La infraestructura para el transporte (p. ej. vías, estaciones para la movilidad compartida, puentes, túneles) debe evidenciar una importante reducción de las emisiones de GEI al:

- Ser fundamental para la operación del servicio o modos de transporte de bajo carbono.
- Incrementar la proporción de viajes en modos de transporte de bajas o cero emisiones.
- Estar alineada con los planes o proyectos de infraestructura y equipamientos relacionados con las categorías de transporte público urbano, micromovilidad y transporte intermunicipal bajo en carbono.

La construcción, la rehabilitación, la operación y el mantenimiento de infraestructura para el transporte bajo en carbono se considera elegible, ya que es un factor determinante para promover y habilitar la adopción de modos de transporte bajo en carbono.

Para que la infraestructura y los equipos sean considerados elegibles en la taxonomía deben cumplir el requisito de ser fundamentales o necesarios para la operación de otras actividades elegibles en el sector transporte y que evidencian una reducción de emisiones de GEI. Se considera como infraestructura fundamental aquellas actividades y activos que se requieren para garantizar la realización diaria de un servicio de transporte, como, por ejemplo, equipos informáticos para la prestación de servicios de control, recaudo e información al usuario, así como instalaciones de mantenimiento de flota de vehículos eléctricos, entre otros. No se incluye infraestructura auxiliar que no avale directamente la operación de transporte bajo en carbono (p. ej., las oficinas centrales administrativas de un operador de transporte).

Se reconoce que las emisiones de CO₂ emitidas durante el ciclo de vida de proyectos de infraestructura (como las emisiones procedentes de la fabricación de materiales de construcción) pueden ser significativas en determinadas circunstancias. Debido a la falta de información en relación con las emisiones generadas en estos procesos, es complejo incorporar esta consideración dentro

de los umbrales de infraestructura determinados a la fecha. Sin embargo, este elemento debe ser tenido en cuenta para actualizaciones futuras de la taxonomía.

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD

La construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte es elegible en los siguientes casos:

- Infraestructura, maquinaria y equipos que se requieren para el transporte con cero emisiones directas (p. ej. puntos de carga eléctrica para vehículos, actualizaciones de conexión a la red eléctrica –smart grids–, tecnología de conectividad infraestructura-vehículo y vehículo-vehículo, estaciones de servicio de hidrógeno, autopistas eléctricas, etc.) y que promueven la intermodalidad entre modos de transporte de bajo carbono (p. ej. estacionamientos de bicicleta y mobility hubs) (Ver sector TIC).
- Servicios asociados a compra, mantenimiento, reciclaje y reposición de baterías para vehículos e infraestructura de transporte bajo en carbono.
- Infraestructura, maquinaria y equipos para la micromovilidad baja en carbono (p. ej. redistribución del perfil de la vía para aumentar el área peatonal y la ciclo-infraestructura y en general infraestructura para sistemas de micromovilidad, incluyendo corredores viales); equipamiento urbano para estaciones de sistemas públicos compartidos de micromovilidad; puntos de consolidación y distribución urbana de mercancías de última milla en sistemas de micromovilidad y ‘cross-docking’, etc.), si la flota de vehículos o modos de transporte que usan la infraestructura cumplen con los umbrales de emisiones directas según lo definido en la actividad T2.
- Infraestructura y equipos para la logística urbana en general (p. ej., corredores logísticos urbanos, plataformas logísticas, centros de consolidación y distribución urbana de mercancías, etc.).
- Infraestructura, maquinaria y equipos para el transporte público urbano (p.ej., infraestructura para carga eléctrica, y tecnología asociada a la operación, el control, el recaudo y la información al usuario, etc.).
- Infraestructura tecnológica y plataformas para la movilidad como un servicio en transporte de carga y pasajeros.
- Infraestructura para el suministro de biocombustible sostenible, hidrógeno bajo en carbono y biogás.
- Adecuación de infraestructura urbana de transporte para mejorar su uso eficiente (factores de ocupación) y generar cambios de comportamiento (demanda) en los usuarios (p. ej., carriles de alta ocupación; tecnología para sistemas de parqueo y

transporte inteligente; tecnología para apoyar horarios escalonados; sistemas tecnológicos de tarificación vial, como los peajes urbanos electrónicos; sistemas de fiscalización de carriles exclusivos para buses, etc.), y en general, la infraestructura y tecnología para proyectos de gestión de la demanda que estén definidos como medidas potenciales de reducción de GEI (ver Sector TIC).

