

Observaciones Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"										
Periodo para Observaciones: desde el día 28 de marzo de 2022 hasta el día 11 de abril de 2022										
No	FECHA	NOMBRE	ENTIDAD	DOCUMENTO QUE OBSERVA	ARTÍCULO/PÁGINA	OBSERVACIÓN	PROPUESTA DE REDACCIÓN	ACEPTADA	NO ACEPTADA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
1	1/04/2022 6:19:00 p.m.	Milton Javier Valero Ramos <mjvramos@hotmail.es>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Comentarios" <i>Me parece muy buena esta iniciativa, pero también deberían haber iniciativas para mejorar la malla vial, deberían sacar estudios sobre cuántos de todos esos accidentes de motos son causados por el deterioro de las vías, pues si usted va en un carro y coge un hueco no hay mucho problema, pero en moto puede generar la pérdida del equilibrio y no importa si tiene frenos ABS o llantas de cualquier tipo".</i>	No informa		X	Si bien, el ciudadano manifiesta estar de acuerdo con el proyecto de reglamento técnico, la propuesta realizada excede el alcance del acto administrativo.
2	1/04/2022 6:58:00 a.m.	Hugo Quiroz <huqui_@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No Informa		No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?Servicio=Tools2&ITipo=descargas&Funcion=descargar&idFile=28924
3	01/04/2022 19:26 p.m.	Yercy Solano <yercysolano@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Nuevo reglamento para motos, frenos y llantas" <i>Exelente me parece una ma era de también ayudar al ciudadano en vez de comparendos esto mejora la Calidad de transporte de la cuidad y el Pais".</i>	NO informa	X		El ciudadano manifiesta estar de acuerdo con el proyecto de reglamento técnico
4	1/04/2022 7:35:00 p.m.	Carlos A. Valencia <carlosvalencia464@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Las llantas y el frenado me parece muy bien, pero lo otro, sería más bien regular la velocidad en la ciudad y en las carreteras".</i>	No informa	NA	NA	El ciudadano manifiesta estar de acuerdo con el proyecto de reglamento técnico aplicable a llantas destinadas a motocicletas. Con relación a la propuesta de velocidad, esta excede el alcance del proyecto de resolución.
5	2/04/2022 6:10:00 a.m.	Erik Diaz <erike.diaz@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Proyecto llantas y freno motocicletas." <i>Buenos días, escribo para manifestar que estoy de acuerdo con el proyecto sin embargo entre más seguras las máquinas la gente se hace más temeraria. Pienso que el factor que se debe tener en cuenta es el psicológico, en cuanto al manejo de la emociones y la cultura vial, Hay mucha gente impulsiva y que no tiene sentido de autoprotección y ponen en riesgo constantemente a los que manejamos con precaución y que por conducir con cuidado hemos reducido las posibilidades de accidentes".</i>	No informa	NA	NA	El ciudadano manifiesta estar de acuerdo con el proyecto de reglamento. . No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras.
6	02/04/2022 7:27 a.m.	Eugenio Calle López <jaeucalo@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Reglamentación llantas y frenos para motos" <i>Buenos días. En lo personal prefiero el freno de disco sin ABS, me da más confianza a la hora de frenar. Ahora en el mercado hay motos con y sin ABS; pienso que debería ser opcional. Conduzco motocicleta y gracias a qué siempre he sido prudente, gracias a Dios hasta ahora no sé que es un yeso. Las personas pueden generarse una falsa confianza por tener ABS y rodar a 300 kms por hora en las calles pensando que van a poder frenar en 5 más. Lo de mejor calidad en las llantas está bien. Gracias por escuchar los comentarios de la ciudadanía"</i>	No informa		X	El comentario no corresponde al proyecto de reglamento técnico de llantas destinadas a motocicletas.
7	2/04/2022 7:32:00 a.m.	mauricio castañeda <mac292012@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Buenos días. Sobre los frenos ABS y las llantas para la moto me parece bna idea ya que permiten un mayor frenado y agarre en las llantas. En cuanto a el nuevo planeamiento sobre los exámenes teóricos y prácticos de conducción me parece que es una excusa para aumentar más el valor de las licencias de conducción ya que esos exámenes no garantizan que un individuo no se valla a accidentar más o menos. Aquí lo que hay gato encerrado para favorecer a ciertas personas con esta contratación para esos nuevos exámenes. Sería mejor si crearan un sistema donde cada 6 meses hagan fortalecimiento y sensibilización en cuanto al riesgo de accidentes por imprudencias, pero que estos cursos no sean cobrados pero si de obligatorio cumplimiento. Es mejor esta medida que la planteada por el gobierno para sacar más plata y cobros excesivos que no van a servir para nada. Agradezco me sea respondido el mensaje"</i>	No informa	NA	NA	Se acepta en lo referente al proyecto de reglamento técnico de llantas destinadas a motocicletas. El ciudadano manifiesta estar de acuerdo con dicho proyecto.

