



**AGENDA 2014 – 2018**

**PARA EL SISTEMA DE LA RTMyEC**

**- Planteamientos y propuestas ASO-CDA -**

**Septiembre 07 de 2016**

## **Presentación**

La Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor, ASO-CDA, presenta en este documento los planteamientos y propuestas del gremio que están pendientes de resolver en relación con la Agenda 2014-2018 para el Sistema de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes-RTMyEC que se presentó al Ministerio de Transporte al inicio del actual cuatrienio.

ASO-CDA espera que los planteamientos y propuestas puedan ser evaluados por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y sirvan de punto de partida para que en el corto plazo se tomen las medidas pertinentes que permitan, inicialmente, continuar estabilizando el sistema de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes-RTMyEC y, posteriormente, consolidarlo y fortalecerlo para que la inspección técnica vehicular en Colombia cumpla con los propósitos superiores de reducir la accidentalidad vial y los niveles de contaminación atmosférica, preceptos fundamentales de la ley 769 de 2002.

De esta forma el Gobierno Nacional podrá hacer del Sistema de la RTMyEC una estrategia fundamental para el logro de los objetivos de las políticas de “Prevención y Control de la Contaminación del Aire” adoptadas en 2010 por el Ministerio de Ambiente y el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021” promulgado por el Ministerio del Transporte.

**PRESIDENCIA ASO-CDA**  
**Bogotá, septiembre de 2016**

## AGENDA 2014 - 2018 PARA EL SISTEMA DE LA RTMyEC

### - Planteamientos y propuestas ASO-CDA -

### CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes

#### Tabla de contenido

OBJETIVO	ACCIONES	PRODUCTO
Fortalecer la RTMyEC como herramienta para el logro de los objetivos de las políticas publicas de seguridad vial y de prevención y control de la contaminación del aire, propendiendo por la reducción de la evasión de la obligación de la revisión periódica de los vehículos y así mismo de los procedimientos indebidos en los centros de diagnóstico automotor, con el propósito de reducir el nivel de enfermedades y muertes ocasionados por las condiciones técnico mecánicas y de emisiones contaminantes de los vehículos	<b>CONCLUIR PROCESOS DE REGLAMENTACIÓN EN CURSO</b>	
	Reglamentación de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes de los vehículos tipo CUATRIMOTO.	Promulgación de la Norma Técnica Colombiana
	Reglamentación de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes de los vehículos eléctricos.	Resolución
	<b>OPTIMIZAR LA INTERACCIÓN DE LOS CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR CON LA PLATAFORMA RUNT</b>	
	Reglamentación de la comunicación vía Web Services entre los Centros de Diagnóstico Automotor y el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.	Resolución
	Implementación de estadísticas mensuales con base en la información diaria que los CDA's reportan al SICOV y al RUNT.	Instrucción del Ministerio de Transporte al SICOV y al RUNT
	Optimización de la interconectividad ONAC-RUNT para la verificación de la acreditación de los CDA's como condición para su interacción con la plataforma RUNT.	Instrucción del Ministerio de Transporte al RUNT
	Implementación por parte del RUNT de un mecanismo de CONTROL DEL CONSUMO CONSECUTIVO DE CERTIFICADOS para verificar los seriales de los certificados asignados por Thomas Greg & Sons a cada uno de los CDA's y controlar así que se consuman en forma consecutiva	Instrucción del Ministerio de Transporte al RUNT
	Implementación del control horario del número de vehículos inspeccionados por hora en función de la capacidad efectiva por hora aprobada para cada CDA	Instrucción del Ministerio de Transporte al RUNT
	<b>REGLAMENTAR ASPECTOS PENDIENTES PARA FORTALECER LA ACTIVIDAD DE LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES</b>	
Implementación de un sistema automático para el control de la imposición de multas por la infracción C.35 contemplada en el Código Nacional de Tránsito.	Resolución	

