

DIARIO OFICIAL

Fundado el 30 de abril de 1864
Por el Presidente **Manuel Murillo Toro**
Tarifa postal reducida No. 56

DIRECTORA (e): **Leonor Arias Barreto**

MINISTERIO DEL INTERIOR
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

Leonor Arias Barreto
Gerente General (e)

Carrera 66 N° 24-09 (Av. Esperanza-Av. 68) Bogotá, D. C. Colombia
Conmutador: PBX 4578000.
e-mail: correspondencia@imprenta.gov.co

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO ZDF	PROPORCIONALIDAD IPACPM
NORTE DE SANTANDER	LOS PATIOS	63,02%
NORTE DE SANTANDER	EL ZULIA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	SAN JOSÉ DE CÚCUTA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	VILLA DEL ROSARIO	63,02%
NORTE DE SANTANDER	CONVENCIÓN	63,02%
NORTE DE SANTANDER	DURANIA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	EL CARMEN	63,02%
NORTE DE SANTANDER	EL TARRA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	HACARÍ	63,02%
NORTE DE SANTANDER	HERRÁN	63,02%
NORTE DE SANTANDER	LA ESPERANZA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	LA PLAYA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	OCANA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	PAMPLONA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	PAMPLONITA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	PUERTO SANTANDER	63,02%
NORTE DE SANTANDER	RAGONVALIA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	SAN CALIXTO	63,02%
NORTE DE SANTANDER	SARDINATA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	TEORAMA	63,02%
NORTE DE SANTANDER	TIBÚ	63,02%
NORTE DE SANTANDER	TOLEDO	63,02%

Parágrafo. La aplicación de la presente proporcionalidad se efectuará únicamente sobre el combustible fósil, es decir, no se aplicará sobre el porcentaje de biocombustible que pudiera contener la mezcla del galón a distribuir en estos municipios.

Artículo 2°. La presente Resolución rige a partir de su publicación en el *Diario Oficial*, y modifica en lo pertinente el artículo 1° de la Resolución 40390 del 2022.

Artículo 3°. Publíquese la presente resolución en el *Diario Oficial*.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 13 de octubre de 2022.

El Viceministro General de Hacienda y Crédito Público encargado de las funciones del empleo del Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Diego Alejandro Guevara Castañeda.

La Ministra de Minas y Energía,

Irene Vélez Torres.

(C. F.).

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040062115 DE 2022

(octubre 13)

por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a sistemas de frenado, para uso en vehículos tipo motocicleta.

El Ministro de Transporte, en ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confieren el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, así como el numeral 2.4 del artículo 2° y el numeral 6.3 del artículo 6° del Decreto 087 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2° de la Constitución Política de Colombia, establece que las autoridades públicas están instituidas para proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades.

Que según lo dispuesto en el artículo 78 de la Constitución Política de Colombia, serán responsables, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.

Que el Consejo de Estado ha señalado que la seguridad personal se constituye en un derecho fundamental, así como el derecho a la vida, por lo cual las autoridades están obligadas a garantizar las condiciones para su ejercicio, eliminando amenazas que impliquen una violación potencial a dichos derechos. (Radicado número 68001-23-33-000-2015-00018-01(AC) del 15-04-2015).

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, y el artículo 1° de la Ley 769 de 2002: “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, establece la seguridad como un principio del citado Código.

Que la Corte Constitucional, en sentencia C-144 de 2009, dispuso: “La promoción de la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general, ha sido considerado por esta Corporación como un fin constitucionalmente válido. Al tenor de lo mencionado en la sentencia C-1090 de 2003, ese fin “se encuentra acorde con lo previsto en la Constitución respecto del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...) (C. P. art. 2°), pues, <si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos>”. La Corte, en la sentencia C-355 de 2003, también consideró que constituye un fin constitucional válido propender por la seguridad vial, pues se persigue la realización de los principios constitucionales de protección, por parte de las autoridades públicas, de la vida y de los bienes de las personas residentes en Colombia y de la promoción de la prosperidad general, en los términos del artículo 2° Superior”.

Que de conformidad con el artículo 3° de la ley 2251 de 2022: “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones Ley Julián Esteban”, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial “unificarán y armonizarán todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional”.

Que el artículo 26 de la Decisión 376 de la Comisión de la Comunidad Andina (Sistema Andino de Normalización, Acreditación, Ensayos, Certificación, Reglamentos Técnicos Y Metrología), modificada por la Decisión 419, estableció que los países miembros podrán mantener, elaborar o aplicar reglamentos técnicos en materia de seguridad, protección a la vida, salud humana, animal, vegetal y protección del medio ambiente.

Que la Decisión 827 de la Comisión de la Comunidad Andina (Lineamientos para la elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad en los Países Miembros de la Comunidad Andina y a nivel comunitario) señaló directrices para la elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos en los países miembros de la Comunidad Andina y a nivel comunitario, e indicó que los objetivos legítimos son los imperativos de la moralidad pública, seguridad nacional, protección de la vida o la salud humana, animal o vegetal, la defensa del consumidor y la protección del medio ambiente.

Que el artículo 3° de la Ley 155 de 1959, señala que el Gobierno nacional intervendrá en la fijación de normas sobre pesos y medidas, calidad, empaque y clasificación de los productos, materias primas y artículos o mercancías con miras a defender el interés de los consumidores y de los productores de materias primas.

Que la Ley 1480 de 2011: “Por medio de la cual se expide el estatuto del consumidor y se dictan otras disposiciones”, establece como una obligación del Estado proteger, promover y garantizar la efectividad y el libre ejercicio de los derechos de los consumidores, así como amparar, el respeto a su dignidad y a sus intereses económicos y consagra como uno de sus principios, la protección de los consumidores frente a los riesgos para su salud y seguridad.

Que el artículo 23 del citado estatuto Ley 1480 de 2011, sobre la información mínima y responsabilidad, dispuso que los proveedores y productores deberán suministrar a los consumidores información, clara, veraz, suficiente, oportuna, verificable, comprensible, precisa e idónea sobre los productos que ofrezcan y, sin perjuicio de lo señalado para los productos defectuosos, serán responsables de todo daño que sea consecuencia de la inadecuada o insuficiente información.

Que el numeral 14 del artículo 5° de la precitada Ley 1480 de 2011, define la seguridad como: “La condición del producto conforme con la cual, en situaciones normales de utilización, teniendo en cuenta la duración, la información suministrada en los términos de la presente ley y si procede, la puesta en servicio, instalación y mantenimiento no

presenta riesgos irrazonables para la salud o integridad de los consumidores. En caso de que el producto no cumpla con requisitos de seguridad establecidos en reglamentos técnicos o medidas sanitarias, se presumirá inseguro”.