- Infraestructura que avanza hacia el transporte multimodal, férreo o fluvial, independientemente del tipo de flota que use, asumiendo que va a disminuir las emisiones netas causadas, al reemplazar la movilidad por carretera.
- Infraestructura que avanza hacia el transporte multimodal, férreo o fluvial, independientemente del tipo de flota que use, asumiendo que va a disminuir las emisiones netas causadas, al reemplazar la movilidad por carretera.

CRITERIOS DE NO ELEGIBILIDAD

No es elegible aquella infraestructura que se dedica al transporte de combustibles fósiles o combustibles fósiles mezclados que no puede demostrar una reducción sustancial de las emisiones de GEI.

REQUISITOS DE CUMPLIMIENTO GENERALES

La actividad o el proyecto debe demostrar el cumplimiento de los requisitos de cumplimiento generales de la taxonomía.

REQUISITOS DE CUMPLIMIENTO ESPECÍFICOS

Conservación de los ecosistemas y la biodiversidad:

- Evitar la fragmentación y degradación del paisaje natural y urbano, y los riesgos de incidentes o siniestros viales, así como accidentes de vida silvestre causados por colisiones.
- Evitar los posibles impactos negativos en los ecosistemas acuáticos, causados por túneles que provoquen cambios y degradación de las condiciones hidromorfológicas de las masas de agua.
- Evitar o minimizar la afectación en áreas de especial interés ambiental.

Economía circular:

- Reutilizar piezas y usar material reciclado durante la renovación, mejora y construcción de la infraestructura.
- Al menos el 70 % (en peso) de los residuos de construcción y demolición no peligrosos generados en la obra se preparan para su reutilización, reciclaje y otro tipo de recuperación de materiales, incluidas las operaciones de relleno con residuos para sustituir otros materiales.
- Aumentar la preparación, reutilización, reciclaje y recuperación de los residuos no peligrosos de construcción y demolición, bajo las disposiciones de la Ley General de Gestión Integral y Coprocesamiento de Residuos Sólidos de 2020⁴, donde se reglamenta la correcta gestión integral de los residuos de demolición y construcción.

Prevención y control de la contaminación:

- Minimizar el ruido y las vibraciones causadas por el uso de la infraestructura (p. ej., introducción de zanjas abiertas y barreras de pared).
- Disminuir el ruido, el polvo y la contaminación por emisiones durante las obras de construcción y mantenimiento de la infraestructura.

⁴ Ley General de Gestión Integral y Coprocesamiento de Residuos Sólidos. Disponible en:

<https://dgii.gov.do/legislacion/leyesTributarias/Documents/Leyes%20de%20Instituciones%20y%20Fondos%20de%20Terceros/225-20.pdf>

T4. TRANSPORTE INTERURBANO (CARGA Y PASAJEROS)

DEFINICIÓN

El transporte interurbano es aquel que se realiza entre núcleos urbanos pertenecientes a distintos términos municipales y puede ser por carretera, ferrocarril, transporte interior de mercancías y servicios interurbanos de viajeros. Esta actividad se refiere al movimiento de mercancías o pasajeros en vías públicas. Su objetivo es demostrar una reducción sustancial de las emisiones de GEI al:

- Aumentar o renovar la flota de vehículos de bajas o cero emisiones, logrando con esto mejorar la eficiencia del sistema de transporte intermunicipal con una menor huella de carbono.
- Hacer una sustitución creciente de combustibles fósiles por alternativos sostenibles y con carbono neto cero.

Los umbrales se han definido teniendo en cuenta que:

- Los vehículos que usan biocombustibles sostenibles también son elegibles debido a los desafíos que existen para la electrificación de vehículos que se utilizan en rutas interurbanas. A diferencia de los buses urbanos, las tecnologías de vehículos con cero emisiones de escape aún no están disponibles comercialmente para el transporte interurbano; por lo tanto, el umbral debe revisarse en el 2028, con el objetivo de analizar la comparación modal de turno con los automóviles en transporte interurbano y con los desarrollos tecnológicos en el sector. Sin disponibilidad comercial de vehículos con cero emisiones de escape para esta actividad, la sustitución de combustible fósil por biocombustibles sostenibles y biogás se considera una opción de mitigación relevante para algunos modos de transporte a mediano plazo.
- Para aquellos modos de transporte donde el despliegue de vehículos de cero emisiones es inviable, dados los requisitos de densidad de energía o los costos de la tecnología, los biocombustibles sostenibles y biogás, así como los combustibles electrónicos se pueden implementar para su uso en motores de vehículos convencionales.