OBJETIVO	ACCIONES	PRODUCTO
	Adopción del procedimiento de certificación de los Centros de Diagnóstico Automotor en relación con el cumplimiento de requisitos para la revisión de emisiones contaminantes por parte del IDEAM (Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales).	Resolución
	Definición de la metodología para llevar a cabo la medición del ruido en los vehículos en los Centros de Diagnóstico Automotor. (en conjunto con el Ministerio de Ambiente).	Resolución
	<b>RESOLVER TEMAS PENDIENTES QUE HAN ESTADO EN LA AGENDA PERO A LOS CUALES NO SE LES HA DADO CURSO</b>	
	Promover que el SENA fortalezca sus ofertas de Formación y Certificación de la Competencia Laboral para que el personal técnico que labora para los CDA's pueda cumplir con los requisitos que exige el Ministerio de Transporte.	Coordinación al más alto nivel del Ministerio de Transporte con el SENA
	Campaña de concientización al ciudadano sobre el cumplimiento de la RTMyEC.	Campaña institucional
	Fortalecimiento de la coordinación de acciones interinstitucionales para garantizar el cumplimiento de la medida de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes ( Mintransporte, Supertransporte, Policía Nacional, Fiscalía y los gremios).	Coordinación de operativos
	Implementación del seguimiento estadístico al impacto de las actividades de la RTMyEC en las cifras de accidentalidad y seguridad vial, como parte de la información que se gestionará en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV.	Módulo de estadísticas sobre la RTMyEC dentro del Observatorio Nacional de Seguridad Vial
	Ajuste del Marco Regulatorio para la habilitación de nuevos Centros de Diagnóstico Automotor previendo que se presente sobre oferta y problemas de competencia desleal en detrimento de la calidad del servicio.	Estudio para analizar la oferta existente y adoptar recomendaciones sobre su diversificación y racionalización.
	Enajenación de CDA's con participación accionaria de la Nación Ministerio de Transporte. (en cumplimiento del artículo 259 de la Ley 1450 de 2011). Retomar proyecto de decreto.	Decreto
	<b>Desarrollar Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021 en relación con la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes</b>	
	Desarrollo del Pilar Estratégico de Vehículos contemplado en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2021:  <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Programa uno:</b> Reglamentación Técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro.</li> <li>• <b>Acción siete:</b> Optimizar el proceso de revisión técnico-mecánica de automóviles.</li> </ul>	Plan de trabajo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial

## **1. CONCLUIR PROCESOS DE REGLAMENTACIÓN EN CURSO**

### **1.1 Reglamentación de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes de los vehículos tipo CUATRIMOTO.**

#### Planteamiento o problemática:

Los vehículos tipo motocicleta de más de dos ruedas, conocidos como cuatrimotos, no se venían revisando porque la normativa vigente no señalaba expresamente que requisitos debían cumplir éstos para declararlos aptos para que pudieran circular.

La problemática iba más allá en la medida que el Ministerio de Transporte debía definir si permitía o no la circulación de este tipo de vehículos en las mismas condiciones de los vehículos livianos, los pesados y las motocicletas.

#### Propuesta o recomendación:

Ante esta situación el sector y otros actores del transporte pidieron al Ministerio, desde finales de 2012, resolver la problemática que se estaba presentando con este tipo de vehículos.

Recientemente, en octubre 17 de 2014, el Ministerio expidió la Resolución 3124 por medio de la cual se señalan las condiciones del registro y circulación de cuatrimotos y se establecen las condiciones en que se realizará la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

En dicha resolución se estableció, en su artículo 2 que habla del alcance y aplicación, que las disposiciones adoptadas son aplicables únicamente a los vehículos tipo Cuatrimoto que ingresen al país con posterioridad a la vigencia de la resolución, es decir a modelos posteriores al 17 de octubre de 2014.

Por lo anterior el Ministerio de Transporte debe resolver ahora cual es el régimen aplicable con relación a la RTMyEC para los modelos anteriores de este tipo de vehículos que no están contemplados en la resolución.

## **1.2 Reglamentación de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes de los Vehículos Eléctricos**

### Planteamiento o problemática:

A los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA's) han comenzado a acudir propietarios o tenedores de vehículos eléctricos con el propósito de cumplir con la obligación de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes establecida por las disposiciones legales vigentes. Sin embargo, no está al alcance de los CDA's prestarles el servicio de revisión a ese tipo de vehículos, dado que las disposiciones legales vigentes no contemplan las previsiones pertinentes para su revisión.

### Propuesta o recomendación:

En particular, se requiere que en relación con el Formato Único de Resultados (FUR) se definan campos específicos para consignar lo relativo a la condición de eléctrico del vehículo y los resultados de la eventual verificación de algún tipo de emisión que se disponga, se deba verificar en los CDA's.

Se requiere entonces ajustar el FUR y que tanto el Ministerio de Transporte como el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible se pronuncien frente a la revisión de este tipo de vehículos.

Corresponde al Ministerio de Transporte reglamentar la revisión de los vehículos eléctricos en todos los aspectos técnicos aplicables, excepto en lo relativo a las emisiones contaminantes convencionales, es decir lo que corresponde a las emisiones por el uso de los combustibles líquidos convencionales.

Al Ministerio de Ambiente y Desarrollo sostenible corresponde establecer qué aspectos ambientales deben ser revisados en los vehículos que utilizan la energía eléctrica como propulsor.