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.6.1 del Decreto 1074 de 2015: “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo”, modificado por el Decreto 1595 de 2015, la elaboración y expedición de los Reglamentos Técnicos, estarán enmarcados dentro de la defensa de los objetivos legítimos, entre los cuales se encuentran la protección de la vida, así como de la salud y seguridad humana.

Que el artículo 2.2.1.7.5.4. del Decreto 1074 de 2015, establece como obligación de las entidades del Estado con facultades de regulación técnica, adelantar buenas prácticas en materia de regulación, entre las cuales se resaltan las siguientes: a) Referenciación nacional e internacional de los reglamentos técnicos, de forma que se armonicen las normas técnicas nacionales con las internacionales; b) que los reglamentos técnicos se desarrollen con el fin de salvaguardar objetivos legítimos tales como: (i) Los imperativos de la seguridad nacional; (ii) la prevención de prácticas que puedan inducir a error; (iii) la protección de la salud o seguridad humana, de la vida o (iv) la salud animal o vegetal, (v) del medio ambiente; c) elaboración de análisis de impacto normativo, a través del cual es posible identificar la problemática a intervenir y la necesidad de expedir o no un reglamento técnico para atenderla.

Que el artículo 2.2.1.7.6.6 del Decreto 1074 de 2015, establece en el caso de reglamentos técnicos, la demostración de la conformidad debe responder al nivel de riesgo identificado en el análisis de impacto normativo, salvo casos especiales y justificados identificados por el regulador.

Que el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, adoptado mediante Decreto 1430 de 2022, dentro del área de acción de vehículos seguros, en su objetivo general indica: 1. “Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país”, establece como acción “definir los requisitos técnicos de seguridad de los sistemas de frenado para motocicletas. Esta acción incorpora lo referente al desempeño seguro del sistema de frenado y la incorporación de sistemas de frenado CBS o ABS”.

Que de conformidad con el artículo 2° de la Ley 769 de 2022, la motocicleta ha sido definida como “Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante”.

Que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, elaboró el documento “Análisis de Impacto normativo para el Reglamento Técnico Aplicable a Sistemas de Frenado en motocicletas”, el cual cuenta con concepto favorable del Departamento Nacional de Planeación de fecha febrero 16 de 2022, publicado en la página web del Ministerio de Transporte para observaciones de los interesados, entre marzo 30 y abril 13 de 2022.

Que en cumplimiento de los principios de transparencia y publicidad, así como de los lineamientos dados por la Organización Mundial del Comercio “OMC”, se efectuó un proceso de identificación de actores potencialmente afectados, los cuales fueron consultados en todo el proceso, buscando su participación en la construcción del análisis de impacto normativo.

Que en el documento de análisis de impacto normativo efectuado, se identificó la necesidad de contar con requerimientos de desempeño del sistema de frenado de motocicletas. Así mismo se precisó que: “Como resultado del análisis multicriterio consistente en la calificación por parte de los actores de criterios e impactos de las alternativas propuestas, se obtuvo que la alternativa con mayor puntaje fue la Alternativa 1-Adopción de reglamentación técnica internacional (UNECE y FMVSS) y Realizar campañas de información y sensibilización (...)”.

Que la normatividad establecida por la Organización de las Naciones Unidas en el Acuerdo de 1958: “Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones”, se constituye en un referente mundial, en materia de regulación técnica vehicular.

Que la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA, por su sigla en inglés), establece las normas federales de seguridad de vehículos motorizados (FMVSS, por sus siglas en inglés) en lo referente a los requisitos de seguridad de los componentes y sistemas del automóvil, estándares que son ampliamente reconocidos y aplicados en el contexto internacional.

Que el contenido de la presente Resolución, fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, marzo 30 y abril 13 de 2022, en cumplimiento de lo determinado en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y, la Resolución 994 de 2017 del suscrito Ministerio, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

Que se solicitó concepto previo a la Dirección de Regulación del Ministerio de Comercio Industria y Turismo, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.7.5.6 del Decreto 1074 de 2015, con relación al cumplimiento de los lineamientos del Subsistema Nacional de la Calidad y la potencialidad de constituir obstáculos técnicos innecesarios al comercio con otros países, quien emitió concepto favorable, mediante oficio N. 2-2022-005302 del 1° de marzo de 2022, radicado MT 20223030544552.

Que como consecuencia del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC y de la Decisión Andina 376 de 1995, el reglamento técnico que se establece en la presente Resolución fue notificado por la Organización Mundial del Comercio mediante el documento identificado con la signatura G/TBT/N/COL/257 de junio 8 de 2022.

Que la Superintendencia de Industria y Comercio emitió concepto de Abogacía de la Competencia mediante radicado SIC número 22-201220--11-0 de junio 9 del 22, radicado MT 20223031128822 de junio 10 de 2022, con recomendaciones de las cuales fue acogida la siguiente:

- “(…)
- **Analizar** todos los efectos que puede conllevar el cumplimiento e implementación del reglamento técnico frente al mercado (productores, ensambladores, comercializadores, consumidores, etc.)”.

Que a su vez, no fueron acogidas las siguientes recomendaciones sustentado en la memoria justificativa de la presente Resolución, los motivos por los cuales la entidad se aparta:

- **“Incluir** lo descrito en el numeral 6.3 del artículo 6° sobre los requisitos técnicos y ensayos equivalentes del Proyecto en el Capítulo de equivalencias”.
- **“Soportar** las condiciones técnicas (normas técnicas) exigidas con base no sólo en criterios técnicos como el cilindraje y la potencia nominal, sino también en las elasticidades de la demanda y las características del mercado”.
- **“Soportar** los períodos de transición con base no sólo en criterios técnicos como el cilindraje y la potencia nominal, sino también en las elasticidades de la demanda y las características del mercado”.
- **“Justificar** los plazos contenidos en el artículo 28 del proyecto con base en las condiciones y realidades del mercado de tal manera que estos propendan por que la industria tenga la capacidad de cumplir con las exigencias técnicas en los períodos establecidos”.

Que el Viceministerio de Transporte, mediante memorando número 20221130106213 del 30 de septiembre de 2022, manifestó que las observaciones recibidas durante el plazo de publicación fueron atendidas en su totalidad y que se surtieron todos los trámites previstos en el Decreto 1074 de 2015, para la expedición de reglamentos técnicos.

