

PROYECTO DE RESOLUCION *Por la cual se reglamentan los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a vehículos eléctricos en líneas livianas y pesadas rígidos, articulados y biarticulados que deben realizar los Centros de Diagnóstico Automotor y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos****

FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Publicación: desde el día 18 de marzo hasta el día 02 de abril de 2021						
26/03/2021	Ivan Garcia Franco igarcia@autocomobility.com	Gerente de Asuntos Públicos Autoco Mobility S.A.S.	<p>1. MODIFICAR EL ARTICULO 3º, QUEDANDO ASÍ:</p> <p>Artículo 3. Descuento en el valor de la Revisión Técnico Mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos. Los Centros de Diagnóstico Automotor aplicarán un descuento del cincuenta por ciento (50% en el valor del servicio de la revisión técnica mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos a los rangos de precios determinados en el artículo 1 de la Resolución 3318 de 2015 del Ministerio de Transporte, o aquella que la modifique, añada o sustituya.</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>En Colombia se ha venido desarrollando una política pública para impulsar la movilidad eléctrica. Se han expedido distintos CONPES (Crecimiento verde, Calidad de Aire, etc.), la Ley 1964 de 2019, así como distintos decretos reglamentarios, y especialmente la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica ENME, que buscan impulsar de manera acelerada la transición energética en movilidad, buscando la cero emisiones, con vehículos eléctricos. En este sentido, es claro que la voluntad en que Colombia da el paso a vehículos amigables con el medio ambiente dependerá de los estímulos e incentivos que se otorguen a corto, mediano y largo plazo, para estimular que cada vez más usuarios decidan adquirir vehículos eléctricos (VE).</p> <p>Por lo anterior, se propone un descuento del 50% para concretar un beneficio que sea realmente atractivo para los usuarios, que realmente refleje los costos operativos del CDA en la RTM de los vehículos eléctricos y que esté acorde al parque automotor de VE en el país. Por ejemplo, a cierre de 2020, solo habían registrados en el país 10.612 VE, sobre un total de 16 millones de vehículos, es decir, el 0,07% del parque son VE, por lo que otorgar un descuento de un 50% no tendría un impacto significativo en la gestión de los CDA, pero sí tendría un impacto y atractivo para los potenciales usuarios de estas tecnologías.</p> <p>En cualquier caso, la meta del gobierno nacional es tener a 2030 un parque de 600 mil VE, de un parque total que superará en ese momento los 20 millones de vehículos, con lo cual, realmente el impacto en la RTM será muy bajo por no decir insignificante. ¡Hay que otorgar incentivos atractivos y contundentes!</p> <p>Por otra parte, en 2021, la tarifa establecida en la Resolución 3318 de 2015 del Ministerio de Transporte, más los demás gravámenes que hoy pagan los usuarios al hacer la RTM, por ejemplo, para un automóvil liviano, se descompone así:</p> <p>Se observa que más del 30% del total a pagar por los usuarios corresponde a gravámenes o tasas, que no son propiamente relacionados con la revisión. Más allá de eso, entonces, en este caso, el descuento del 30% de la tarifa sería de solo \$45.222 (Valor \$150.739 x 30%), con lo cual, el valor total a pagar sería de \$177.282.</p> <p>Sin embargo, si se establece el descuento del 50%, el total a pagar decondería a \$142.135, lo cual sí sería muy atractivo para los usuarios.</p> <p>Hay que también considerar que la RTM de los VE es mucho más sencilla, pues se omite todo lo relacionado con la verificación de cumplimiento de las emisiones contaminantes y los costos asociados a compra de equipos, mantenimiento, calibración y certificación de equipos de medición de gases, que, dentro de la canal de costos, es la que más tiene pesos (puede ser casi un 50% de los costos).</p> <p>Agradecemos de antemano su atención y esperando que estas amables recomendaciones sean tenidas en cuenta de forma integral en la resolución definitiva, nos despedimos.</p>		X	<p>No acogida: De acuerdo con el estudio técnico realizado el crecimiento del parque automotor eléctrico se ha acelerado en los últimos años, por lo que un incremento del 50% puede afectar la sostenibilidad financiera de los CDA en el corto plazo, especialmente en la referencia a la línea de vehículos pesados. Teniendo esto en cuenta y que el ciudadano no referencia los estudios que basen su solicitud de descuento de un 50% la solicitud no es acogida.</p>

			<p>Parágrafo. En todo caso, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte podrán evaluar el descuento en el valor de la Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos, si se da alguna circunstancia técnica, económica o de crecimiento de parque automotor que lo haga necesario.</p> <p>JUSTIFICACIÓN:</p> <p>Ahora bien, otro punto a ajustar es el de la reevaluación de las tarifas con descuentos a los cuatro (4) años, como se plantea en el borrador de normas. Si sale de esta manera, se convertiría en un claro desincentivo a la movilidad eléctrica, y un mensaje contrario al impulso a estas tecnologías. Lo anterior, debido a que, como se conoce, el Decreto 0019 de 2012 estableció que los vehículos nuevos de servicio particular diferentes a motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión de emisiones contaminantes a partir del sexto (6º) año contado a partir de la fecha de su matrícula, luego cada año. Así las cosas, establecer en esta Resolución que la tarifa puede cambiar antes de cuatro (4) años, sería equivalente a decir que los nuevos propietarios o potenciales usuarios de VE no tendrían ningún incentivo en la materia. Es por lo que se propone que se deje el parágrafo solo enunciativo, dando la facultad a los Ministerios de ambiente y de transporte, de ajustar las tarifas, en la medida del crecimiento del parque de VE y otras variables que se consideren, sin establecer años. Así, los usuarios ven en el descuento del 50% en la RTM un beneficio que podría aplicarse si, por ejemplo, adquieren un VE este año 2021. Si cambia la tarifa de descuento antes de 10 años, sería un total fiasco y un mensaje contradictorio, no de estímulo, sino de desincentivo.</p>	X		<p>Acoge. Se procede a modificar el proyecto de resolución en el sentido de dejar esta evaluación a partir de 2020, propuesta se sustenta, adicional a lo justificado en la observación, en las metas del CONPES de crecimiento verde y la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica ENME, las cuales contemplan la incorporación de 600.000 vehículos al parque automotor Colombiano para el año 2030.</p> <p>Para esta misma fecha se encuentran los vencimientos de los compromisos adquiridos por Colombia en el marco de la NIC (Acuerdo de París), siendo la movilidad eléctrica uno de los pilares para el logro de la meta de reducción de GE.</p>
26/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco paulacardona@fenaco.co m.co	Directora Gerente Fenaco Presidencia Nacional	<p>Artículo 1. Objeto: El artículo en mención, no define si los lineamientos y tarifas aplican únicamente a vehículos que funcionen exclusivamente de manera eléctrica, o si aplica a vehículos convertidos o híbridos.</p> <p>Sugerimos excluir a los vehículos híbridos.</p>	X		<p>Acoge parcialmente: se acoge en el sentido de incluir un parágrafo al artículo 3 del proyecto de resolución objeto de consulta en el cual se realice la aclaración de la aplicación del descuento para los casos en los que el vehículo presente conversión de sistema de combustión interno a eléctrico, dejando este condicionado a que este pronunciamiento por parte de las autoridades competentes.</p> <p>No se acoge en lo relacionado a la inclusión de vehículos híbridos dentro del descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos, como quiera que la Ley 1964 de 2019 define claramente quienes son beneficiarios de los incentivos de los que trata dicha Ley, definiendo para este fin a los vehículos eléctricos como "un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen energía de un sistema de almacenamiento de energía almacenable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la energía a través de colectores. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica o híbrido como medio para suministrar energía eléctrica", pronunciando dentro de esta definición que estos vehículos deben ser impulsados exclusivamente por uno o más motores eléctricos, determinando para este efecto que los vehículos híbridos no hacen parte dentro de las políticas determinadas dentro del artículo 4 de la Ley 1964 de 2019, la cual es objeto de reglamentación por parte del proyecto de resolución objeto de consulta.</p>
			<p>Artículo 3. Descuento en el valor de la Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos. Quisiéramos conocer el estudio que da como resultado un descuento del 30% en el valor de servicio de la RTM.</p> <p>Nos parece un descuento demasiado alto, pues no se califican 5 defectos de 189 en pasados y de 156 en livianos y no se realiza una de seis pruebas con equipos, pero al igual se debe hacer la inspección sensorial completa.</p> <p>De igual manera, no define si el documento también aplica a los valores de SICOV y demás recaudos.</p>	X		<p>Acoge parcialmente: Se coge en el sentido de publicar el estudio que sustenta el porcentaje de descuento de la tarifa objeto de reglamentación en el proyecto de resolución objeto de observación, el cual estará dispuesto para consulta de la ciudadanía en la página web del Ministerio de Transporte. En lo demás, es importante aclarar que en el estudio no se tuvieron en cuenta únicamente la cantidad de procesos involucrados, sino el efecto que la reducción de estos procesos tendría en los costos. Además, para la proyección del descuento, se tuvo en cuenta el parque automotor de vehículos eléctricos a 2020 y su proyección a los próximos 10 años. Teniendo en cuenta que en la actualidad solo existen alrededor de 0,1% de vehículos eléctricos que potencialmente se verían beneficiados por este programa y que en la actualidad es imposible que un CDA postpago los atienda a todos bajo este descuento, aun se encuentra que los CDA pueden obtener beneficios inclusive si uno solo de año atiende todo el parque automotor eléctrico.</p>
			<p>Artículo 5. Lineamientos técnicos para realizar la revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. L.4. Sistema de Frenos Del numeral 6.12 Motor; los defectos "Pérdida de aceite sin goteo continuo" y "Pérdida de aceite con goteo continuo". Eliminar Sistema de frenos y colocar "Motor".</p>	X		<p>Acoge parcialmente: Se acoge en el sentido de eliminar el numeral 4 del artículo 5, para lo cual se procede a modificar el proyecto de resolución en lo pertinente a este.</p> <p>No se coge en lo demás, toda vez que los aspectos relacionados a defectos asociados al motor: pérdida de aceite con goteo o sin goteo continuo, son objeto de inspección para aquellos motores que cuenten con lubricación.</p>