## **2. OPTIMIZAR LA INTERACCIÓN DE LOS CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR CON LA PLATAFORMA RUNT**

### **2.1 Reglamentación de la comunicación vía Web Services entre los Centros de Diagnóstico Automotor y el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.**

#### Planteamiento o problemática:

En abril de 2013 mediante la Resolución 792 el Ministerio de Transporte adoptó el procedimiento y las condiciones técnicas de homologación y recertificación de servicios web, para la activación e interacción de actores con el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

La adopción de servicios web para la comunicación entre los software de gestión del servicio de los Centros de Diagnóstico Automotor y el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, suponen un avance importante en términos de interoperabilidad y seguridad de la información que permitiría dejar de lado la conexión convencional a través de la plataforma HQ-RUNT; no obstante, las bondades de estos nuevos canales de comunicación no se han podido utilizar aun por cuanto el Ministerio de Transporte no ha adoptado los protocolos que se deberán utilizar para esta comunicación vía web service.

#### Propuesta o recomendación:

Para los Centros de Diagnóstico Automotor es de la mayor relevancia utilizar los canales de comunicación con el RUNT que le representen mayor agilidad en el registro de los certificados expedidos como resultado de sus procesos de revisión de los vehículos y así mismo que la información transmitida este protegida, es decir que viaje de manera segura entre los CDA's y el RUNT.

Por esta razón, ASO-CDA se permite proponer que a la mayor brevedad se reanuden los trabajos de los Comités Técnicos que se plantearon en su momento para que prontamente se establezcan los protocolos técnicos requeridos para la comunicación vía web services entre los CDA's y el RUNT y que así mismo el Ministerio de Transporte defina el cronograma correspondiente para la entrada en operación de esta nueva forma de comunicación y transmisión de la información.

## **2.2 Implementación de estadísticas mensuales con base en la información diaria que los CDA´s reportan al SICOV y al RUNT.**

### Planteamiento o problemática:

El sector no cuenta con estadísticas sobre el desarrollo de las actividades. La información que generan los CDA´s se reporta en línea al SICOV y a la plataforma RUNT, pero ésta no se gestiona para generar estadísticas oficiales que sean públicas y que se actualicen con una determinada periodicidad.

Por esta razón no es posible para las autoridades y el sector generar estrategias para el direccionamiento de las actividades de la inspección técnica vehicular, dirigidas a combatir la evasión de la obligación de la revisión periódica de los vehículos y así tampoco medir el impacto que tiene la revisión de los vehículos en el estado técnico-mecánico y de emisiones contaminantes del parque automotor.

### Propuesta o recomendación:

ASO-CDA propone al Ministerio de Transporte que disponga la generación de estadísticas mensuales por parte del SICOV y el RUNT con base en la información diaria que reportan los Centros de Diagnóstico.

De esta manera las autoridades, el sector y la comunidad en general contarían con información oportuna sobre:

- Volúmenes diarios de vehículos inspeccionados en el país por ciudades y los CDA´s ubicados en éstas.
- Caracterización de la demanda del servicio para establecer picos de afluencia por ejemplo por días de la semana y mes del año.
- Monitoreo mensual de la evasión por vencimientos diarios de los certificados registrados en el RUNT.
- Identificar los niveles de rechazo de los vehículos por condiciones técnico-mecánicas.
- Identificar los niveles de rechazo de los vehículos por condiciones relativas a las emisiones contaminantes.



### **2.3 Optimización de la interconectividad ONAC-RUNT para la verificación de la acreditación de los CDA´s como condición para su interacción con la plataforma RUNT.**

#### Planteamiento o problemática:

La optimización de la conectividad ONAC-RUNT es clave porque el sector requiere que los efectos de la des-conexión de un CDA que ha sido suspendido en su acreditación sean inmediatos, pero así también que la re-conexión sea inmediata cuando el CDA subsana los problemas que se le hayan presentado y se restablece su condición de acreditado por el ONAC.

Hoy en día este es un proceso muy lento, que termina afectando a los usuarios porque puede darse el caso de que un CDA que es suspendido en su acreditación o que la pierde, puede seguir expidiendo certificados mientras se cumple el proceso de comunicación ONAC-Ministerio de Transporte-RUNT. Lo mismo sucede al contrario, esto es que los usuarios de un determinado municipio o localidad en una ciudad no pueden utilizar los servicios de un CDA porque a pesar de que el CDA esté, digamos autorizado por el ONAC, no puede expedir los certificados porque no tiene conectividad con el RUNT.

#### Propuesta o recomendación:

Ante la situación descrita, ASO-CDA solicita al Ministerio de Transporte que se tomen a la mayor brevedad las acciones que correspondan para que se optimice la conectividad ONAC-RUNT, precisándose en detalle las intervenciones o acciones que en todo este proceso son responsabilidades del Ministerio.