Que en virtud de lo indicado en el artículo 72 de la Ley 1480 de 2011, se establece: “(…) De acuerdo con las disposiciones establecidas en el Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y demás compromisos adquiridos con los socios comerciales de Colombia, no se podrá publicar en la Gaceta Oficial un reglamento técnico que no cuente con la certificación expedida por el Punto de Contacto de Colombia frente a la OMC.”, lo anterior, concatenado con lo señalado en el parágrafo 3 del artículo 2.2.1.7.5.10 del Decreto 1074 de 2015, que reza: “(…) Parágrafo 3°. Conforme con lo establecido en el artículo 72 de la Ley 1480 de 2011, no se podrá publicar en el **Diario Oficial** y, por lo tanto, no podrá entrar a regir ningún reglamento técnico que no cuente con la certificación expedida por el Punto de Contacto OTC/MSF de Colombia, salvo las excepciones previstas para la adopción de reglamentos técnicos de emergencia o urgencia.” y a su vez el Decreto 1074 de 2015 que indica: “Artículo 2.2.1.8.1.3. Notificaciones. (...) Una vez expedida la medida definitiva, deberá ser nuevamente informada al punto de contacto, para ser notificada nuevamente a través de los órganos competentes de los acuerdos comerciales internacionales. Parágrafo 1°. Los proyectos de los reglamentos técnicos que no surtan el trámite establecido en este Capítulo, no podrán entrar en vigencia”. (...).

Que la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte, conservará los documentos asociados a la expedición del presente acto administrativo, en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1°. *Objeto.* La presente resolución, tiene por objeto expedir el reglamento técnico que establece los requisitos aplicables a los sistemas de frenado, destinados a vehículos automotores tipo motocicleta que se comercialicen en Colombia, con el objetivo de prevenir o minimizar riesgos para la salud y la seguridad humana, así como prevenir prácticas que puedan inducir a error a los consumidores.

Artículo 2°. *Siglas.* Las siglas que aparecen en el texto de la presente Resolución tienen el siguiente significado:

ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial
CAN	Comunidad Andina.
CEPE/ONU	Comisión Económica para Europa de Naciones Unidad (o ONU-ECE)
ISO	Organización Internacional de Estandarización/International Organization for Standardization.
NHTSA	Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en la Carretera/ National Highway Traffic Safety Administration of the USA
OMC	Organización Mundial del Comercio.
ONAC	Organismo Nacional de Acreditación de Colombia
ONU	Organización de las Naciones Unidas.

SIC	Superintendencia de Industria y Comercio
FMVSS	Federal Motor Vehicle Safety Standards
VUCE	Ventanilla Única de Comercio Exterior
Reglamento ONU	Reglamento anexo al Acuerdo de Ginebra de 1958, de la Organización de las Naciones Unidas.

Artículo 3°. *Definiciones.* Para la correcta aplicación e interpretación de la presente Resolución, además de las definiciones contempladas en el artículo 5° de la Ley 1480 de 2011, se adoptan las que enuncian a continuación y las contenidas en los Reglamentos ONU R-78, y el estándar FMVSS 122, según aplique.

Acuerdo de 1958: Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y partes que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones, de la Organización de las Naciones Unidas.

Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration -NHTSA): Es una agencia que forma parte del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América - EE. UU. Es responsable de reducir muertes, lesiones y pérdidas económicas como resultado de accidentes automovilísticos, mediante el establecimiento y aplicación de estándares de desempeño de seguridad para vehículos automotores y sus componentes.

Autoridad de homologación: Autoridad pública encargada de homologar oficialmente los vehículos antes de que puedan comercializarse en la Unión Europea. La decisión de homologar un nuevo tipo de vehículo se basa en pruebas de conformidad realizadas por organismo y laboratorio de pruebas (servicios técnicos) que son internos o, en la mayoría de los casos, designados específicamente por las autoridades de homologación de tipo.

Categoría vehicular: Clasificación de los vehículos con base en características técnicas tales como el número de ruedas y destinación del vehículo.

Desempeño de seguridad: Corresponde al rendimiento adecuado de un sistema o componente respecto a sus prestaciones para evitar siniestros y/o mitigar la gravedad de las lesiones de los ocupantes de un vehículo en caso de un siniestro.

Estándares Federales de Seguridad para Vehículos Motorizados (Federal Motor Vehicle Safety Standards and Regulations- FMVSS): Son regulaciones emitidas por la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA - por sus siglas en inglés), escritas en términos de los requisitos mínimos de desempeño de seguridad que los vehículos automotores y sus componentes deben cumplir para su comercialización en los Estados Unidos de América.

Homologación de tipo: La homologación de tipo describe el proceso aplicado por las autoridades nacionales para certificar que un modelo de un vehículo cumple todos los requisitos de seguridad, medioambientales y de conformidad de la producción antes de autorizar su comercialización en el mercado de la Unión Europea.

Línea de vehículo: Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.

Marca de homologación. Marca que debe fijar el productor del vehículo o de una parte de este, una vez concedida la homologación de tipo del vehículo, sistema, o parte, para cada unidad, de acuerdo con lo estipulado en cada reglamento ONU. Las marcas de homologación identifican el reglamento ONU y la serie de enmiendas a la que corresponde y coincide con la contraseña de homologación acordada.

Marcaje: Marca que debe fijar el fabricante del producto, de acuerdo con lo estipulado en cada reglamento o estándar según aplique, la cual debe ser clara, legible e indeleble; debe fijarse permanentemente y ser resistente al desgaste.

Moño Azul (Blue Ribbon): Documento expedido por la **Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)** del Departamento de Transporte de Estados Unidos, con el cual se avala que el fabricante cumple con los estándares técnicos establecidos en dicho país para el respectivo producto.

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Motocicleta enduro de dos ruedas: Motocicleta de dos ruedas que cumple con las siguientes características:

- Altura del asiento ≥ 900 mm y
- Distancia mínima al suelo ≥ 310 mm y
- Relación de transmisión en la marcha superior (relación de transmisión primaria $\times$ relación de transmisión secundaria a velocidad
- Máxima $\times$ relación de transmisión final) $\geq 6,0$ y
- Masa en orden de marcha más la masa de las baterías de propulsión en caso de propulsión eléctrica o híbrida < 140 kg y
- Ausencia de plaza de asiento para un segundo ocupante.