	<p>John Freddy Flores fredyflores@diagnostya.com m</p> <p>29/03/2021</p> <p>Diagnostya SAS</p>	<p>Título sugerido Resolución:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a vehículos eléctricos e híbridos y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos e híbridos.</p> <p>Justificación:</p> <p>El presente proyecto de resolución debería incluir las líneas de inspección para motocicletas, ciclomotor (inspección) y motocicleta, lo anterior en concordancia al artículo 50° del Código Nacional de Tránsito Ley 745 del 2002, de igual manera debería contemplar los vehículos híbridos de fábrica, estos últimos son los vehículos que tiene mayor crecimiento en el mercado, más que los eléctricos.</p> <p>Título sugerido Resolución:</p> <p>Artículo 2. Ambito de Aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente Resolución aplican a los inmatriculados en la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos e híbridos en todo el territorio nacional y para los Centros de Diagnóstico Automotor legalmente constituidos y registrados ante el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT</p> <p>Justificación:</p> <p>Debería contemplar los vehículos híbridos de fábrica, estos últimos son los vehículos que tiene mayor crecimiento en el mercado que los eléctricos.</p> <p>Justificación:</p> <p>Debería contemplar los vehículos híbridos de fábrica, estos últimos son los vehículos que tiene mayor crecimiento en el mercado, más que los eléctricos. En cuanto al porcentaje de descuento propuesto y al no ser publicado el documento y/o financiero que estableció este valor, se propone la revisión de estos valores en aras de disminuir el valor, en las diferentes mediciones de la CER (Capacidad Efectiva de Revisión) encontramos que la prueba de emisiones contaminantes toma en promedio un 20% del total del tiempo de una Revisión Técnico mecánica y de emisiones Contaminantes, tal como se puede evidenciar en la siguiente cuadro.</p> <p>ESTACIÓN EQUIPOS TIEMPOS (min) PORCENTAJE SENSORIA Profundímetro, detector de holguras, 6 23% TRANSMISOR sonda, pulsador 6 23%</p>	<p>X</p> <p>X</p>	<p>Acepta Parcialmente: se acepta en el sentido de incluir en el proyecto de resolución los defectos asociados a las tipologías contempladas en las NTC 6218 y 6282 y adoptadas por esta cartera ministerial mediante la Resolución 6189 del 2019 .</p> <p>No se acepta en lo relacionado a la inclusión de vehículos híbridos dentro del descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos, como quiera que la Ley 1964 de 2019 definió claramente quienes eran beneficiarios de los incentivos de los que trata dicha Ley, definiendo para esta fin a los vehículos eléctricos como "Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía almacenable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de celdas. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica o bando como medio para suministrar energía eléctrica", entendiendo dentro de esta definición que estos vehículos deben ser impulsados exclusivamente por uno o más motores eléctricos, determinando para este efecto que los vehículos híbridos no hacen parte dentro de las políticas determinadas dentro del artículo 4 de Ley 1964 de 2019, la cual es objeto de reglamentación por parte del proyecto de resolución objeto de consulta.</p> <p>No acepta: La Ley 1964 de 2019 definió claramente quienes eran beneficiarios de los incentivos de los que trata dicha Ley, definiendo para esta fin a los vehículos eléctricos como "Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía almacenable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de celdas. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica o bando como medio para suministrar energía eléctrica", entendiendo dentro de esta definición que estos vehículos deben ser impulsados exclusivamente por uno o más motores eléctricos, determinando para este efecto que los vehículos híbridos no hacen parte dentro de las políticas determinadas dentro del artículo 4 de Ley 1964 de 2019, la cual es objeto de reglamentación por parte del proyecto de resolución objeto de consulta.</p> <p>Se acepta parcialmente, el publicar el estudio que sustenta la medida. Sin embargo, es importante aclarar que en el estudio no se basaron en cuanto únicamente la cantidad de procesos inmatriculados, sino el efecto que la reducción de estos procesos tendría en los costos. Además, para la proyección del descuento, se tuvo en cuenta el parque automotor de vehículos eléctricos a 2020 y su proyección a los próximos 10 años. Teniendo en cuenta que en la actualidad solo existen alrededor de 0,1% de vehículos eléctricos que potencialmente se verían beneficiados por este programa y que en la actualidad es imposible que un CDB presuma las ayudas a todos bajo este descuento, aun se encuentra que los CDB puedan obtener beneficios inclusive si uno solo de ellos atendiera todo el parque automotor eléctrico</p> <p>No se acepta en lo relacionado a vehículos híbridos, como quiera que la Ley 1964 de 2019 definió claramente quienes eran beneficiarios de los incentivos de los que trata dicha Ley, definiendo para esta fin a los vehículos eléctricos como "Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía almacenable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de celdas. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica o bando como medio para suministrar energía eléctrica", entendiendo dentro de esta definición que estos vehículos deben ser impulsados exclusivamente por uno o más motores eléctricos, determinando para este efecto que los vehículos híbridos no hacen parte dentro de las políticas determinadas dentro del artículo 4 de Ley 1964 de 2019, la cual es objeto de reglamentación por parte del proyecto de resolución objeto de consulta.</p>
--	--	---	-------------------	--

		<p>[AS al neador al paso, banco de suspensión, redillas de frenos. 4 15% GASES analizador de gases, sonda de temperatura, captador de rpm, sonda de muestreo, termohigrometro, cronómetro, opacímetro 5 19% LUCES luxímetro, fleómetro. 5 12% RUIDOS sondaómetro, captador rpm 2 8%</p> <p>En cuanto a la prueba de vehículos híbridos se deberá tener presente que la tecnología utilizada en este tipo de vehículos no siempre permite prueba de emisiones contaminantes al motor de combustión interna, esto debido a que el sistema de propulsión es autónomo, es decir, el mismo se encarga de gestionar las transiciones entre el motor de combustión interna y eléctrico, sin que el conductor tenga que interferir en su funcionamiento. De este modo, determina cómo funciona un vehículo híbrido. Sin embargo, también ofrecen la posibilidad de que nosotros mismos alijamos con qué nos desplazamos (esto aplica en algunos modelos que tenemos en el país, por ejemplo el Toyota Corolla, Kia Sportage Híbrido, entre otros, para ello, las marcas configuran una serie de modos de conducción que son los que dictan el funcionamiento del sistema de propulsión, esta es una de las muchas razones por las que el costo de la prueba de emisiones contaminantes de un vehículo híbrido es más compleja.</p> <p>Fuentes: https://www.autobild.es/practicos/como-funciona-coche-hibrido-todos-detalles-508239 https://toyota.com.co/2020/12/01/las-10-caras-hibridas-y-electricas-mas-vendidas-de-colombia-en-estructura-2020/</p>			
		<p>Título sugerido Resolución.</p> <p>Artículo 5. Lineamientos técnicos para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de vehículos eléctricos de las líneas liviana y pesada rígidos, articulados y biarticulados, se realizará conforme a los lineamientos de la Norma Técnica Colombiana – NTC 5375 exceptuando cuando aplique de la revisión los siguientes defectos contenidos en la citada Norma: Iberración de tubos de escape en el habitáculo o cabina de pasajeros establecido en el numeral 6.2.1 Habitáculo del conductor y del pasajero del numeral 6.2 Revisión Interior. Revisión Interior: Del numeral 6.2.1 Habitáculo del conductor y pasajeros, el defecto: "Tubos de escape en el habitáculo o cabina de los pasajeros o conductor...". ... 7.5 EMISIONES CONTAMINANTES EN LOS GASES DE ESCAPE Descripción del defecto A B Concentraciones de gases y sustancias contaminantes mayores a las establecidas por la autoridad competente. ... 7.11 MOTOR Y CAA Mediante inspección sensorial, se busca detectar: Pérdidas de aceite sin goteo continuo. Pérdidas de aceite con goteo continuo. Mal estado del cableado eléctrico. Fugas en el sistema de refrigeración, cuando aplique.</p> <p>Justificación:</p> <p>La calificación de los defectos dependerá de la tipología del vehículo en prueba, por lo que se sugiere dejarla en blanco, cuando aplique y la inclusión de los defectos para motocicletas.</p>	X		<p>Acoge parcialmente: Se acoge en el sentido de incluir la palabra cuando aplique a la redacción del artículo 5 del proyecto de resolución objeto de consulta.</p> <p>No se acoge en lo relacionado a la inclusión de los defectos asociados a motocicletas, como quiera que conforme a lo establecido en la Resolución 6589 de 2019, ya se incluyó lo relacionado a motocicletas eléctricas.</p>