## **2.4 Implementación por parte del RUNT de un mecanismo de CONTROL DEL CONSUMO CONSECUTIVO DE CERTIFICADOS para verificar que los certificados se consuman en forma consecutiva**

### Planteamiento o problemática:

En la actualidad desde la plataforma RUNT se controla que los certificados expedidos por cada uno de los Centros de Diagnóstico Automotor del país correspondan a los seriales asignados y despachados por Thomas Greg & Sons a cada CDA y así mismo que los certificados estén siendo registrados en la plataforma. Si eventualmente el certificado no corresponde al asignado, simplemente no puede ser registrado; de igual forma si un CDA acumula 10.000 certificados sin registrarlos en la plataforma también se le impide continuar solicitando certificados al proveedor, dado que la plataforma no le cargará más seriales de certificados hasta tanto libere inventario, es decir hasta tanto registre los certificados que tiene pendiente de hacerlo.

Las anteriores medidas constituyen un control básico pero son insuficientes para garantizar que no se presenten prácticas indebidas en la expedición de los certificados. En efecto, se han conocido casos en que los certificados son cargados de manera desordenada en lo que a su consecutivo se refiere y en los que se presume que este comportamiento corresponde a la “comercialización” de los certificados sin que medie la revisión de los vehículos. El registro de los certificados en forma no consecutiva podría, en este caso, corresponder al despacho de los certificados a domicilio a diferentes ciudades del país.

### Propuesta o recomendación:

Lo que se propone en este caso es que la cantidad máxima de certificados asignadas a los CDA's se reduzca desde 10.000 a una cifra que se considere razonable, atendiendo a las consideraciones y variables que el Ministerio de Transporte encuentre justificables.

Así mismo se propone que la plataforma RUNT implemente un mecanismo de control del consumo consecutivo de certificados para evitar las prácticas antes mencionadas. De esta forma para que el CDA pueda expedir un determinado certificado, de los que tiene asignados y cargados en la plataforma, debe haber registrado el certificado con número consecutivo inmediatamente anterior.

## **2.5 Implementación del control horario del número de vehículos inspeccionados por hora en función de la capacidad efectiva por hora aprobada para cada CDA**

### Planteamiento o problemática:

En la actualidad la plataforma RUNT controla que los CDA´s registren diariamente en el RUNT un número de certificados que no supere un determinado valor fijado para cada CDA en función de la capacidad efectiva de revisión por hora que le ha certificado el ONAC y de un número de horas hábiles o de prestación del servicio que la plataforma ha fijado en 10, suponiendo así que todos los CDA´s prestan su servicio por 10 horas. Es decir, no se tiene en cuenta que eventualmente hay CDA´s que prestan sus servicios por más horas y en algunos casos por menos horas.

Lo anterior significa que este control de uso de la capacidad máxima que tiene cada CDA tiene características de laxitud en la medida que no controla el uso de la capacidad por hora, sino que permite que ésta sea acumulativa en el día y que por ejemplo todos los certificados se registren en el sistema al final del día. Probablemente este control se ha parametrizado así atendiendo a las realidades operativas de la plataforma, a su disponibilidad y a los problemas de conectividad que se puedan presentar entre los CDA´s y la plataforma.

Al margen de lo anterior, estas características de laxitud permiten que, por ejemplo, los certificados que sean “comercializados” a domicilio, sin la presencia de los vehículos en los CDA´s, sean registrados al final de la tarde cuando finalizan sus actividades los intermediarios que se dedican a estas labores fraudulentas. Esto por que como la capacidad es acumulativa durante el día, al final pueden registrar los certificados que hayan comercializados de esa forma, siempre que no sobrepasen la capacidad máxima. Desde luego esto sucede en los CDA´s que se prestan para estas conductas delictuosas.

### Propuesta o recomendación:

Teniendo en cuenta que el ONAC determina la capacidad efectiva de revisión que tiene cada uno de los CDA por línea de revisión, certificando el máximo número de vehículos por hora que el CDA está en capacidad de realizar en cada una de sus líneas de inspección, resulta conveniente la implementación del control horario del número de vehículos inspeccionados por hora en cada una de sus líneas. De esta forma por ejemplo si en las primeras horas del día el CDA, o en cualquier otra hora, no realiza ninguna inspección, o realiza menos inspecciones de las que tiene autorizadas, esa capacidad dejada de usar “se pierde” porque ya no sería acumulativa en el día.

### **3. REGLAMENTAR ASPECTOS PENDIENTES PARA FORTALECER LA ACTIVIDAD DE LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES**

#### **3.1 Implementación de un sistema automático para el control de la imposición de multas por la infracción C.35 contemplada en el Código Nacional de Tránsito.**

##### Planteamiento o problemática:

El artículo 21 de la Ley 1383 que modificó el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 estableció que:

“C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C1...

C2...

.  
. .

C.35 No realizar la revisión tecnomecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones tecnomecánicas o de emisiones contaminantes, aún cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado....”