Motocicleta trial de dos ruedas: Motocicleta de dos ruedas que cumple con las siguientes características:

- Altura del asiento ≥ 700 mm y
- Distancia mínima al suelo ≥ 280 mm y

- Capacidad del depósito de combustible ≤ 4 litros, y
- Relación de transmisión en la marcha superior (relación de transmisión primaria $\times$ relación de transmisión secundaria a velocidad
- Máxima $\times$ relación de transmisión final) $\geq 7,5$ y
- Masa en orden de marcha ≤ 100 kg y
- Ausencia de plaza de asiento para un segundo ocupante

País de origen: País de manufactura, fabricación o elaboración del producto.

Parte contratante del acuerdo: País que se ha adherido o accedido, al Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Prescripciones de un reglamento ONU: Las condiciones que cada vehículo, sistema o parte debe cumplir para que pueda ser homologado.

Producto: Vehículos de dos (2) o tres (3) ruedas, denominados en el presente reglamento técnico como vehículos tipo motocicleta, producidos y listos para ser comercializados y entregados al consumidor final para su uso. Es decir, se trata de vehículos tipo motocicletas que ya tienen etiquetas, marquillas, marca comercial y si es del caso otras características o signos distintivos, de presentación hacia el consumidor.

Productor. Quien de manera habitual, directa o indirectamente, diseñe, produzca, fabrique, ensamble productos referidos en el presente reglamento técnico.

Proveedor o expendedor: Quien de manera habitual, directa o indirectamente, ofrezca, suministre, distribuya, importe o comercialice productos con o sin ánimo de lucro.

Referencia: Código único que le asigna a un producto para su identificación.

Serie de enmiendas: Modificación sustancial de un reglamento ONU (nuevas prescripciones), que implica un cambio en la marca de homologación.

Servicio técnico: Organismos y laboratorios de ensayo designados específicamente por las autoridades de homologación de tipo de los Estados miembros para llevar a cabo los ensayos de homologación de acuerdo con la legislación de la UE.

Sistema antibloqueo de frenos (ABS): Parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de su rotación.

Sistema combinado de frenos (CBS): Sistema de freno en el que los frenos del vehículo se accionan mediante la operación de un solo control.

Sistema de frenado: Combinación de piezas que tienen por función disminuir progresivamente la velocidad de un vehículo en movimiento, hacer que se detenga o mantenerlo inmóvil, en los casos en que ya se encuentre detenido.

Subpartida arancelaria. Es la prolongación razonable y lógica de la Nomenclatura Arancelaria utilizada en Colombia, cuyo código numérico consta de 10 dígitos.

Unidades completamente construidas (Completely Built Up - CBU): Hace referencia a un sistema logístico, donde el vehículo se importa completamente ensamblado desde sus fábricas de origen.

Vehículos para competencia o exhibiciones deportivas: Son aquellos no utilizados para el uso común y cotidiano en las vías terrestres, públicas o privadas abiertas al público, que se usan en eventos deportivos o de experimentación.

Vehículo tipo motocicleta nuevo: Vehículo tipo motocicleta nuevo: Sólo para efectos de esta resolución, se entenderá como aquellos vehículos de dos (2) o tres (3) ruedas que entran en circulación por primera vez en el territorio nacional, tomando como referencia lo señalado en el parágrafo 1° del artículo 141 de la Ley 488 de 1998.

CAPÍTULO II

Ámbito de aplicación

Artículo 4°. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente reglamento técnico son aplicables a los productores y proveedores de vehículos automotores tipo motocicleta con relación a los sistemas de frenado incorporados en los vehículos tipo motocicleta nuevos completos de dos (2) o tres (3) ruedas, que se comercialicen en Colombia y que se encuentran clasificadas en las siguientes subpartidas arancelarias del Arancel de Aduanas Colombiano:

SECCIÓN XVII	MATERIAL DE TRANSPORTE
CAPÍTULO: 87	VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, TRACTORES, VELOCÍPEDOS Y DEMÁS VEHÍCULOS TERRESTRES; SUS PARTES Y ACCESORIOS
Subpartida Arancelaria	Texto de la Subpartida Arancelaria
87.11	Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares
87.11.10.00	Con motor de émbolo (pistón) de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³
87.11.20.00	Con motor de émbolo (pistón) de cilindrada superior a 50 cm ³ pero inferior o igual a 250 cm ³
87.11.30.00	Con motor de émbolo (pistón) de cilindrada superior a 250 cm ³ pero inferior o igual a 500 cm ³

87.11.40.00	Con motor de émbolo (pistón) de cilindrada superior a 500 cm ³ pero inferior o igual a 800 cm ³
87.11.50.00	Con motor de émbolo (pistón) de cilindrada superior a 800 cm ³
87.11.60.00	Propulsados con motor eléctrico

Parágrafo 1°. En aquellos casos en que se trate del mismo producto, tal y como está definido en el artículo 3°, este deberá cumplir con lo consagrado en el presente reglamento técnico, aún si su ingreso y comercialización en el país se efectuó por medio de una subpartida arancelaria distinta.

Parágrafo 2°. El presente reglamento aplicará a las tipologías vehiculares previstas en los Reglamentos ONU R-78 y el estándar FMVSS 122, según aplique.

Artículo 5°. *Excepciones.* Estarán exceptuados del cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente reglamento técnico, los vehículos que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

- a) Vehículos para competencias o exhibiciones deportivas o que ingresen al país de manera ocasional para participar en ferias o exposiciones, siempre que su cantidad no refleje intención alguna de venta, según lo establecido por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), y siempre que tales vehículos no sean empleados en vehículos automotores para uso en vías públicas o privadas del territorio nacional, de conformidad con el ámbito de aplicación de las Resoluciones ONU y estándar FMVSS y con el ámbito de aplicación establecido en el artículo 4° de la presente resolución.
- b) Vehículos destinados a su comercialización fuera de Colombia, de conformidad con el ámbito de aplicación establecido en el artículo 4° de la presente resolución.
- c) Vehículos que ingresan al país con destino a los procesos de prueba/ensayo, para fines de certificación. El número de vehículos permitido será el que señale el contrato suscrito entre el importador y el organismo de certificación, de conformidad con los requisitos de evaluación de conformidad con los requisitos técnicos establecidos en la presente resolución.
- d) Vehículos tipo motocicleta de velocidad máxima menor a 25 km/h, de conformidad con el ámbito de aplicación de las resoluciones ONU y estándar FMVSS.

Parágrafo 1°. Para el caso de la excepción contemplada en el literal c) los vehículos serán reexportados al terminar la prueba/ensayo o destruidos dejando constancia en acta suscrita por el importador y la empresa responsable de efectuar la destrucción, sin que puedan ser distribuidos a cualquier título, incluso gratuito. Este documento podrá solicitarse por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio en cualquier momento. Se exceptúan de la obligación de destrucción o reexportación, los productos que cuenten con la documentación establecida en el artículo 7° o 9° del presente reglamento, según corresponda y que ingresen como importación ordinaria.