30/03/2021	Nancy Vanessa Tache Olmos Nancy Vanessa Tache Olmos	N/A	<p>Buenos días, de acuerdo a lo leído no me quedan claros los siguientes puntos:</p> <p>* En primer lugar para los ciclomotores que son todos aquellos menores a un motor de 4000 watti, que no contamos en nuestra ciudad con CDA que podamos hacer teniendo en cuenta que estos tienen una autonomía solo de 50 km y es muy difícil desplazarse a otra ciudad por ejemplo llegar no cuenta con CDA para ciclomotores es muy difícil esta situación y la policía nos podría inmovilizar el vehículo, es necesario tener esta seguridad por que solo estan autorizados para motos electricas y son motos grandes con motores mayores a 4000 y actualmente no se hace esa diferenciación correctamente y adicional a esto son muy pocas las motos electricas con este caracteristicas por ELLO ES URGENTE CERTIFICAR LOS QUE HACEN LA SOLICITUD PARA CICLOMOTORES.</p> <p>Actualmente en Bogotá se certificaron unos CDA pero solo para motos electricas pero no existe ninguno para ciclomotores tengan estos en cuenta por que la respuesta es que si hay pero ustedes no ven esta diferencia entre moto electrica y ciclomotor De antemano agradezco su atención y son tenga en cuenta estos puntos</p>		<p>No accedió. Se evidencia que la observación realizada no recae en el alguno de los apartes del texto propuesto en el proyecto de resolución publicado para observaciones de la ciudadanía. El objeto de reglamentación propuesta es el reglamentar los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a vehículos eléctricos en líneas livianas y pesadas rígidos, articulados y bicarrilados que deben realizar los Centros de Diagnóstico Automotor y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos; lo manifestado en su observación recae sobre lineamientos dados en la Resolución 6589 de 2019, por medio de la cual se modifican los artículos 6.9,10,11,12,21,22,27 y 30 de la Resolución 3768 de 2013.</p>
30/03/2021	Fabián Chimbí Gomez fchancimbí@hotmail.c om	N/A	<p>Buen día</p> <p>Agradezco su colaboración con la inclusión de las categorías de ciclomotores, mopad y demás vehículos eléctricos relacionados en la resolución 160 del 2017 ya que en los pocos CDA autorizados o certificados no cuentan con este tipo de categorías, en el caso de los usuarios de ciclomotores no podemos realizar este tipo de revisión porque los cda solo estan realizando esta revision a los vehiculos con la categoría de motos electricas ante el punt agradezcos su colaboración y pronta gestión ya que somos muchos usuarios con ciclomotores afectados por la falta de cda autorizados para este tipo de vehiculos</p>	X	<p>Accedió parcialmente se accede en el sentido de incluir en el proyecto de resolución los defectos asociados a las tipologías contempladas en las NTC 6218 y 6282 y adoptadas por esta cartera ministerial mediante la Resolución 6589 de 2019.</p> <p>No se accede en lo demás, como quiera que se evidencia que la observación realizada no recae en el alguno de los apartes del texto propuesto en el proyecto de resolución publicado para observaciones de la ciudadanía. El objeto de reglamentación propuesta es el reglamentar los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a vehículos eléctricos en líneas livianas y pesadas rígidos, articulados y bicarrilados que deben realizar los Centros de Diagnóstico Automotor y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos; lo manifestado en su observación recae sobre lineamientos dados en la Resolución 6589 de 2019, por medio de la cual se modifican los artículos 6.9,10,11,12,21,22,27 y 30 de la Resolución 3768 de 2013.</p>
31/03/2021	Andrés Felipe Tovar Pérez Andrés Felipe Tovar Pérez	N/A	<p>Muy buenos días</p> <p>Me gustaría saber si ya hay un proyecto o algo adelantado por ustedes ya que en Colombia no hay centro de diagnóstico y de gases para las motos electricas que estan catalogos como ciclomotor ósea que pertenecen a motores de 3000 watti hacia abajo solamente hay en el país de esos centros de diagnóstico para lo que tienen motor de 4000 watti no adelante que esas si figuran como moto electrica, pero para ciclomotores no hay nada ósea de 3000 what's no hay y que están haciendo para darles instrucciones al personal de la policía de tránsito o guardas civiles ya que mantienen quitando motos electricas que figuran como ciclomotor.</p> <p>También me gustaría saber que están haciendo o adelantando con las motos electricas o ciclomotores que llegaron en el 2017 y que por tal motivo están asenta de tener matricula, seguro y tencomecanica ya que está así se manifiesta la resolución 160 del 2017 ya que los uniformados no tienen el estudio o conocimiento y también siguen haciendo campeonatos por su desconocimiento de esta resolución 160 del 2017 que están haciendo para que los uniformados sepan de esos reconocimientos para nuestras motos es que uno que no trabaja con tránsito Soy una persona del común sepa leyes y normal de tránsito y los que trabajan con el ministerio de tránsito no lo sepan mejor que se les eduqué sobre el tema de la movilidad electrica para que a nosotros los usuarios de esta movilidad no se nos vuelva una pesadilla cada vez que nos para un señor de tránsito que por no hacer una campaña ustedes de que conozcan las nuevas regulaciones o beneficios de la movilidad electrica ellos nos tratan como si fuéramos ladrones por el desconocimiento de ellos yo soy usuario de una moto electrica que para la resolución 160 de febrero del 2017 soy ciclomotor de 3000 what's que estoy asenta de tener matricula o placa, seguro y tencomecanica pero veo que solo lo sabemos nosotros que están haciendo o que van hacer con este tema de las motos electricas o ciclomotores que están matriculadas en la resolución 160 de febrero del 2017 les agradezco su atención prestada y pronta respuesta gracias.</p>		<p>No accedió. Se evidencia que la observación realizada no recae en el alguno de los apartes del texto propuesto en el proyecto de resolución publicado para observaciones de la ciudadanía. El objeto de reglamentación propuesta es el reglamentar los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a vehículos eléctricos en líneas livianas y pesadas rígidos, articulados y bicarrilados que deben realizar los Centros de Diagnóstico Automotor y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos; lo manifestado en su observación recae sobre lineamientos dados en la Resolución 6589 de 2019, por medio de la cual se modifican los artículos 6.9,10,11,12,21,22,27 y 30 de la Resolución 3768 de 2013.</p>