Como se desprende del texto de la Ley 1383 de 2010, el legislador estableció como infracción C.35 no sólo, circular con el vehículo en malas condiciones aun portando el certificado, sino también “No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido”. Esto significa que los propietarios de los vehículos que no cumplan con la obligación de la revisión de los vehículos dentro del plazo que les correspondan son infractores de la Ley y en consecuencia están sujetos a la sanción establecida para esta infracción C.35

Luego de ocho años de operación del sistema se ha avanzado en el control del cumplimiento de la obligación legal de la revisión periódica a los vehículos que circulan en las vías por parte de los guardas del tránsito, pero en cambio no se ha

avanzado en la estructuración de un sistema para el control de la imposición de multas por la infracción C.35 cuando el propietario del vehículo no realiza la revisión de su vehículo dentro del plazo legal establecido, imposición que debe estar en cabeza del Organismo de Tránsito que hizo la matrícula del vehículo.

*Propuesta o recomendación:*

Teniendo en cuenta que no se está dando plena aplicación a la Ley 1383 de 2010 en este punto y que ya han transcurrido cuatro años desde su sanción, ASO-CDA insiste nuevamente al Ministerio de Transporte para que se desarrolle la reglamentación que permita a los Organismos de Tránsito el cumplimiento de esta disposición mediante la “Implementación de un sistema para el control de la imposición de multas por la infracción C.35 contempladas en el Código Nacional de Tránsito”.

Cabe destacar que este aparte de la infracción C.35, que establece la sanción para el propietario que “no hace la revisión dentro del plazo legal establecido”, viene desde la Ley 769 de 2002 y que en consecuencia su aplicación debiera haberse dado desde el momento mismo de entrada en operación del Sistema de la RTMyEC, esto es a partir de enero del año 2007.

### **3.2 Adopción del procedimiento de certificación de los Centros de Diagnóstico Automotor en relación con el cumplimiento de requisitos para la revisión de emisiones contaminantes por parte del IDEAM**

#### Planteamiento o problemática:

La resolución 3768 de septiembre de 2013 expedida por el Ministerio de Transporte establece en el artículo 6° los requisitos para la habilitación de los Centros de Diagnóstico Automotor, entre estos la presentación de la:

“Certificación vigente expedida por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM, en la que se indique que el Centro de Diagnóstico Automotor cumple con las exigencias en materia de revisión de emisiones contaminantes, con fundamento en las Normas Técnicas Colombianas que rigen la materia.

Como el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible no ha adoptado dichos lineamientos, en el entretanto esta operando lo establecido en el parágrafo 2 del mismo artículo 6° de la resolución 3768 que dice:

“Parágrafo 2: Hasta tanto el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible adopte el procedimiento para la expedición de la certificación de que trata el literal e) del presente artículo, la certificación será expedida por la autoridad ambiental competente –Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible y las Autoridades Ambientales- a que se refiere el artículo 66 de la Ley 99 de 1993 y el artículo 13 de la Ley 768 de 2002, según el procedimiento establecido en la Resolución 653 de 2006 o las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan.”

#### Propuesta o recomendación:

ASO-CDA considera de la mayor relevancia que se le de desarrollo a lo dispuesto por la Resolución 3768 de 2013 en el sentido de que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible defina el procedimiento que debe aplicar el IDEAM para la certificación de los Centros de Diagnóstico Automotor en materia de revisión de emisiones contaminantes, con fundamento en las Normas Técnicas Colombianas.

De esta manera se unificarían los criterios a nivel nacional para la certificación de los CDA's en esta materia, corrigiendo el desequilibrio que se presenta actualmente dado que los vehículos no son evaluados de la misma manera y con el mismo rigor en las diferentes ciudades del país, por cuanto las autoridades ambientales regionales encargadas actualmente de dichas certificaciones tienen diversas metodologías para adelantar las evaluaciones de la capacidad técnica de los CDA's dependiendo de sus posibilidades técnicas ya que tienen diferentes grados de desarrollo y capacidad para cumplir sus actividades.

### **3.3 Definición de la metodología para llevar a cabo la medición del ruido en los vehículos en los Centros de Diagnóstico Automotor.**

#### *Planteamiento o problemática:*

La medición de la presión sonora o ruido que generan los vehículos durante su normal funcionamiento está dentro de las emisiones contaminantes que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible le interesa controlar en la revisión periódica de los vehículos que se realiza en los Centros de Diagnóstico Automotor.

Sin embargo, ni para el momento en que se restableció la revisión periódica de los vehículos, en el 2007, ni durante estos ocho años de operación del sistema, se ha podido llevar a cabo la medición del ruido en forma apropiada por la inexistencia de un método estándar que permita efectuar dicha medición en los CDA's.