Parágrafo 2°. El productor o proveedor estará obligado a demostrar el cumplimiento de los requisitos para la aplicación de las excepciones establecidas, en los términos previstos en el artículo 2.2.1.7.5.16 del Decreto 1074 de 2015.

CAPÍTULO III

Requisitos técnicos

Artículo 6°. Requisitos técnicos específicos, numerales y ensayos aplicables. Se establecen como requisitos y ensayos para los productos regulados en el presente reglamento técnico los siguientes:

6.1. **Requisitos de marcaje.** Deberá incluirse, en un lugar visible y fácilmente accesible del vehículo, un marcaje con la siguiente información:

- a) Marca comercial del fabricante
- b) Número del reglamento técnico que cumple y serie de enmiendas

La información descrita en el marcaje deberá ser legible, indeleble, veraz y completa. La información del marcaje y de las instrucciones de uso deberá estar en alfabeto latino o romano.

6.2. **Requisitos técnicos y ensayos.** Los sistemas de frenado incorporados en las categorías vehiculares descritas a continuación, deberán cumplir con los requisitos técnicos y ensayos establecidos en el Reglamento número 78 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas “Disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos de las categorías L1, L2, L3, L4 y L5 con relación al frenado.” Serie de enmiendas 04 o serie de enmiendas posteriores:

Numerales del reglamento R78 aplicables:

- Numeral 5: Especificaciones
- Numeral 6: Ensayos
- Anexos referentes a condiciones y procedimientos de ensayo y requisitos de eficacia. Este reglamento aplica a las siguientes categorías vehiculares:
 - Categoría L1: Vehículo de dos ruedas, cuya cilindrada del motor, en caso de un motor térmico, no exceda 50 cm³, y cualquiera que sea el medio de propulsión, con una velocidad máxima de diseño no superior a 50 km/h.
 - Categoría L2: Vehículo de tres ruedas, de cualquier disposición de rueda, cuya cilindrada del motor en caso de un motor térmico no exceda los 50 cm³, y cualquiera que sea el medio de propulsión con una velocidad máxima de diseño inferior a 50 km/h.

- Categoría L3: Vehículo de dos ruedas, cuya cilindrada del motor en el caso de un motor térmico exceda 50 cm³ o cualquiera que sea el medio de propulsión, con una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h.

- Categoría L4: Vehículo de tres ruedas dispuestas asimétricamente en relación con el plano medio longitudinal, cuya cilindrada del motor exceda 50 cm³ o cualquiera que sea el medio de propulsión, con una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h (motocicletas tipo “sidecars”).

- Categoría L5: Vehículo de tres ruedas dispuestas simétricamente en relación con el plano medio longitudinal, cuya cilindrada del motor exceda 50 cm³ o cualquiera que sea el medio de propulsión, con una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h.

6.3. **Requisitos técnicos y ensayos equivalentes:** Se aceptará como equivalente de los requisitos y ensayos establecidos en el numeral 6.2 del presente reglamento, el estándar FMVSS 122: Motorcycle brake systems (sistemas de frenado para motocicletas. Este reglamento aplica a las siguientes categorías vehiculares:

- Categoría 3-1: motocicleta de dos ruedas con una cilindrada, en el caso de un motor térmico, no superior a 50 cm³ y cualquiera que sea el medio de propulsión con una velocidad máxima de diseño no superior a 50 km/h.

- Categoría 3-2: Motocicleta de tres ruedas de cualquier disposición de ruedas con una cilindrada, en el caso de un motor térmico, no superior a 50 cm³ y cualquiera que sea el medio de propulsión con una velocidad máxima de diseño no superior a 50 km/h.

- Categoría 3-3: Motocicleta de dos ruedas con un motor de cilindrada superior a 50 cm³, en el caso de un motor térmico, o cualquiera que sea el medio de propulsión, con una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h.

- Categoría 3-4: Motocicleta fabricada con tres ruedas dispuestas asimétricamente en relación con el plano longitudinal medio con un motor de cilindrada superior a 50 cm³ en el caso de un motor térmico o cualquiera que sea el medio de propulsión una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h (incluye sidecars).

- Categoría 3-5: Motocicleta fabricada con tres ruedas dispuestas simétricamente en relación con el plano longitudinal medio con una cilindrada superior a 50 cm³ en el caso de un motor térmico o, cualquiera que sea el medio de propulsión, una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h.

6.3.1 El estándar FMVSS 122 deben corresponder a la última edición emitida por la NHTSA para el año de fabricación del vehículo.

6.4 **Obligatoriedad de sistemas avanzados de frenado ABS o CBS**

Las motocicletas nuevas de categorías L3 deberán incorporar sistemas de frenado ABS o CBS de acuerdo con los plazos previstos en el artículo 19 de la presente Resolución.

Los vehículos nuevos de las categorías vehiculares indicadas en el presente artículo deberán superar los ensayos especificados en los numerales 6.2 o 6.3, según aplique, para todos los tipos de sistema de frenado que el productor instale en el vehículo (disco o tambor, con sistemas CBS o ABS), de acuerdo con el plazo previsto en el artículo 19 de la presente resolución.

Parágrafo. Se exceptúan de la incorporación de los sistemas de frenado avanzados descritos en el primer inciso del numeral 6.4 del presente artículo, las motocicletas enduro de dos ruedas y las motocicletas trial de dos ruedas.

CAPÍTULO IV

Procedimiento para evaluar la conformidad

Artículo 7°. *Evaluación de la conformidad.* Los productores y proveedores de los vehículos contemplados en el presente reglamento técnico deberán obtener para los sistemas de frenado incorporados en ellos, el respectivo certificado de conformidad de producto mediante el cual se acredite el cumplimiento de la totalidad de requisitos técnicos y ensayos referidos en el numeral 6.2 del artículo 6° o en el numeral 6.3 del artículo 6° de esta resolución, según aplique, en consideración a los riesgos que se pretenden prevenir, mitigar o evitar.