		<p>Artículo 1. Objeto: Es importante eliminar el concepto de "emisiones contaminantes" toda vez que a los vehículos eléctricos no se les realiza esta prueba.</p> <p>Al mencionar "vehículos eléctricos", se contemplan también las tipologías de motocicletas y ciclomotores, los cuales son revisados en líneas de montaje, y que para esta Resolución no se contemplan, es importante especificar las tipologías a revisar y las líneas de servicio a lo contemplado en la Resolución 6589 de 2019, para cubrir los vehículos que también pueden presentarse como eléctricos para no generar un vacío regulatorio con estas tipologías.</p> <p>PROPUESTA DE REDACCIÓN: Artículo 1. Objeto: La presente resolución tiene por objeto regular los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnica mecánica de vehículos eléctricos (trianas, motocaros, cuatrimotores, triciclos, motocicletas, cuadríciclos, pesados rígidos, articulados y biarticulados) en líneas de montaje, pesadas y livianas, que deben realizar los Centros de Diagnóstico Automotor y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnica mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos.</p> <p>Con relación a el objeto de la Resolución: ¿Cuál será el proceder de los CDA's en el caso de que llegue un vehículo automotor convertido a eléctrico? ¿se deberá solicitar un certificado de homologación como el de los vehículos convertidos a GMV? ¿Cuál será la directiva para los vehículos híbridos?</p>	X	<p>Asignó parcialmente: se acepta en el sentido de incluir un parágrafo al artículo 3 del proyecto de resolución objeto de consulta en el cual se realice la aclaración de la aplicación del descuento para los casos en los que el vehículo presente conversiones de sistema de combustión interno a eléctrico, dejando este condicionado a que exista pronunciamiento por parte de las autoridades competentes.</p> <p>No se acepta en lo relacionado a la inclusión de vehículos híbridos dentro del descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos, como quiera que la Ley 1964 de 2010 definió claramente quienes son beneficiarios de los incentivos de los que trata dicha Ley, definiendo para este fin a los vehículos eléctricos como "Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen energía de un sistema de almacenamiento de energía renovable, como baterías, o otros dispositivos posibles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la energía a través de cobertores. Entre vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica o bordo como medio para suministrar energía eléctrica", entendiéndose dentro de esta definición que estos vehículos deben ser impulsados exclusivamente por uno o más motores eléctricos, determinando para este efecto que los vehículos híbridos no han estado dentro de la política determinada dentro del artículo 4 de la Ley 1964 de 2010, la cual es objeto de reglamentación por parte del proyecto de resolución objeto de consulta.</p> <p>Ahora bien y en cuanto a lo relacionado a eliminar el concepto emisiones contaminantes, es importante mencionar que el nombre de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes está determinado en la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, nombre que para ser cambiado deberá someterse a modificación desde la Ley que lo determina de esta manera. Es importante tener presente que este es el nombre compuesto dado a este revisión, el cual no está atado a que se realicen las revisiones tanto técnicas, mecánicas o de emisiones contaminantes, sino que fue determinado por la ley de esta manera, motivo por el cual no se acepta la observación en este sentido.</p>
		<p>Artículo 2: El término intensados no es adecuado, ya que se puede interpretar que ciertos actos no se realizan esta prueba.</p> <p>PROPUESTA DE REDACCIÓN: Artículo 2. Ambito de Aplicación: Las disposiciones contenidas en la presente Resolución aplica para la realización de la revisión técnica mecánica para vehículos eléctricos en todo el territorio nacional y para los Centros de Diagnóstico Automotor legítimamente constituidos y registrados ante el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.</p>	X	<p>No se acepta en cuanto a la palabra intensados es importante señalar que el descuento aplica para el intensado, es decir recaer en el sujeto, motivo por el cual no se acepta su observación.</p> <p>En cuanto a lo relacionado a eliminar el concepto emisiones contaminantes, es importante mencionar que el nombre de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes está determinado en la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, nombre que para ser cambiado deberá someterse a modificación desde la Ley que lo determina de esta manera. Es importante tener presente que este es el nombre compuesto dado a esta revisión, el cual no está atado a que se realicen las revisiones tanto técnicas, mecánicas o de emisiones contaminantes, sino que fue determinado por la ley de esta manera, motivo por el cual no se acepta la observación en este sentido.</p>
		<p>Artículo 3. Se debe tener en cuenta el incremento de costos en materia de seguridad industrial a los inspectores que el CDA debe emplear para realizar la inspección a vehículos eléctricos.</p> <p>El porcentaje de reducción de la tarifa debe ser menor al relacionado en el proyecto, este cálculo debe contemplar la proporción de utilización de los equipos y procedimientos que se emplean dentro los requisitos de las NTC 5375 6282 y 6218 que no corresponden a más del 10%.</p> <p>Se debe eliminar la palabra "y de Transporte"</p> <p>PROPUESTA DE REDACCIÓN: Artículo 3. Descuento en el valor de la Revisión técnico mecánica para vehículos eléctricos. Los Centros de Diagnóstico Automotor aplicarán un descuento del treinta por ciento 30% en el valor del servicio de la revisión técnica mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos a los regímenes determinados en el artículo 3 de la Resolución 3318 de 2015 del Ministerio de Transporte, o aquella que lo modifique, adicione o sustituya.</p>	X	<p>Se acepta parcialmente: se elimina la palabra y de transporte que se encontraba repetida</p> <p>No se acepta en lo demás, ya que es importante aclarar que en el estudio no se tuvieron en cuenta únicamente la cantidad de procesos involucrados, sino el efecto que este tendría en los costos. Además, para la proyección del descuento, se tuvo en cuenta el parque automotor de vehículos eléctricos a 2020 y su proyección a los próximos 10 años. Teniendo en cuenta que en la actualidad solo existen alrededor de 0.1% de vehículos eléctricos que potencialmente se verían beneficiados por este programa y que en la actualidad es imposible que un CDA protejista los atienda a todos bajo este descuento, aun se encuentra que los CDA pueden obtener beneficios inclusive si uno solo de ellos atiendiera todo el parque automotor eléctrico.</p>
		<p>A raíz del incremento proyectado en las matriculas de vehículos eléctricos año a año, 4 años se presenta como un periodo muy largo y que debe revisarse con una periodicidad menor, en consideración para sector es importante realizar la revisión cada 2 años.</p> <p>PROPUESTA DE REDACCIÓN: Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y de Ambiente y Desarrollo Sostenible, cada dos (2) años contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, deberán reevaluar el descuento determinado en el presente artículo y procederán a la adopción de este.</p> <p>En todo caso, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible podrán reevaluar el descuento en el valor de la Revisión técnico mecánica para vehículos eléctricos, antes del plazo indicado en el presente parágrafo, si se da alguna circunstancia técnica, económica o de crecimiento de parque automotor que lo haga necesario.</p>	X	<p>No accede. Es importante señalar que esta resolución se trabaja en el marco de una ley que promueve el uso de vehículos eléctricos, la propuesta de modificación cada 2 años es un desincentivo, cancela de cobertores dados los plazos establecidos por ley para la primera revisión técnica mecánica y de emisiones contaminantes (6 años para el caso del servicio particular; 2 años para motocicletas y servicio público). Adicionalmente no se soporta en cifras de impacto ambiental o económico, tomando en especial consideración que a la fecha el parque automotor eléctrico no supera el 1% del total nacional y que para 2030 se tiene previsto alcanzar 600.000 vehículos, lo cual no supera el 3% del total considerando de la tasa de crecimiento mínima para los próximos 9 años.</p>

<p>Cesar Yobani Ruiz Castiblanco wcastiblanco@ano-cda.org</p>	<p>Profesional en Area Técnica ISO-CDA</p>	<p>Artículo 4. De acuerdo a la Ley 2050 de 2020, la Agencia Nacional de Seguridad Vial debe adelantar campañas de sensibilización de la Revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes y los valores fijados para el servicio en los vehículos eléctricos son de injerencia para informar a los ciudadanos.</p> <p>PROPUESTA DE REDACCIÓN: Artículo 4. Publicidad e información a los usuarios. Los Centros de Diagnóstico Automotor deben fijar los valores de precios aplicando el descuento determinado en el artículo 3 de la presente resolución en un lugar visible al público garantizando que la información sea amplia, clara y suficiente al Usuario y la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá realizar campañas informativas acerca de los valores fijados con el descuento para la revisión Técnico mecánica de vehículos eléctricos.</p> <p>Artículo 5. Es importante eliminar el concepto de "emisiones contaminantes" toda vez que a los vehículos eléctricos no se le realizó esta prueba. Es importante identificar de manera independiente las normas exceptuadas en materia de emisiones contaminantes y emisiones sonoras que corresponden a las NTC 4231, 4983, 4194.</p> <p>Por otro lado, el cumplimiento de las tecnologías de vehículos (exceptando motocicletas y ciclomotores), no solo la NTC 5375 incluye excepciones de requisitos técnicos en materia de revisión Técnico mecánica, sino que también se encuentran requisitos que deben ser exceptuados en las NTC 6218 y 6282, toda vez que estos también pueden presentarse como eléctricos.</p> <p>PROPUESTA DE REDACCIÓN: Artículo 5. Lineamientos técnicos para realizar la revisión técnico-mecánica. La revisión Técnico mecánica de vehículos eléctricos (líneas, motocicletas, cuatrimotos, triciclos, motocicletas, cuadríciclos, pesados rígidos, articulados y biarticulados) en líneas livianas, pesadas y mixtas, se realizará exceptuando de la revisión los lineamientos de la Norma Técnica Colombiana – NTC 4231, 4983, 4194 y los siguientes defectos contenidos en los lineamientos de las Normas Técnicas Colombianas – NTC 5375, 6218 y 6282: NTC 5375 (líneas, motocamión, pesados rígidos, articulados y biarticulados) 1. Revisión de tubos de escape en el habitáculo o cabina de pasajeros establecido en el numeral 6.2.1 Habitáculo del conductor y del pasajero del numeral 6.2 Revisión Interior. Revisión Interior. Del numeral 6.2.1 Habitáculo del conductor y pasajeros, el defecto: "Tubos de escape en el habitáculo o cabina de los pasajeros o conductor." 2. 6.3 Elementos para Producir Ruido. "Del numeral 6.3.1. Dispositivos sonoros no permitidos, los defectos "Ausencia o defectos como perforaciones no originales o fisuras de los sistemas de salida de gases" y "Presencia de resonancias en el sistema de escape de gases". 3. 6.6 Emisiones Contaminantes. Del numeral 6.6.1 el defecto "De acuerdo con el tipo de vehículo automotor no deben exceder los niveles máximos permitibles establecidos por la legislación vigente y/o los límites más estrictos especificados por la autoridad ambiental municipal o regional competente. Las concentraciones de gases contaminantes se deben determinar mediante los procedimientos establecidos en las Normas Técnicas Colombianas relacionadas a continuación: Gasolina-4983, Diesel – 4231.</p>	<p>X</p> <p>Se excepte en el sentido de iniciar lo relacionado a las campañas de sensibilización.</p> <p>Se excepte parcialmente. Se aceptan los comentarios relativos a los siguientes numerales, toda vez que conceptual sobre lo relativo a motor y tubería escape de la competencia de este Ministerio.</p> <p>NTC5375: 6.2.1 Habitáculo del conductor y del pasajero del numeral 6.2 Revisión Interior. Revisión Interior. Del numeral 6.2.1 Habitáculo del conductor y pasajeros, el defecto: "Tubos de escape en el habitáculo o cabina de los pasajeros o conductor." 2. 6.3 Elementos para Producir Ruido. "Del numeral 6.3.1. Dispositivos sonoros no permitidos, los defectos "Ausencia o defectos como perforaciones no originales o fisuras de los sistemas de salida de gases" y "Presencia de resonancias en el sistema de escape de gases". 3. 6.6 Emisiones Contaminantes. Del numeral 6.6.1 el defecto "De acuerdo con el tipo de vehículo automotor no deben exceder los niveles máximos permitibles establecidos por la legislación vigente y/o los límites más estrictos especificados por la autoridad ambiental municipal o regional competente. Las concentraciones de gases contaminantes se deben determinar mediante los procedimientos establecidos en las Normas Técnicas Colombianas relacionadas a continuación: Gasolina-4983, Diesel – 4231. Del numeral 6.6.2, Concentraciones, el defecto "Los vehículos cuya emisiones de gases de escape tengan concentraciones de gases y sustancias contaminantes mayores a las establecidas por los requisitos legales ambientales definidos por la autoridad competente". Del numeral 6.6.3 los defectos "El uso de tubos de escape de escape horizontal en vehículos Diesel con capacidad de carga superior a tres (3) toneladas o diseñados para transportar más de diecinueve (19) pasajeros que transitan por la vía pública. Los tubos de escape de dichos vehículos deben estar dirigidos hacia arriba y efectuar su descarga a una altura no inferior a tres (3) metros del suelo o a quince (15) centímetros por encima del techo de la cabina del vehículo. Este ítem es aplicable solo a modelos anteriores a 2001." y "Ruturas, perforaciones o salidas adicionales al diseño del vehículo o diferente a las del equipo original, desajuste o inexistencia del sistema de escape". NTC 6218 (cuatrimotos, motocicletas y cuadríciclos) 2. Del numeral 6.3.7 Elementos para producir ruido, el defecto "6.3.7.1 ausencia o defectos como perforaciones no originales o fisuras de los sistemas de salida gases". 3. Del numeral 6.4 Emisiones Contaminantes en los gases de escape, el defecto "concentraciones de gases y sustancias contaminantes mayores a las establecidas por la autoridad competente", 6. Del numeral 6.8.3 Sistema de escape, los defectos: "defectos de estado del sistema de escape", "sistema de escape con roturas o perforaciones", "defectos en la sujeción del sistema de escape al bastidor", "escape con riesgo de disparamiento", "modificaciones, sustituciones o eliminación de algún componente del sistema de escape, por fuera de especificaciones del fabricante"</p>
---	--	---	---