La principal dificultad para la definición de un método estándar está en que se debe evaluar en profundidad si los Centros de Diagnóstico Automotor presentan o no las condiciones apropiadas para llevar a cabo la medición del ruido, dado que los mismos tienen características constructivas y de ubicación en las zonas industriales de las ciudades que parecen no propiciar las condiciones que se requieren para llevar a cabo las mediciones. De cualquier manera el país, con sus autoridades competentes a la cabeza, debe resolver el tema definiendo cual es el mecanismo apropiado para controlar los vehículos del parque automotor que puedan tener emisiones sonoras por encima de los niveles que se definan como los máximos permisibles.

#### *Propuesta o recomendación:*

ASO-CDA ha propuesto de tiempo atrás desarrollar conjuntamente con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y otros actores, proyectos pilotos en varias ciudades del país para validar la pertinencia de los requisitos y métodos de medición planteados en un proyecto de norma técnica elaborado por el Comité Técnico 11 del ICONTEC.

En tal sentido, ASO-CDA se ha permitido proponer la definición de un mecanismo que permita que la Dirección de Asuntos Ambientales y los gremios de los Centros de Diagnóstico puedan convenir el plan de trabajo para estructurar y desarrollar los proyectos pilotos mencionados. El desarrollo de este plan de trabajo, necesariamente deberá contar con la participación o monitoreo directo del Ministerio para que los resultados que se obtengan cuenten con el aval o sean validados por el Ministerio para que así haya un reconocimiento oficial de los mismos.

#### **4. RESOLVER TEMAS PENDIENTES QUE HAN ESTADO EN LA AGENDA PERO A LOS CUALES NO SE LES HA DADO CURSO**

##### **4.1 Promover que el SENA fortalezca sus ofertas de Formación y Certificación de la Competencia Laboral para que el personal técnico que labora para los CDA´s pueda cumplir con los requisitos que exige el Ministerio de Transporte.**

###### Planteamiento o problemática:

Desde el inicio de la reglamentación de la Ley 769 de 2002, en relación con el Sistema de la RTMyEC, el Ministerio de Transporte ha establecido como requisito que el personal técnico que se desempeña como inspector en los Centros de Diagnóstico Automotor cumpla unos determinados requisitos de formación y certificación de su competencia. Así se planteó en la Resolución 3500 de 2005 y en su modificatoria la Resolución 3768 de 2013.

No obstante estas disposiciones o señales regulatorias dadas por el Ministerio, el país no cuenta con suficiente oferta de formación y menos aún de certificación de la competencia. Estas dos funciones han venido siendo desarrolladas de manera aislada por el SENA y no como parte de una oferta de formación permanente y menos con la cobertura que se requiere a nivel nacional, dado que los CDA´s se han establecido ya en número de 400 y en 29 departamentos del país.

Los plazos dados por el Ministerio de Transporte para exigir la Certificación de la Competencia de este personal con carácter obligatorio, están llegando a su término y la regulación mencionada está a punto de comenzar a ser incumplida porque no existe suficiente oferta tanto para la formación como para la certificación.

###### Propuesta o recomendación:

Promover desde el Ministerio de Transporte que el SENA desarrolle una oferta de formación, que tenga el carácter de permanente y de amplia cobertura en las capitales de departamentos del país. Así mismo que el SENA desarrolle los procesos de certificación de la competencia de este personal técnico para que puedan continuar laborando como inspectores en los Centros de Diagnóstico Automotor.

En su defecto, el Ministerio de Transporte habrá de considerar la introducción de un ajuste en la regulación actual para subsanar la situación de incumplimiento que se mencionó puede estarse presentando en los próximos meses.



## **4.2 Campaña de concientización al ciudadano sobre el cumplimiento de la RTMyEC.**

### *Planteamiento o problemática:*

En los diez años de funcionamiento del Sistema de la RTMyEC, éste ha carecido de una estrategia de divulgación a los automovilistas y la ciudadanía acerca de la razón de ser de la inspección técnica periódica de los vehículos y de las bondades que la misma representa para la seguridad vial y la protección ambiental.

El lanzar y mantener una campaña de promoción acerca de la importancia del sistema siempre ha estado dentro de las iniciativas del gremio, pero en estos años no se ha logrado coordinar con el Ministerio de Transporte la estructuración de la misma.

### *Propuesta o recomendación:*

Teniendo en cuenta que dos políticas públicas impulsadas por el Gobierno a saber: la Política Pública de “Prevención y Control de la Contaminación del Aire” adoptada en 2010 por el Ministerio de Ambiente y el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021” adoptado por el Ministerio de Transporte, contemplan dentro de sus estrategias para el logro de los objetivos de dichas políticas la Revisión Técnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes de los Vehículos, consideramos que ha llegado el momento para lanzar una campaña institucional de promoción del Sistema de la RTMyEC divulgando las bondades de la inspección periódica de los vehículos.