El certificado de conformidad referido deberá expedirse utilizando alguna de las siguientes alternativas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.1.7.9.2 del Decreto 1074 de 2015:

1. Certificado de conformidad expedido por un organismo de certificación acreditado ante el organismo nacional de acreditación y que el alcance de la acreditación incluya el producto y el reglamento técnico.
2. Certificado de conformidad expedido por un organismo de certificación extranjero, acreditado por un organismo de acreditación que esté reconocido por los acuerdos de reconocimiento multilateral de los que haga parte el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia. Esta alternativa no requiere certificados o documentos adicionales al certificado emitido por el organismo de certificación extranjero.
3. Certificado de conformidad expedido por un organismo de certificación acreditado por un organismo de acreditación reconocido en el marco de un acuerdo de reconocimiento multilateral del que no haga parte el organismo nacional de acreditación. Estos certificados de conformidad podrán ser reconocidos, previa evaluación, por organismos de certificación acreditados en Colombia, en cuyo alcance se incluya el producto y el reglamento técnico. El organismo de certificación acreditado en Colombia deberá verificar el alcance de la acreditación y podrá declarar la conformidad con los

requisitos especificados en el correspondiente reglamento técnico colombiano y los que se acepten como equivalentes.

El organismo, de certificación en Colombia, que reconozca los resultados de evaluación de la conformidad emitidos por el organismo de certificación acreditado extranjero, indicado en el presente numeral, deberá demostrar ante el organismo nacional de acreditación que cuenta con un acuerdo con su par que asegure su competencia para realizar la evaluación de la conformidad en el extranjero.

4. Certificado de conformidad expedido en el marco de un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo, celebrado entre Colombia y otro país, que se encuentre vigente. Esta alternativa no requiere certificados o documentos adicionales a los emitidos por el organismo de certificación extranjero.

Parágrafo 1°. Los organismos de certificación acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o por un Organismo de Acreditación que sea signatario de los acuerdos de reconocimiento multilateral suscritos por ONAC bajo la norma internacional ISO/IEC 17065, con alcance en este reglamento técnico, deberán soportar sus Certificados de Conformidad, en los resultados de ensayos realizados en laboratorios acreditados por la ONAC o acreditados por organismos de acreditación que hagan parte de los acuerdos de reconocimiento mutuo suscritos por ONAC.

Cuando no exista en Colombia laboratorio acreditado para la realización de los ensayos requeridos, tales ensayos se podrán realizar en laboratorios previamente evaluados por el organismo de certificación bajo la norma ISO/IEC 17025, de acuerdo con lo contemplado en el artículo 2.2.1.7.9.5 del Decreto 1074 de 2015.

Parágrafo 2°. Si para evaluar la conformidad con este reglamento técnico no existe en Colombia al menos un (1) organismo de certificación acreditado por el ONAC para certificar los sistemas de frenado objeto del presente reglamento, será válida la declaración de conformidad de primera parte de acuerdo con los requisitos y formatos establecidos en la norma internacional ISO/IEC 17050, partes 1 y 2.

Con la declaración de conformidad de primera parte se presume que el declarante ha efectuado, por su cuenta, las verificaciones, inspecciones y los ensayos requeridos en el presente reglamento técnico y, por lo tanto, proporciona bajo su responsabilidad una declaración de que los productos allí incluidos están en su conformidad con los requisitos especificados en el presente reglamento técnico.

En los casos descritos en el presente parágrafo, los documentos de conformidad necesarios para demostrar la conformidad serán los siguientes:

1. El informe de los ensayos realizados en laboratorios acreditados por ONAC o por un organismo de acreditación que haga parte de los acuerdos de reconocimiento multilateral suscritos por ONAC o realizados en servicios técnicos designados por las autoridades de homologación de los países contratantes del Acuerdo de 1958 evaluados bajo la norma ISO/IEC 17025. Esta documentación debe estar en alfabeto latino.

2. La documentación técnica presentada por el fabricante al laboratorio o servicio técnico. Esta documentación debe estar en alfabeto latino.

3. La declaración de conformidad de primera parte, suscrita en los términos de la norma ISO/IEC 17050 partes 1 y 2. Este documento deberá estar en idioma español y en caso contrario, deberá acompañarse de traducción oficial legalizada o apostillada según corresponda.

Transcurridos doce (12) meses, contados a partir de la fecha de acreditación ante la ONAC del primer organismo de certificación acreditado con respecto a la totalidad de requisitos especificados en el numeral 6.2 del artículo 6° o la totalidad de los requisitos específicos en el numeral 6.3 del artículo 6° de la presente Resolución, no será válida la certificación de primera parte para demostrar la conformidad del producto con dichos requisitos.

Artículo 8°. *Esquemas aplicables a la certificación de producto.* Los Certificados de Conformidad para el presente reglamento técnico deberán ser expedidos utilizando los esquemas tipo 3 o 5 contenidos en la norma ISO/IEC 17067 o la que modifique o sustituya, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.9.2 del Decreto 1074 de 2015 o en la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

Parágrafo. Para identificar el alcance del certificado, este deberá incluir como mínimo la misma información establecida en el numeral 6.1 del artículo 6° de la presente resolución.

Artículo 9°. *Documentos equivalentes para demostrar la conformidad.* Los productores y proveedores también podrán demostrar la conformidad de los requisitos establecidos en el numeral 6.2 del artículo 6° o numeral 6.3 del artículo 6° de esta resolución, con alguno de los siguientes documentos:

9.1 El certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación (TAA, en sus siglas en inglés) de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU debidamente firmado y aplicable a los reglamentos ONU indicados en el numeral 6.2 del artículo 6°. Cuando el certificado de homologación tenga una fecha de expedición superior a tres (3) años, deberá aportarse adicionalmente el certificado de conformidad de la producción (COP, en sus siglas en inglés) expedido por la misma la Autoridad de Homologación con fecha de emisión no mayor a (3) tres años.

Además de los requisitos de marcaje establecidos en el numeral 6.1 del artículo 6° del presente reglamento, se deberán incluir las marcas de homologación del producto, las cuales deben efectuarse de acuerdo con lo establecido en los reglamentos ONU indicados en el numeral 6.2 del artículo 6° de la presente Resolución y coincidir con la información del certificado de homologación. La marca de homologación deberá contener dígitos arábigos y estar en alfabeto latino.

9.2 Documento Moño Azul (“Blue Ribbon”) junto con el reporte de los ensayos efectuados para soportar el cumplimiento de los estándares FMVSS indicados en el numeral 6.3 del artículo 6° de la presente resolución.

Parágrafo. Los productores y proveedores que demuestren la conformidad de los requisitos establecidos en el numeral 6.2 del artículo 6° o numeral 6.3 del artículo 6° de este reglamento técnico mediante la documentación indicada en el presente artículo no requerirán certificaciones o documentos adicionales a los establecidos en el numeral 9.1 o 9.2 para demostrar la conformidad.