		<p>Del numeral 6.6.2, Concentraciones, el defecto "Los vehículos cuyas emisiones de gases de escape tengan concentraciones de gases y sustancias contaminantes mayores a las establecidas por los requisitos legales ambientales definidos por la autoridad competente".</p> <p>Del numeral 6.6.3 los defectos "El uso de tubos de escape de descarga horizontal en vehículos Diésel con capacidad de carga superior a tres (3) toneladas o diseñados para transportar más de diecinueve (19) pasajeros que transiten por la vía pública. Los tubos de escape de dichos vehículos deben estar dirigidos hacia arriba y efectuar su descarga a una altura no inferior a tres (3) metros del suelo o a quince (15) centímetros por encima del techo de la cabina del vehículo. Este ítem es aplicable solo a modelos anteriores a 2001." y "Roturas, perforaciones o salidas adicionales al diseño del vehículo o diferente a las del equipo original, desajuste o inexistencia del sistema de escape".</p> <p>4. Motor: Del numeral 6.12 Motor, los defectos "Pérdidas de aceite sin goteo continuo", "Pérdidas de aceite con goteo continuo" y "Batería con soporte suelta o con riesgo de desprendimiento". 5. Sistema de Combustible: Del numeral 6.11, el defecto "Mala fijación, detenerse excesivo, fuga, riesgo de desprendimiento del depósito y de los conductos del combustible".</p> <p>NTC 6282 (Cuatrimotos, motocicletas y cuadríciclos)</p> <p>1. Del numeral 6.1 Revisión Exterior el defecto "6.1.1 Inexistencia de la tapa del depósito de combustible o posibilidad de apertura accidental".</p> <p>2. Del numeral 6.1.7 Elementos para producir ruido, el defecto "6.1.7.1 ausencia o defectos como perforaciones no originales o fisuras de los sistemas de salida gases".</p> <p>3. Del numeral 6.4 Emisiones Contaminantes en los gases de escape, el defecto "concentraciones de gases y sustancias contaminantes mayores a las establecidas por la autoridad competente".</p> <p>4. Del numeral 6.8 Motor y Transmisión, 6.8.1 Estado general del motor, los defectos: "pérdidas de aceite sin goteo", "Pérdidas de aceite con goteo" y "defectos en la batería (presencia de fugas de electrolito y estado de los bornes de conexión) cuando sea accesible para su inspección".</p> <p>5. Del numeral 6.8.2 Sistema de alimentación, los defectos: "Defectos de estado del depósito o de los conductos de combustible", "Defectos en la fijación del depósito o de los conductos al bastidor", "Conexiones eléctricas con riesgo de ignición" y "Pérdida de combustible".</p> <p>6. Del numeral 6.8.3 Sistema de escape, los defectos: "defectos de estado del sistema de escape", "sistema de escape con roturas o perforaciones", "defectos en la sujeción del sistema de escape al bastidor", "escape con riesgo de desprendimiento", "modificación, sustitución o eliminación de algún componente del sistema de escape, por fuera de especificaciones del fabricante"</p> <p>NTC 6282 (Tricimotos)</p> <p>1. Del numeral 6.3.8 Elementos para producir ruido, 6.3.8.1 Dispositivos sonoros no permitidos, los defectos: "Ausencia o defectos como perforaciones no originales o fisuras de los sistemas de salida de gases", "Presencia de reconstrucciones en el sistema de escape de gases".</p> <p>2. Del numeral 6.4 Emisiones Contaminantes en los gases, los defectos: "Concentraciones de gases y sustancias contaminantes mayores a las establecidas por la autoridad competente", "Incumplimiento de las condiciones establecidas en el procedimiento de revisión de emisiones contaminantes".</p> <p>3. Del numeral 6.8 Motor y Transmisión, 6.8.1 Estado general del motor, los defectos: "pérdidas de aceite sin goteo", "pérdidas de aceite con goteo", "defectos en la batería cuando sea accesible para su inspección" y "batería con riesgo de desprendimiento".</p> <p>4. Del numeral 6.8.2 Sistema de alimentación, los defectos: "Defectos de estado del depósito o de los conductos de combustible", "defectos en la fijación del depósito o de los conductos al bastidor", "proximidad excesiva entre los elementos que contienen combustible y la zona caliente del vehículo o las conexiones eléctricas" y "pérdida de combustible".</p> <p>5. Del numeral 6.8.3 Sistema de escape, los defectos: "defectos de estado del sistema de escape", "sistema de escape con roturas o perforaciones", "defectos de sujeción del sistema de escape al bastidor", "sistema de escape con riesgo de desprendimiento" y "modificaciones, sustituciones o eliminación de algún componente del sistema de escape, no autorizados".</p> <p>Para realizar la revisión Mecánica mecánica de vehículos eléctricos (lívanos, motocarros, cuatrimotos, tricimotos, motocicletas, cuadríciclos, pesados rígidos, articulados y biarticulados) en línea lívanos, pesados y mixtos, los vehículos deberán ingresar al Centro de Diagnóstico Automotor con carga eléctrica de la batería suficiente para sufrir el correspondiente procedimiento.</p> <p>Los operarios o inspectores de los Centros de Diagnóstico Automotor no podrán manipular los sistemas como baterías y cablesados, de los vehículos eléctricos de las líneas lívanos, pesados y mixtos.</p> <p>Parágrafo 1. Lo dispuesto en el presente artículo será aplicable hasta tanto los Ministerios de Transporte y de Ambiente y Desarrollo Sostenible adopten la Norma Técnica Colombiana o capitan el reglamento Técnico para la</p>	<p style="text-align: center;">X</p>	<p>NTC 6282 (tricimotos)</p> <p>1. Del numeral 6.3.8 Elementos para producir ruido, 6.3.8.1 Dispositivos sonoros no permitidos, los defectos: "Ausencia o defectos como perforaciones no originales o fisuras de los sistemas de salida de gases", "Presencia de reconstrucciones en el sistema de escape de gases".</p> <p>2. Del numeral 6.4 Emisiones Contaminantes en los gases, los defectos: "Concentraciones de gases y sustancias contaminantes mayores a las establecidas por la autoridad competente", "Incumplimiento de las condiciones establecidas en el procedimiento de revisión de emisiones contaminantes".</p> <p>5. Del numeral 6.8.3 Sistema de escape, los defectos: "defectos de estado del sistema de escape", "sistema de escape con roturas o perforaciones", "defectos de sujeción del sistema de escape al bastidor", "sistema de escape con riesgo de desprendimiento" y "modificaciones, sustituciones o eliminación de algún componente del sistema de escape, no autorizados".</p> <p>No se acoge en cuanto a eliminar el concepto de emisiones contaminantes, ya que el nombre de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes está determinado en la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, nombre que para ser cambiado debería someterse a modificación desde la ley que lo determina de esta manera. Es importante tener presente que en el nombre compuesto dado a esta revisión, el cual no está atado a que se realicen las revisiones tanto técnica, mecánica o de emisiones contaminantes, sino que fue determinado por la ley de esta manera, motivo por el cual no se acoge la observación en este sentido.</p>
	<p>Considerando Párrafo 6: La Resolución modificatoria 4303 de 2015 no modifica la Resolución 3768 de 2013.</p>	<p style="text-align: center;">X</p>	<p>Acogida: Se corrigió el último número de la resolución en el párrafo por la 4304 de 2015.</p>	
	<p>Considerando Párrafo 6: Las normas técnicas adoptadas no definen procedimientos para realizar la revisión.</p>	<p style="text-align: center;">X</p>	<p>Acogida: se elimina de la redacción del párrafo 6 de la parte considerativa la palabra procedimiento.</p>	
	<p>Considerando Párrafo 7: La NTC 5375 incluye únicamente requisitos de revisión para vehículos lívanos, pesados, motocicletas y motocarros.</p>	<p style="text-align: center;">X</p>	<p>Acogida: se ajusta redacción del párrafo conforme a lo determinado en la NTC 5375.</p>	