Teniendo en cuenta que estos dos Ministerios: el de Ambiente y el de Transporte, responsables cada uno por las políticas mencionadas, son a su vez los responsables por el Sistema de la RTMyEC, consideramos que no debería haber mayor dificultad para coordinar la estructuración de una campaña institucional para la promoción de la revisión periódica de los vehículos.

### **4.3 Fortalecimiento de la coordinación de acciones interinstitucionales para garantizar el cumplimiento de la medida de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes**

#### Planteamiento o problemática:

En los 10 años de operación del Sistema de la RTMyEC se ha presentado una alta evasión al cumplimiento en la obligación de la revisión periódica de los vehículos, de más del 70 % en los primeros años, y posteriormente siempre por encima del 50 % ubicándose alrededor del 52% en los últimos tres años.

Este alto nivel de evasión se explica no sólo por la apenas incipiente conciencia ciudadana de los automovilistas, que aún no acaban de entender la importancia de que los vehículos se encuentren en buen estado para circular por las carreteras y centros urbanos, a fin de combatir los altos niveles de accidentalidad y de contaminación ambiental, sino también, y fundamentalmente, por la falta de operativos suficientes por parte de las autoridades de control en la vía; esto último se explica en parte porque el pie de fuerza para esta labor es en términos generales insuficiente para las necesidades del País, pero también por la falta de instrumentos tecnológicos que faciliten el control en las vías.

Muy seguramente ese 52 % de los automovilistas evasores portan certificados de RTMyEC que son fraudulentos y obtienen básicamente por alguna de las siguientes vías que utilizan las mafias dedicadas a este delito:

- Robo de los certificados originales, para venderlos luego en el mercado negro como si fueran certificados expedidos por CDA´s.
- Suplantación o falsificación del certificado para venderlo luego en el mercado negro como si fuera un certificado original expedido por un CDA.
- Adulteración del certificado originalmente expedido a un vehículo para diligenciarlo con la información de otro vehículo que no ha sido sometido a la revisión.

Preocupa también que eventualmente algunos CDA´s puedan actuar en connivencia con estas mafias dedicadas al fraude y prestarse para este tipo de conductas dolosas. ASO-CDA recibe información de que se están presentando este tipo de conductas, casos que entendemos son puntuales pero que de cualquier manera afectan la actividad. Desafortunadamente esta información se recibe de manera informal, a nivel de comentarios generales, dado que nadie hace

denuncias formales, por los trámites jurídicos y los eventuales problemas de seguridad personal que supone llevar dichas denuncias hasta sus últimas consecuencias.

En todos estos casos, quienes acuden a estas prácticas buscan engañar a los guardas de tránsito o policías de carretera, quienes no cuentan con las herramientas que les permitan detectar el fraude en todos los casos.

*Propuesta o recomendación:*

Para contrarrestar la evasión, mientras se adoptan otros mecanismos tecnológicos como la identificación por radiofrecuencia (Tecnología RFID) de los vehículos para detectar de manera automática los que transiten sin el cumplimiento de los requisitos legales vigentes, ASO-CDA propone trabajar en el Fortalecimiento de la coordinación de acciones interinstitucionales para garantizar el cumplimiento de la medida de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Dicha coordinación debe darse con la participación del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección Nacional de Tránsito de la Policía Nacional, la Fiscalía y los gremios.

En años anteriores y de manera puntual se ha logrado coordinar acciones de manera aislada con cada una de estas entidades y anualmente ASO-CDA convoca a una reunión de una instancia que ha denominado “Mesa de trabajo interinstitucional para el seguimiento del Sistema de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes” en la cual se comparte información sobre las acciones realizadas por cada entidad.

No obstante lo anterior, ASO-CDA considera que es necesario lograr una coordinación general y permanente y por la experiencia acumulada en la coordinación de la Mesa mencionada es tiempo de plantear que esa coordinación se haga desde una entidad oficial como el propio Ministerio de Transporte o la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

#### **4.4 Implementación del seguimiento estadístico al impacto de las actividades de la RTMyEC en las cifras de accidentalidad y seguridad vial, como parte de la información que se gestionará en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV.**

*Planteamiento o problemática:*

La Ley 17020 dispuso en su artículo 16 que habrá un Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que hará parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el cual tendrá como función principal apoyar a la Agencia en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial por medio del diagnóstico, análisis y la investigación. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) relacionadas con el manejo y gestión de información serán desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

*Propuesta o recomendación:*

De acuerdo con lo anterior desde este observatorio se deberá manejar y gestionar toda la información que se genere sobre accidentalidad y la disponible en el RUNT en relación con los resultados del Sistema de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes para iniciar los estudios que permitan establecer el impacto de las actividades de la RTMyEC en las cifras de accidentalidad y seguridad vial.