Artículo 10. *Verificación.* Todos los tipos de vehículos importados y comercializados en Colombia sujetos al presente reglamento técnico deberán estar amparados por la documentación de demostración de conformidad según lo indicado en el presente capítulo.

CAPÍTULO V

Responsabilidad de productores, proveedores y organismos de certificación

Artículo 11. *Responsabilidad de productores, proveedores y organismos de certificación.* Los productores, proveedores y organismos de certificación sujetos al presente reglamento técnico serán responsables por el cumplimiento de las condiciones técnicas exigidas. La responsabilidad civil, penal o fiscal originada en la inobservancia de las disposiciones contenidas en la presente resolución, será la que determinen las disposiciones legales vigentes. Además de las anteriores responsabilidades, el incumplimiento de los requisitos exigidos en el presente reglamento técnico conlleva la imposición de las sanciones previstas en el artículo 61 de la Ley 1480 de 2011.

CAPÍTULO VI

Seguimiento, vigilancia, control

Artículo 12. *Entidades de vigilancia y control.* Las autoridades de vigilancia y control frente al cumplimiento del presente reglamento técnico serán:

a) La Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), en ejercicio de las facultades de vigilancia y control establecidas en la Ley 1480 de 2011, los Decretos 4886 de 2011 y 1074 de 2015 - Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, modificado por el Decreto 1595 de 2015, o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan.

b) La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), en virtud de su potestad aduanera; de acuerdo con lo previsto en los Decretos 1074 de 2015 y 1165 de 2019, o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan.

c) Los alcaldes municipales y distritales, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.7.17.7. del Decreto 1074 de 2015 modificado por el Decreto 1595 de 2015.

Artículo 13. *Facultades de vigilancia y control.* Las autoridades de vigilancia y control competentes especificadas en el artículo 12 de la presente resolución podrán solicitar en cualquier momento, el certificado de conformidad de producto o los documentos equivalentes, según lo dispuesto en los artículos 7° y 9° de la presente resolución, que demuestren el cumplimiento de los requisitos establecidos en el correspondiente reglamento técnico.

También podrán realizar las pruebas y ensayos que considere necesarios en el marco de una investigación asociada a un posible incumplimiento del presente reglamento técnico, cuyos costos estarán a cargo del responsable de su cumplimiento, en los términos establecidos en el artículo 2.2.1.7.17.6 del Decreto 1074 de 2015.

Artículo 14. *Ventanilla Única de Comercio Exterior.* Para la emisión del registro o licencia de importación, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) verificará que el (los) documento(s) de evaluación de la conformidad cumplan con lo previsto en los artículos 7° y 9° del presente reglamento técnico, según corresponda, a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

Artículo 15. *Seguimiento.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial, efectuará el seguimiento del presente reglamento técnico y realizará el monitoreo de su efectividad, de acuerdo con las acciones e indicadores que establezca para tal efecto.

CAPÍTULO VII

Disposiciones finales

Artículo 16. *Competencia de otras entidades gubernamentales.* El cumplimiento del presente reglamento técnico, no exime a los productores y proveedores de los productos incluidos en el mencionado reglamento de cumplir con las disposiciones que para los productos hayan expedido otras entidades en materia ambiental, protección al consumidor, normas aduaneras, entre otras.

Artículo 17. *Estrategia de comunicación.* Los alcaldes municipales o distritales pondrán en marcha en su jurisdicción, una estrategia de comunicación y sensibilización para los consumidores enfocada a que se conozcan los requerimientos mínimos de seguridad que se deben exigir al sistema de frenado de los vehículos reglamentados en la presente Resolución al momento de adquirirlo.

Los productores y proveedores de los vehículos deberán incluir en el manual de usuario o el que haga sus veces, los Reglamentos ONU que cumple el producto o los estándares FMVSS según aplique. La entrega del manual de usuario o el que haga sus veces sin la información requerida en el presente artículo podría configurar una práctica de inducción a error a los consumidores.

El personal de ventas deberá brindar a sus compradores información específica sobre el Reglamento ONU que cumple el producto o el estándar FMVSS, según aplique, de acuerdo con los requisitos establecidos en la presente resolución.

Artículo 18. *Comunicar.* Enviar el presente acto administrativo a la Dirección de Regulación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, para los fines y procedimientos pertinentes de acuerdo a la normatividad vigente.

Artículo 19. *Vigencia.* De conformidad con lo señalado en el numeral 2.12 del artículo 2° (elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos por instituciones del Gobierno central) del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC y con el numeral 12 (entrada en vigencia) del artículo 10 de la Decisión 827 de la Comisión de la Comunidad Andina, el presente acto administrativo empieza a regir una vez finalizados los treinta y seis (36) meses, contados a partir de la publicación de la presente resolución en el *Diario Oficial*.

Así mismo, las motocicletas deberán incorporar los sistemas de frenado establecidos en el numeral 1 del presente artículo, a partir de la fecha y para el rango de motocicletas allí contemplado. Posteriormente, deberán incorporar el sistema de frenado ABS en los plazos previstos en el numeral 2 del presente artículo para los rangos de motocicletas definidos en dicho numeral.

1. A partir de los treinta y seis (36) meses contados desde la publicación de la presente resolución en el *Diario Oficial*, las motocicletas deberán cumplir con las siguientes disposiciones:

Motocicletas cuyo cilindraje sea mayor a 50 cc y menor a 150 cc o potencia nominal mayor a 4 kW y menor o igual a 11kW deberán contar con sistema de frenado CBS o ABS y cumplir los requerimientos técnicos establecidos en el artículo 6°.

Motocicletas con cilindraje mayor o igual a 150 cc o potencia nominal mayor a 11 kW deberán contar con sistema de frenado ABS y cumplir los requerimientos técnicos establecidos en el artículo 6° de la presente resolución, según aplique.

2. A partir de los cincuenta y cuatro (54) meses contados desde la publicación de la presente resolución en el *Diario Oficial*, todas las motocicletas con cilindraje mayor a 125 cc deberán contar con sistema de frenado ABS y cumplir los requerimientos técnicos establecidos en el artículo 6° de la presente resolución, según aplique.

Las motocicletas con cilindraje mayor a 125 cc y menor a 150 cc deberán dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 1° del presente artículo a partir del plazo allí indicado. Una vez se alcance la fecha contemplada en el presente numeral, deberán cumplir con lo aquí estipulado.

A la fecha de cumplimiento del plazo indicado en el presente numeral, las motocicletas con cilindraje mayor o igual a 150 cc o potencia nominal mayor a 11 kW ya deberán contar con sistema de frenado ABS de conformidad con lo establecido en el numeral 1° de este artículo.