31/03/2021	Tatiana Alejandra Villa Tempe tatiana.villa@onac.org.co	Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC	Considerando Párrafo 8: La resolución 6589 de 2019 incluye tipologías adicionales a las mencionadas en el párrafo.	X	Acogida, se incluyen demás tipologías.
			Considerando Párrafo 12: Falta la palabra "pueden cobrar" después de Centros de Diagnóstico Automotor	X	Acogida, se adicionan las palabras pueden cobrar al párrafo objeto de observación.
			Artículo 1: No define el alcance de acuerdo a las líneas de inspección, sino a la tipología de vehículos definidos en la Resolución 6589 de 2019.	X	Acogida, se ajusta cambiando la redacción e incluyendo las tipologías correspondientes a las NTC 5375, 6218 y 6282 adoptada por el Ministerio de Transporte mediante la resolución 6589 de 2019.
			Artículo 2: SE PROPONE LA SIGUIENTE REDACCIÓN: Alcance de Aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente Resolución aplican a los interesados en el servicio de revisión técnico mecánica para vehículos eléctricos en todo el territorio nacional y para los Centros de Diagnóstico Automotor legalmente constituidos y registrados ante el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.	X	No se acoge. Dejar la redacción conforme al texto propuesto genera un ámbito de aplicación muy amplio, como quiera que se entienda que a los interesados en el servicio, pueden ser no solo quienes realicen la revisión, sino cualquier ciudadano, cuando el sentido de la reglamentación va dirigido solo a quienes utilicen dicho servicio. Es éticamente aciar que aplica para el usuario y para quien realiza la revisión.
			Artículo 3 - párrafo : Palabra "de Transporte" repetido.	X	Acogida, se elimina de la redacción del párrafo del artículo 3 las palabras repetidas.
			Artículo 5 párrafo 1: Incluir las demás tipologías de vehículos definidas en la Resolución 6589 de 2019, incluyendo las excepciones de requisitos aplicables de acuerdo a las normas técnicas 6218 y 6282. Lo anterior, considerando que de acuerdo al párrafo 1 del artículo 6 de la resolución 6589 de 2019 establece que la periodicidad de la revisión de los vehículos nuevos tipo cuadrático, cuadriforo, motorizado, triciclo, motociclo, ciclomotor o segway, se realiza de conformidad a los límites establecidos para motocicletas o similares. Es relevante tener en cuenta que, la primera revisión técnica mecánica y de emisiones contaminantes para motocicletas debe realizarse a los dos (2) años contados a partir de su fecha de matricula, es decir, que estas nuevas tipología están próximas o ya deben ser objeto de revisión y en el parque automotor existen este tipo de vehículos con motor eléctrico, por ejemplo, los cuadráticos (Biatr).	X	Acogida, se ajusta cambiando la redacción e incluyendo las tipologías correspondientes a las NTC 5375, 6218 y 6282 adoptada por el Ministerio de Transporte mediante la resolución 6589 de 2019.
			Artículo 5 párrafo 7: Definir que se considere como suficiente, respecto a la carga del vehículo y que sea un requisito que el CDA pueda confirmar en la etapa de pre-revisión.	X	Acogida, se incluye dentro del párrafo el porcentaje determinado de la carga, entendiendo esta como suficiente.
			Artículo 5 párrafo 8: Definir aspectos relacionados con la seguridad para la ejecución de la revisión de vehículos eléctricos.	X	No acogida. Estos aspectos deben ser objeto de una norma técnica, por lo cual no se evidencia una viabilidad técnica o jurídica para establecer o definir dichos aspectos.
Aplicación total: Es necesario definir si la revisión de los vehículos híbridos se debe hacer completa, es decir en modo combustión (Diseño o ciclo OTTO), y bajo esta posibilidad establecer la aplicación de las excepciones del artículo 5.	X	No se acoge en lo relacionado a la inclusión de vehículos híbridos dentro del descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos, como quiera que la Ley 1964 de 2019 definió claramente quienes son beneficiarios de los incentivos de los que trata dicha Ley, definiendo para este fin a los vehículos eléctricos como "Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía reusable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo pilas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de celdas solares. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica", entendiéndose dentro de esta definición que estos vehículos deben ser impulsados exclusivamente por uno o más motores eléctricos, determinando para este efecto que los vehículos híbridos no hacen parte dentro de la política determinada dentro del artículo 4 de Ley 1964 de 2019, la cual es objeto de reglamentación por parte del proyecto de resolución objeto de consulta.			
Aplicación total : Observamos que el proyecto de resolución no menciona de manera explícita la obligación de los CDA de mantener vigente su acreditación en relación con la clasificación dada para estos CDA. Sin embargo, no se evidencia la viabilidad de que se deba someter los CDA a realizar un alcance a la certificación a fin de validar que cuenten con la competencia, como quiera que esta competencia ya es válida al momento de la inspección que da como resultado la certificación, la cual es dada conforme a la clasificación y líneas para las cuales se encuentran registrados y acreditados.	X	Acogida Parcialmente: Se acoge en el sentido de incluir párrafo indicando que deben contar con acreditación en las normas técnicas NTC 5375, 6218 y 6282 y conforme a la clasificación dada para estos CDA. Sin embargo, no se evidencia la viabilidad de que se deba someter los CDA a realizar un alcance a la certificación a fin de validar que cuenten con la competencia, como quiera que esta competencia ya es válida al momento de la inspección que da como resultado la certificación, la cual es dada conforme a la clasificación y líneas para las cuales se encuentran registrados y acreditados.			
Artículo 2: Adicionar 2 párrafos al literal k) del artículo 6 de la Resolución 3768 de 2013, derogada parcialmente por la Resolución 4304 de 2015 y modificada por la Resolución 3318 de 2015.	X	No acogida. Se evidencia que la observación realizada no recae en alguno de los apartes del texto propuesto en el proyecto de resolución publicado para observación de la ciudadanía. El objeto de reglamentación propuesta es el reglamentar los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a vehículos eléctricos que deben realizar los Centros de Diagnóstico Automotor y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos, lo manifestado en su observación recae sobre lineamientos dados en la resolución 20203040011555 del 21 de agosto de 2021, como quiera que el artículo 54 de esta resolución derogó el artículo 6 de la Resolución 3768 de 2013.			

31/03/2021	Adriana Pineda C. ncdca@calcecnasa.gub.ve il.com	GERENTE NCCERTIFICACIONES SAS	<p>Con respecto a los lineamientos también hay que tener en cuenta que los vehículos a revisar no son los convencionales, respecto a los diferentes sistemas con los que ya cuentan estos vehículos como con el sistema de frenado automático "Automatic High Beam (AHB)", formación en el sistema de seguridad donde la silla del vehículo se programa con un peso específico y si no es el mismo peso no atiende el vehículo "Occupant Classification System (OCS)" y sistemas similares con los cuales ya cuentan estos vehículos y en el documento en consulta no he tenido en cuenta puesto que es importante si el vehículo viene con esta tecnología se debería replantear los equipos, sistemas, procedimientos, competencia laboral y conocimiento del inspector con los que cuenta el CDA para revisar y verificar estos nuevos sistemas del automotor para dar un resultado. Por esta misma razón en el Organismo de Certificación de Personas OCP NCCERTIFICACIONES SAS ya está estructurando el esquema para certificar personas competentes para la inspección de vehículos eléctricos aprobados en Resolución 6589 del 26 de diciembre de 2019 NTC 5375, NTC5385 - Resolución 160 del 2 de febrero de 2017 - Resolución 0006589 de 2019 - NTC 6218 y 6282 conforme al Subsistema Nacional de la Calidad, Decreto 1595 de 2015 (sección 10) donde se demuestra una certificación de evaluación de conformidad emitida por un organismo de certificación de personas acreditado por ONAC, la importancia de establecer el esquema y pre requisitos para estas personas es subir la categoría del conocimiento y desempeño para dar al usuario un informe verídico y fiable de la revisión, demostrando la competencia laboral e idoneidad de los inspectores e ingenieros del CDA. Por lo anterior vemos de vital importancia poner en obligatoriedad en esta resolución la certificación por competencias laborales en CDA.</p>	<p>No accede: Teniendo en cuenta que con el artículo 1 de la Resolución 5202 de 2016, el Ministerio de Transporte modifica el literal K del artículo 6 de Resolución 3768 de 2013, cambiando entre otras cosas, la exigencia del certificado emitido por un Organismo de Certificación de Personas por la formación en el SENIA o Instituciones de Educación Superior autorizadas por el Ministerio de Educación Nacional, para el personal que presta labores como Inspector, Técnico operario o su equivalente en los Centros de Diagnóstico Automotor, garantizando que el contenido y la intensidad horaria del programa fuese conforme a lo estipulado en el citado literal. Adicional a lo anterior, el párrafo 5 del citado literal estipulaba que: "(...) Una vez transcurridos dos (2) años después de expedido el primer certificado académico de formación que establece la presente Resolución, el personal que labore en los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) como Inspector o Técnico operario o su equivalente, y en adelante, cada dos (2) años deberán demostrar mediante certificación expedida por el SENIA o una Institución de Educación Superior autorizada por el Ministerio de Educación Nacional con personería jurídica y con registros calificados afines al sector transporte y tránsito, un curso de actualización sobre los mismos ejes temáticos detallados en la tabla de esta Resolución, con una duración mínima de cuarenta (40) horas (...)"</p> <p>Por otro lado, el artículo segundo de la Resolución 5202 de 2016, el Ministerio de Transporte adiciona dos párrafos al literal k del artículo 6 de la Resolución 3768 de 2013, estableciendo en el párrafo 2 que: "PÁRRAFO 2o. Los inspectores o técnicos operarios o su equivalente que a la fecha de publicación de la presente Resolución, cumplen con la certificación de evaluación de conformidad, emitido por un organismo de certificación de personas acreditado o aquellos que demuestren que están en el proceso de la certificación de evaluación, solo deberán demostrar a partir del segundo año de expedida la presente resolución, el curso de actualización de acuerdo a lo establecido en la presente Resolución". (Destrieta y Subraya fuera de texto) Conforme a lo anterior se puede determinar que lo pretendido con el párrafo citado era dar un periodo de transición para que los inspectores, los técnicos operarios o sus equivalentes que a la entrada en vigencia de la Resolución 5202 de 2016 "Por la cual se modifica el literal k) del artículo 6o de la Resolución número 3768 de 2013, derogada parcialmente por la Resolución número 4304 de 2015 y modificada por la Resolución número 3118 de 2015", ya contaban con certificado de competencias laborales no obstante que realizar curso de formación conforme a las nuevas pautas, dando la garantía de equiparar el mismo a través de los cursos de actualización. Así las cosas, y conforme a lo que estipulaba el párrafo citado, para el 12 de diciembre de 2018 los inspectores o técnicos operarios o su equivalente solo debían demostrar mediante certificación expedida por el SENIA o una Institución de Educación Superior autorizada por el Ministerio de Educación Nacional el contar con curso de actualización sobre los mismos ejes temáticos detallados en la tabla del literal k de la Resolución del artículo 6 de Resolución 3768 de 2013 modificada por el artículo 1 de la Resolución 5202 de 2016, con una duración mínima de cuarenta (40) horas.</p> <p>Ahora bien, tras la facultad conferida por el Decreto Ley 2106 de 2019, el Ministerio reglamenta lo relacionado al registro de los Centros de Diagnóstico Automotor ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, situación que da lugar a la Resolución 2020304001135 de 2020 del Ministerio de Transporte y con ella se derogaron determinadas en el artículo 54 de la resolución mencionada, en el cual se estipuló la derogatoria del artículo 6 de la Resolución 3768 de 2013, entre otros, dando como consecuencia jurídica la derogatoria de los artículos que modificaron este artículo.</p> <p>Por lo anterior se determina que al derogarse el artículo 6 de la Resolución 3768 de 2013 se da la derogatoria tácita para la Resolución 5202 de 2016, teniendo así que la reglamentación vigente conforme al tema objeto de análisis es la estipulada en el artículo 9 de la Resolución 20203040011355 de 2020.</p> <p>Así las cosas, se tiene que en la actualidad no se contempla legalmente un esquema de certificación de personas para los instructores de manejo obligatoria, por lo que la autonomía de certificar a estos por competencias seña al arbitrio de los propietarios de los CDA quienes son los que determinan si hacen exigible para su personal.</p>	X
			<p>Se solicita modificar el título del decreto de manera que abarque todos los vehículos eléctricos que hacen uso de la vía, cambiando (diferente a tracción, tramo y metros sobre rieles que tienen una vía exclusiva), ya que el presente proyecto de decreto dice por fuera del alcance a la motocicletas, cuadríciclos y ciclomotores, provocando a la larga un desincentivo a este tipo de vehículos, que dado el bajo costo de estos, la popularidad y la demostrada desconexión en la movilidad, esto sería un impacto alto a estos vehículos.</p>	<p>Accede Parcialmente: se accede en el sentido de incluir en el proyecto de resolución los defectos asociados a las tipologías contempladas en las NTC 6218 y 6282 y adoptadas por esta cámara ministerial mediante la Resolución 6589 de 2019 .</p> <p>En lo relacionado a motocicletas, conforme a lo determinado en la Resolución 6589 de 2019, ya fue establecido lo pertinente a motocicleta eléctrica.</p>	X