- El material rodante de cero emisiones directas (para carga o pasajeros) es elegible debido a que, con la combinación energética actual, las emisiones globales asociadas con el transporte ferroviario de cero emisiones directas (es decir, eléctrico o de hidrógeno bajo en carbono) se encuentran entre las más bajas en comparación con otros modos de transporte.

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD

El transporte interurbano es elegible siempre que cumpla con **alguno de los siguientes criterios:**

Criterios generales para todos modos de transporte:

- Aquella flota de vehículos o material rodante destinados al transporte intermunicipal, sea de carga o pasajeros, carretero, férreo o fluvial/marítimo con cero emisiones directas (p. ej., eléctricos o hidrógeno bajo en carbono) son elegibles automáticamente, ●
- La flota de vehículos o material rodante, “sea de carga o pasajeros, carretero, férreo o fluvial/marítimo”, que usa biocombustibles sostenibles y biogás, garantizados por diseño tecnológico o por monitoreo continuo y verificación de terceros, también son elegibles. Asegurar el uso de tecnologías de transporte que permitan el uso del 100% de biocombustibles.

Terrestre:

- Aquella flota de vehículos o material rodante destinados al transporte intermunicipal, sea de carga o pasajeros con cero emisiones directas (p. ej., eléctricos o hidrógeno bajo en carbono) son elegibles automáticamente, ●
- La flota de vehículos o material rodante, “sea de carga o pasajeros, carretero, férreo o fluvial/marítimo”, que usan biocombustibles sostenibles y biogás, garantizados por diseño tecnológico o por monitoreo continuo y verificación de terceros, también son elegibles.

Férreo:

- El material rodante para el transporte de pasajeros con cero emisiones directas es elegible.

- El material rodante para el transporte de carga con cero emisiones directas es elegible.

Fluvial/marítimo:

- Embarcaciones fluviales (p. ej., embarcaciones híbridas) son elegibles si las emisiones directas de CO₂e por tonelada-kilómetro (tCO₂e/tkm) o por tonelada - milla náutica (tCO₂e/tnm) son un 50% más bajas que las emisiones de CO₂ de referencia promedio de vehículos de servicios pesados, según lo definido en el reglamento correspondiente

CRITERIOS DE NO ELEGIBILIDAD

La flota de vehículos o material rodante que transportan combustibles fósiles o combustibles fósiles mezclados con alternativos no son elegibles.

REQUISITOS DE CUMPLIMIENTO GENERALES

La actividad o el proyecto debe demostrar el cumplimiento de los requisitos de cumplimiento generales de la taxonomía.

REQUISITOS DE CUMPLIMIENTO ESPECÍFICOS

Los requisitos de cumplimiento de esta actividad son iguales a los estipulados en el transporte público urbano.

T5. TRANSPORTE PARTICULAR

DEFINICIÓN

Los vehículos eléctricos particulares con cero emisiones directas ayudan a reducir significativamente las emisiones de GEI. Adicionalmente, se han desarrollado otras tecnologías basadas en fuentes de energía renovable, como el hidrógeno bajo en carbono, que también son cero emisiones directas y por lo tanto son directamente elegibles.

CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD

Los vehículos o las embarcaciones para el transporte particular con cero emisiones directas (p. ej., electricidad o hidrógeno bajo en carbono) son elegibles directamente. Las flotas de vehículos híbridos serán elegibles sólo hasta el año 2026.

CRITERIOS DE NO ELEGIBILIDAD

Los vehículos híbridos con sistemas que utilizan diésel no son elegibles.

REQUISITOS DE CUMPLIMIENTO GENERALES

La actividad o el proyecto debe demostrar el cumplimiento de los requisitos de cumplimiento generales de la taxonomía.

REQUISITOS DE CUMPLIMIENTO ESPECÍFICOS

Transición a una economía circular:

- Existen medidas para gestionar los residuos tanto en la fase de uso (mantenimiento) como al final de la vida útil de la flota, incluso mediante la reutilización y el reciclaje de las baterías y los aparatos electrónicos (en particular las materias primas críticas que contienen), de acuerdo con el tipo de residuos.

Prevención y control de la contaminación:

- En cuanto a la contaminación atmosférica y sonora, los vehículos de transporte particular deben acatar las políticas incorporadas en el Foro Mundial para la Armonización de Regulación de Vehículos de la WP29.

BORRADOR