## **4.5 Ajuste del Marco Regulatorio para la habilitación de nuevos Centros de Diagnóstico Automotor**

### Planteamiento o problemática:

El marco regulatorio adoptado por el Estado Colombiano para la actividad empresarial de la inspección técnica vehicular se caracteriza por la libertad de empresa y el libre acceso al mercado.

En este sentido, cualquier persona, natural o jurídica, puede constituir un Centro de Diagnóstico Automotor sin que tenga que mediar una autorización previa para desarrollar su emprendimiento dado el principio de libertad de empresa.

De la misma forma, el libre acceso al mercado permite que los empresarios establezcan Centros de Diagnóstico Automotor en cualquier localización geográfica del país.

Estas características de la actividad de la Revisión Técnico Mecánica y Emisiones Contaminantes (RTMyEC) han permitido que se desarrolle una amplia red de Centros, garantizándose ya una amplia cobertura del servicio. En la actualidad, 29 de los 32 departamentos en los que se divide administrativamente el territorio del país cuentan con CDA's y el número de estos pasará prontamente de 400 distribuidos en al menos 115 municipios.

Se avizora entonces que se estará presentando un problema de sobreoferta del servicio que puede generar problemas de competencia desleal y afectación de la calidad del servicio en detrimento de todo el Sistema de la RTMyEC.

### Propuesta o recomendación:

Llevar a cabo un estudio detallado del Sistema de la RTMyEC para analizar la oferta existente y adoptar recomendaciones sobre su ampliación en los municipios que sea necesario y sobre su racionalización donde la sobreoferta sea inminente.

#### **4.6 Enajenación de CDA´s con participación accionaria de la Nación Ministerio de Transporte. (en cumplimiento del artículo 259 de la Ley 1450 de 2011).**

*Planteamiento o problemática:*

La ley 1450 de 2011, mediante la cual se adoptó el Plan de Gobierno del cuatrienio anterior, estableció en su artículo 259 que los organismos y entidades del orden nacional, así como las entidades descentralizadas de este mismo orden que posean participaciones sociales en Centros de Diagnóstico Automotor debían enajenarlas dando cumplimiento a las reglas de contratación administrativa vigentes.

Dicha disposición de la Ley 1450 busca resolver la problemática que tiene por ejemplo el Ministerio de Transporte al ser juez y parte en relación con los Centros de Diagnóstico Automotor. Al Ministerio le corresponde reglamentar las actividades de los CDA´s, estableciéndoles obligaciones y responsabilidades cuando en la práctica también es accionista de algunos CDA´s que tienen el carácter de empresas industriales y comerciales del Estado.

*Propuesta o recomendación:*

En el primer semestre de 2012 el Ministerio de Transporte gestionó un proyecto de decreto que buscaba resolver esta situación pero finalmente no fue expedido.

La propuesta en relación con este tema es simplemente la de retomar el proyecto de decreto que se preparó en su momento y reactivar su análisis para que finalmente pueda ser expedido y se de así cumplimiento a lo dispuesto por la Ley.

## **5. DESARROLLAR PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2021 EN RELACIÓN CON LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES**

### **5.1 Desarrollo del Pilar Estratégico de Vehículos contemplado en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2021:**

#### **5.1.1 Programa uno: Reglamentación Técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro.**

- **Acción siete: revisión técnico-mecánica de automóviles.**

#### Planteamiento o problemática:

El Plan Nacional de Seguridad Vial establece en la Acción Siete del Programa Uno para el desarrollo del “Pilar Estratégico Vehículos” la revisión técnico-mecánica de automóviles

En la descripción de la actividad el PNSV plantea que: “La revisión técnico-mecánica debe convertirse en una prueba integral que verifique el cumplimiento vehicular en las condiciones mínimas de seguridad de manera efectiva, por esto se revisará todo el procedimiento de regulación de dicha revisión y se incluirán, nuevos tipos de vehículos, adicional a los tipos de vehículos que determina la actual normatividad.”

#### Propuesta o recomendación:

ASO-CDA encuentra pertinente el que se revise en profundidad la regulación relacionada con la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes para garantizar la pertinencia de la misma para verificar de manera efectiva las condiciones mínimas de seguridad que deben cumplir los vehículos.

En tal sentido ofrece su concurso para el logro de los objetivos planteados en esta actividad del plan, pero llama la atención en el sentido de que esta actividad debe ser desarrollada de manera paralela y en algunos aspectos después de que se hayan logrado los resultados en otras actividades planteadas en el Programa “Reglamentación Técnica y Evaluación de la conformidad para un Parque Automotor más Seguro” dentro del Pilar estratégico vehículos.