2/04/2021

Raúl Hernando Cadena
raulcaden@gmail.comElectronic Engineer,
Specialist in electricity
distribution systems
and electric mobility.
Universidad Industrial
de Santander - UIS

<p>Teniendo en cuenta la Resolución 6589 de 2019, en la cual se reglamentó la RTM para vehículos eléctricos como ciclomotores, motos eléctricas y cuadríciclos, enmendándose se dejó a voluntad y potestad de los CDA's la homologación para prestar dicho servicio a este tipo de vehículos, por el contrario, se expusieron a los propietarios de vehículos eléctricos realizar la RTM, esto en un contexto de impedimento jurídico, pues un principio universal del derecho ensaña que a lo imposible nadie está obligado. Teniendo en cuenta lo anterior, solicitamos al ministerio, se faciliten o se creen mecanismos de obligatoriedad orientados a los CDAs para que sean habilitados para la expedición de dichos certificados de RTM, dentro de las posibles propuestas se contemplan a su discreción:</p> <p>a. Crear un plan transitorio similar al planteado en la presente resolución que permita evaluar en las líneas existentes de motocicletas de 2T y 4T a los ciclomotores y las motos eléctricas para que los CDAs puedan seguir la ciudad certificada a los propietarios de este tipo de vehículos, este plan transitorio tendría como fecha final el momento en el que el CDA en particular debía realizar la evaluación de seguimiento anual, en la cual se incluirían de forma obligatoria las líneas de ciclomotor y moto eléctrica a las existentes de 2T y 4T, de la misma forma se aplica en líneas livianas para cuadríciclos, tricimotos, cuatrimoto y motocicletas.</p>	X	<p>No acogió: la observación presentada no hace parte del texto propuesto para consulta, la cual hace parte de un tema ajeno a lo relacionado a la reglamentación del artículo 4 de la Ley 1964 de 2019 con la cual se busca legitimar los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a vehículos eléctricos que deben realizar los Centros de Diagnóstico Automotor y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos.</p>
<p>b. Modificar el artículo 9 de la resolución 3768 de 2013, modificado por el artículo 2 de la resolución 6589 de 2019, agregando los siguientes párrafos:</p> <p>Párrafo 1: aquellos Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) que cuenten con líneas de motocicletas de 4T y/o 2T deberán acatar la norma NTC-6292 con alcance para la revisión de vehículos: motocicleta eléctrica y ciclomotor.</p> <p>Párrafo 2: aquellos Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) que cuenten con líneas para vehículos livianos deberán acatar la norma NTC-6218 para la revisión de vehículos: cuadríciclos, cuatrimoto, motociclorio y/o la</p>	X	<p>No acogió: la observación presentada no hace parte del texto propuesto para consulta, la cual hace parte de un tema ajeno a lo relacionado a la reglamentación del artículo 4 de la Ley 1964 de 2019 con la cual se busca legitimar los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a vehículos eléctricos que deben realizar los Centros de Diagnóstico Automotor y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos.</p>
<p>c. Crear un plan transitorio que permita la libre circulación de los propietarios de ciclomotores, motos eléctricas, tricimotos, cuatrimotos, cuadríciclos y motocicletas cuando a nivel departamental o a una distancia no mayor a 150 kilómetros del lugar de registro del vehículo no existen CDA debidamente acreditados para cualquiera de estas líneas según corresponda. Esto, teniendo en cuenta, que las autonomías de los vehículos eléctricos no permiten largas distancias y que la infraestructura de puntos de carga entre ciudades no se encuentra implementada, de la misma manera se debe implementar un plan transitorio de obligatorio cumplimiento para que los CDA implementen las respectivas líneas de revisión para este tipo de vehículos, de esta manera finalizado se pasa se daría cumplimiento estricto a la ley 1381 de 2010.</p>	X	<p>No acogió: la observación presentada no hace parte del texto propuesto para consulta, la cual hace parte de un tema ajeno a lo relacionado a la reglamentación del artículo 4 de la Ley 1964 de 2019 con la cual se busca legitimar los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a vehículos eléctricos que deben realizar los Centros de Diagnóstico Automotor y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos.</p>
<p>Según lo comunicado en el memorando 20201400057983 emitido por la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte del 31 de agosto de 2020, en donde emitió concepto técnico, teniendo en cuenta la estructura de costos, la cantidad de vehículos en el mercado y la cantidad de tiempo que se dispendia en la revisión al no realizar la parte de gases, recomendó:</p> <p>"Dado el esquema de costos y la distribución actual del parque automotor eléctrico en Colombia se puntúa en el anterior vehículo, es posible aplicar una reducción del 30% en la tarifa de la Revisión Técnico-Mecánica de cada una de las líneas. Sin embargo, es importante aclarar que al cambiar la composición del parque automotor e incrementar el número de vehículos eléctricos, este descuento tiene que ser reevaluado, por lo que se recomienda la revisión de este descuento con una periodicidad no mayor a 4 años a partir de la expedición de la resolución."</p> <p>Respecto al enunciado anterior, no son claras las consideraciones de fondo del estudio de impacto económico indicado en el memorando, ya que desde el inicio cuando se fijaron la base y el cálculo de la tarifa (Res 3318 de 2015) nunca ha sido de dominio público, de manera que se permitiera de forma transparente, evaluar, debatir y controvertir dicha estructura de costo de forma que permita evidenciar claramente la determinación del porcentaje fijado en el 30%.</p> <p>De la misma manera, no se encuentra justificación en evaluar a futuro el descuento, dado que como se menciona, se reducen los tiempos de revisión y que a largo plazo esto no cambiaría en función del tipo de vehículo, ya que la tecnología sería la misma, no para que se incluyan a futuro nuevas pruebas y/o procedimientos que generen la seguridad vial y que debido a ello genere un incremento en la tarifa lo</p> <p>Artículo 1: consideramos se debe ampliar el alcance del objetivo incluyendo la línea de motocicletas, de manera que sean incluídas de forma explícita las motocicletas eléctricas, y ciclomotores para solventar los bloqueos jurídicos enunciados en los comentarios generales, producto de la resolución 6589 de 2019, así como la extensión del descuento como principal objetivo acorde a la ley 1964 de 2019 a este tipo de vehículos.</p>	X	<p>Acogió parcialmente: Se cogió en el sentido de publicar el estudio que sustenta el porcentaje de descuento de la tarifa objeto de reglamentación en el proyecto de resolución objeto de observación, el cual está dispuesto para consulta de la ciudadanía en la página web del Ministerio de Transporte. Lo demás, es importante aclarar que en el estudio no se basaron en cuenta únicamente la cantidad de procesos involucrados, sino el efecto que esto tendría en los costos. Además, para la proyección del descuento, se tuvo en cuenta el parque automotor de vehículos eléctricos a 2020 y su proyección a los próximos 10 años. Teniendo en cuenta que en la actualidad solo existen alrededor de 0,1% de vehículos eléctricos que potencialmente se verían beneficiados por este programa y que en la actualidad es imposible que un CDA atienda a todos, bajo este descuento aun se encuentran que los CDA pueden obtener beneficios inclusive si uno solo de ellos atiende todo el parque automotor eléctrico.</p> <p>No Acogió: En lo relacionado a motocicletas, conforme a lo determinado en la Resolución 6589 de 2019, ya fue incluído lo pertinente a motocicletas eléctrica, motivo por el cual no se hace la inclusión en el proyecto de resolución objeto de consulta.</p> <p>En lo relacionado al descuento, la redacción se encuentra de manera general, por lo cual no se genera ningún bloqueo jurídico que permita que el propietario o tenedor de una motocicleta eléctrica no pueda acceder a los beneficios en el descuento del valor que debe cancelar este por el servicio de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos.</p>