Parágrafo. Durante los doce (12) meses siguientes a la fecha en la cual empieza a regir la presente Resolución, se podrán comercializar en el país vehículos tipo motocicleta nuevos cuya fabricación, ensamble en Colombia o importación a Colombia, se haya realizado antes de la fecha en la cual empieza a regir el presente reglamento técnico, sin que se les exija el cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta resolución.

Para efectos de la aplicación de este parágrafo, el fabricante o importador deberá conservar y presentar a la autoridad de vigilancia y control competente, los documentos probatorios que demuestren que el producto se fabricó en el país o se importó al país antes de la fecha en que empezó a regir el presente reglamento técnico.

Publíquese y cúmplase.

Guillermo Francisco Reyes González.
(C. F.).

CIRCULARES EXTERNAS

CIRCULAR EXTERNA NÚMERO 20225000000087 DE 2022

(octubre 13)

Bogotá, D. C.,

Para: Operadores del sistema (OP IP/REV)¹, Intermediadores del sistema IP/REV debidamente habilitados (INT IP/REV)², agentes interesados en habilitarse como OP IP/REV y/o INT IP/REV, integradores, proveedores de sistemas y equipos para la implementación de IP/REV y demás interesados.

De: Guillermo Francisco Reyes González
Ministro de Transporte

Asunto: Vencimiento plazo perentorio de habilitación como Operadores del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (OP IP/REV)

Como es de conocimiento, el Ministerio de Transporte continúa adelantando el proceso de implementación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo

¹ En el curso de este documento se entiende por (OP IP/REV): Operador del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular.

² En el curso de este documento se entiende por (INT IP/REV): Intermediador del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular.

Electrónico Vehicular (IP/REV). Con esta política pública lograremos que cada usuario pueda transitar por cualquier vía del país, pagando los peajes de forma electrónica con un mismo dispositivo a bordo. Los beneficios no sólo serán en la movilidad y seguridad, también en logística e incluso aportarán al cuidado del medio ambiente. En ese orden de ideas, desde esta cartera agradecemos a todos los actores del sistema que han cumplido con sus obligaciones de habilitación, y les recordamos a los que aún faltan por habilitarse en los plazos y tiempos necesarios para que cumplan con las disposiciones normativas, que establecen:

1. Plazo de habilitación

De conformidad con los artículos 6° y 33 de la Resolución 20213040035125 del 11 de agosto de 2021 “*Por la cual se adecua la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se dictan otras disposiciones*” expedida por este Ministerio, se invita a todos los interesados a tener en cuenta para la Habilitación como Operador del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (OP IP/REV) y/o Intermediador del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV), los siguientes lineamientos:

i) En atención a los artículos 6° y 33 de la Resolución 20213040035125 del 11 de agosto de 2021, modificada por la Resolución 202130400551695 del 29 de octubre de 2021 expedidas por este Ministerio, los operadores y/o concesionarios viales deben estar habilitados como OP IP/REV para efectos del Recaudo Electrónico Vehicular a más tardar el día 30 de octubre de 2022.

En razón a lo anterior y dada la importancia que tiene para el país y los propósitos de dicha reglamentación, que entre en plena vigencia, que se invita a todos los interesados en participar como actores del sistema IP/REV (OP IP/REV e INT IP/REV) avanzar con la debida anticipación en todos los procesos y adecuaciones que requieran y en el proceso mismo de habilitación para cumplir con este plazo perentorio.

Para el efecto, la Dirección de Infraestructura y el Grupo TIC del Ministerio de Transporte se encuentran prestos a realizar los acompañamientos técnicos necesarios para atender el proceso de habilitación, incluyendo los pasos y pruebas de laboratorios y de habilitación previos. Se reitera que este acompañamiento se puede solicitar a través del correo electrónico institucional: lbaquero@mintransporte.gov.co, con la debida antelación para coordinar todas las acciones internas que deban surtir y las acciones que deben gestionar para el desarrollo oportuno de las pruebas técnicas y el proceso mismo de habilitación.

2. Tiempos requeridos para procedimientos previos necesarios para la habilitación

En la Resolución número 20213040035125 del 11 de agosto de 2021, modificada por la Resolución 20213040051695 del 29 de octubre de 2021, y en los manuales de laboratorio técnico de interoperabilidad, se han definido las siguientes etapas y tiempos en el proceso de habilitación para ser reconocido y habilitado como un Operador IP/REV del Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico Vehicular a través del SiGT (Sistema Inteligente de Gestión de Transacciones), así:

- Fase 0: De autenticación. 1 día de tiempo estimado.
- Fase 1: Incluye solicitud, verificación y aprobación de la solicitud implementación y verificación del esquema de seguridad y prueba de interoperabilidad con el SiGT. 6 días (estimado).
- Fase 2: Prueba de laboratorio con SiGT y simuladores. Acta de cumplimiento de requisitos. 6 días (estimado).
- Fase 3: Solicitud de registro en ambiente de producción. 1 día (estimado).
- Fase 4: Verificación y aprobación de la solicitud. 3 días (estimado).
- Fase 5: Verificación esquema de seguridad, prueba de interoperabilidad con el SiGT. 2 días (estimado).
- Fase 6: Proceso de expedición de la habilitación. 1 día (estimado).

De acuerdo con lo anterior, las actividades del proceso para la habilitación como un actor IP/REV se estima en veinte (20) días hábiles, siendo de estos, trece (13) días hábiles correspondientes a las pruebas de laboratorio y de siete (7) días hábiles para el proceso de habilitación en el ambiente de producción.

3. Consecuencias del incumplimiento del plazo

Resulta de la mayor importancia reiterar que el parágrafo 1° del artículo 6° de la citada Resolución 20213040035125 del 11 de agosto de 2021, precisa que:

“*Nadie podrá ejercer un rol dentro del sistema de Interoperabilidad sin estar previamente habilitado por el Ministerio de Transporte. Desde la expedición de esta Resolución y hasta que se cumplan los plazos establecidos por esta para que los operadores y/o concesionarios viales obtengan la habilitación como operadores del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (OP IP/REV), el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular no interoperable podrá seguir siendo prestado por agentes que no se encuentren habilitados como Actores Estratégicos del Sistema IP/REV.*

Una vez vencido cada plazo, los operadores y/o concesionarios viales respectivos quedarán obligados a contar con la habilitación como operadores del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (OP IP/REV) y no podrán continuar realizando Recaudo Electrónico Vehicular no interoperable, directamente o a través de terceros”.