5/04/2021	<p>RHONY ARROYAVE TORO directores@rtae.com.co</p>	<p>DIRECTOR OPERATIVO - ACCEDAN Asociación de Centros de Apoyo a Nivel Nacional CCA- CCA CRC CIA</p>	<p>Se pide aclarar si la palabra "...DESCUENTO..." (la cual es utilizada en artículo 3) "...Descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos..." es la indicada, esto es importante dado que, la resolución 3318 de 2015 en su parágrafo 2) del artículo 3) de manera tentativa indica "...Los Centros de Diagnóstico Automotor, que procedan al cobro a los usuarios de valores diferentes al rango de precios y los valores de bonos, validados en la presente resolución, sea por exceso o por defecto, o mediante concesiones o beneficios de cualquier índole, incurran en las sanciones previstas en la ley..." en conclusión esta palabra generaría una contradicción normativa.</p> <p>Con respecto al artículo 3) del proyecto de resolución, es importante que este haga una modificación a la resolución 3318 de 2015 donde se genera una tarifa inferior y superior, esto con el ánimo de poder reportar a la Superintendencia de Transporte el valor de cobro por intermedio de los Homologados del SICOV.</p> <p>Se pide adicionalmente, describir un protocolo de reporte de valores a la entidad de control, con el ánimo de tener investigaciones producto de interpretaciones que dedujeron el interés del presente proyecto de acto administrativo.</p> <p>ACCEDAN fue una asociación activa en el desarrollo de la carrera de costos del año 2015, que derivó en la resolución 3318 de 2015, siendo esta uno de los mayores logros del sector en beneficio de un equilibrio económico.</p> <p>En el año 2020, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, pide un estudio similar a la aplicación y sea libre envío de la información bajo los parámetros solicitados y no avanzó posible llegar del valor final a una cifra superior al 15%, lo que dista del 50% que indican los Ministerios en conjunto.</p> <p>Se pide a los Ministerios considerar, que, aunque no se realiza una inspección ambiental, los Centros de Diagnóstico Automotor debían incrementar sus tiempos de atención producto de protocolos que seguramente van exigidos por las ARL, como lo son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cierre general del vehículo inspeccionado, producto de la posibilidad de una descarga eléctrica. • Impuesta de vedadura especial por parte de los inspectores o técnicos en protección a una descarga eléctrica. <p>En conclusión, se pide a los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte reducir el descuento a un 15% o hacer públicos los estudios de costos que dan como resultado una disminución en el precio final del 50%, dado que, los estudios generados de la entidad descentralizada por parte de los Centros de Diagnóstico Automotor no se equipara al resultado plasmado en el proyecto de acto administrativo.</p> <p>En la actualidad los vehículos eléctricos, según consta en boletín de prensa de la Concejalía RUNT, es un parque automotor que crece por encima del promedio de los vehículos de combustión fósil.</p> <p>En ese sentido, Los Ministerios de Transporte y de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte deben considerar que el esperar un periodo de tiempo de (4) para analizar la comisión del precio asociado a una inspección de vehículos eléctricos no está alineado al crecimiento del parque automotor eléctrico. A lo anterior se suma que el valor que se pretende otorgar, no atiende estudios de canales de costos y puede desbalancear el sistema en contra de la idoneidad del servicio, también es importante entender que, aunque se describe en párrafo anterior que la discusión puede ser anticipada, no define de manera concreta que la permitida y parte de inspectores que pueden o no funcionar a los CDA al no describir variaciones específicas que deban ser atendidas por funcionarios de turno.</p> <p>Por lo anterior se pide bajar la temporalidad del análisis a periodos de (2) años.</p> <p>Se hace notar que el numeral 3) del artículo 5) del proyecto de resolución, por como título emite emisiones contaminantes, y se remite al numeral 6.3.1 de la NTC 5375.</p> <p>No obstante, ese numeral habla de dispositivos sensores no permitidos, por lo que se pide corregir por el numeral 6.6.2 de la misma NTC, el cual se refiere a Concentraciones.</p> <p>El proyecto de resolución señala de manera tentativa "...Los operarios o inspectores de los Centros de Diagnóstico Automotor no podrán manipular los sistemas como batería y cables, de los vehículos eléctricos de las líneas fijas y pesadas rígidas, articuladas y biarticuladas..." pero en el numeral 5) del artículo 5) se pide pide identificar en inspección sensorial "...Sistema de Combustible. Del numeral 6.11, el defecto "Mala fijación, detector excesivo, fuga, huelgo de desprendimiento del depósito y de los conductos del combustible..." las dos agencias se contraponen y por ello debe haber una nueva redacción.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>No acogida conforme a lo determinado en el artículo 4 de la Ley 1964 de 2019, el legislador determine que se establezca un descuento. Teniendo en cuenta que conforme al texto propuesto se está reglamentando lo establecido en el mencionado artículo de la Ley 1964 de 2019, se debe dejar la redacción en consonancia con la ley que otorga la facultad de este.</p> <p>Acogida se ajusta en el proyecto de resolución.</p> <p>Acogida parcialmente: Se crugió en el sentido de publicar el estudio que sustenta el porcentaje de descuento de la tarifa objeto de reglamentación en el proyecto de resolución objeto de observaciones, el cual está disponible para consulta de la ciudadanía en la página web del Ministerio de Transporte. En referente a los demás argumentos dentro de su observación, es importante ajustar que en el estudio no se tuvieron en cuenta únicamente la cantidad de procesos involucrados, sino el costo que estos procesos generan en los costos. Además, para la proyección del descuento, se tuvo en cuenta el parque automotor de vehículos eléctricos a 2020 y su proyección a los próximos 10 años. Teniendo en cuenta que en la actualidad solo existen alrededor de 0,15 de vehículos eléctricos que potencialmente se veían beneficiados por este programa y que en la actualidad es imposible que un CDA prototipo los atienda a todos, bajo este descuento aun se encuentra que los CDA pueden obtener beneficios inclusive si uno solo de ellos atiende todo el parque automotor eléctrico. Adicionalmente es importante aclarar que en el momento no existe ninguna norma técnica o reglamentación por parte de las ARL que modifique las condiciones bajo las cuales actualmente se realiza la revisión técnica mecánica, por lo que no es posible, por parte del ministerio de transporte incluir costos que no se encuentran reglamentados, dentro de la proyección de los costos mínimos de funcionamiento que llevó a determinar el descuento en la tarifa de ITM de eléctricos</p> <p>No acogida: Es importante señalar que esta resolución se trabaja en el marco de una ley que promueve el uso de vehículos eléctricos, la propuesta de reevaluación cada 2 años es un desincentivo, carece de coherencia dados los plazos establecidos por ley para la primera revisión técnica mecánica y de emisiones contaminantes (6 años para el caso del vehículo particular; 2 años para motocicletas y servicio público). Adicionalmente no se soportan cifras de impacto ambiental y económico, formando en especial consideración que a la fecha el parque automotor eléctrico no supera el 1% del total nacional y que para 2030 se tiene previsto alcanzar 600.000 vehículos, lo cual no supera el 3% del total considerando tasas de crecimiento mínimas para los próximos 9 años.</p> <p>Finalmente, se destaca que el segundo inciso del parágrafo referido indica la potestad reglamentaria bajo la cual en cualquier momento, de encontrarse necesario se revisará la tarifa antes del plazo previsto.</p> <p>Acogida se modifica el proyecto de resolución conforme a su observación.</p> <p>No acogida que se está generando en el citado artículo es la excepción del defecto dentro de la revisión técnico-mecánica de vehículos eléctricos, lo cual indica que no debe realizarse la revisión para comprobar dicho defecto, motivo por el cual lo determinado en el numeral 5 no va en contra de lo generado en el párrafo del mismo artículo.</p>
OBSERVACIONES					

Aprobado por



CARMEN LIGA VALDERRAMA ROJAS
Viceministra de Transporte
Ministerio de Transporte

Fecha

18/05/2021

Revisó:

Vbo. María del Pilar Uribe Pontón - Coordinadora Grupo Regulación

Elaboró:

Adriana Mansilla Cetina Uccatelli - Abogada Grupo Regulación