8	02/04/2022 7:35 a.m.	Yamil Guarnizo <guarnizoyamil53@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Soy motociclista desde hace mucho tiempo y, la mayoría de los accidentes de los motociclistas, es la imprudencia, de algunos motociclistas y la imprudencia de algunos conductores de los carros cuando se maneja por carreteras. Así se cambien muchas cosas en una moto, no se soluciona nada. Un vehículo que sea va conducido por la mente del ser humano y, no el vehículo como tal".	No informa	NA	NA	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?iServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
9	02/04/2022 7:46 a.m.	JORGE AGUDELO <srgeorge28126@yahoo.es>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Proyecto de ley de llantas motocicletas <i>Que entidad verificará si cumple los lineamientos y/o pruebas que cada certificación internacional solicita ejemplo cómo es en el caso de la DOT que es una certificación de honor y el fabricante es el que certifica, lo cual la NHSTA es la que va a los establecimientos y realiza la compra de los productos a realizar pruebas en sus laboratorios, no el del fabricante; actualmente está pasando con lo de los cascos, no hay un control y verificación de lo que se comercializa a nivel nacional en especial corregimientos, municipios pequeños</i> <i>Aquel se debe que en el proyecto de ley no intrujeron la certificación CE la europea?</i> "	No informa	SE RESPONDE INQUIETUD		La entidad encargada de ejercer las funciones de vigilancia y control es la Superintendencia de Comercio, industria y Turismo. Así mismo, en el marco del Decreto 1074 de 2015, se establece el mecanismo para evaluar la conformidad del producto con el reglamento técnico a partir de un organismo certificador de tercera parte.
10	2/04/2022 8:54:00 a.m.	angel baez <angelbaezp@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Reglamento para las motos nuevas <i>Buenos días, yo utilizo mucho la motocicleta para mi trabajo, lo que están haciendo de implementar y mejorar las reglamentaciones me parece súper ya que muchas marcas de moto por tener mayores utilidades le bajan la calidad de sus materiales tales como frenos de discos, pastillas de disco, bandas y lo más importante las llantas, estamos en 2022 y se sabe que las llantas MRF son de un compuesto muy duro que da durabilidad pero en contra parte no tiene agarre la mayoría de los accidentes de moto como primera medida son las llantas, una llovizna y el motero se va al suelo, se coloca la queja por la calidad de las llantas pero las empresas que las venden dicen que hay que cambiarlas por otras, acabas de pagar hasta casi \$ 11.000.000 y eso es lo que contestan me parece mal, por otra parte motos de 6.000.000 en adelante por lo menos debería tener sistema de frenos CBS y motos de 8.500.000 deben tener frenos de disco en ambas ruedas y sistemas ABS, lo que no están cumpliendo, ya la iluminación en las motocicletas debe ser led no importa la cilindrada es algo que no es costoso, usted compra un bombillo led de buena calidad para moto en \$ 80.000 y te venden el halógeno en \$ 50.000 por qué es el original, deben revisar y en el caso multar las ensambladoras, las empresas que importan y hacer cumplir las reglas, verificar que las llantas, frenos, sistemas de frenado (ABS - CBS) y luces sean los requeridos para preservar la vida de los moteros".</i>	No informa	NA	NA	Se acepta en lo referente al proyecto de reglamento técnico de llantas destinadas a motocicletas. El ciudadano manifiesta estar de acuerdo con dicho proyecto.
11	2/04/2022 10:34:00 a.m.	Harold Giron Bolaños <bolanoshg@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Proyecto <i>No hayan que inventarse para robar al pueblo.</i> <i>No jodan tanto</i>	No informa		X	No se presenta propuesta de modificación al proyecto de reglamento técnico por parte del ciudadano. El comentario deslegítima con irrespeto el objeto del proyecto, por lo cual se procede al rechazo del mismo, conforme a lo previsto en el Artículo 19 de la Ley 1437 de 2011 modificada por la Ley 1755 de 2015, donde se indica que toda petición debe ser respetuosa so pena de rechazo.
12	2/04/2022 10:54:00 a.m.	Jhon Fredy Ramírez López <jhnhollys@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>Muy buenos días para todos en las reglamentaciones para el frenado y llantas de las motos son muy buenas y no cabe duda de que puede parar un poco la mortandad en los accidente de tránsito pero debe saber que no hay vías exclusivas para nosotros los moteros y que por tal razón nos toca guerrialas con todos los carros, peatones, animales y todo obstáculo que se presente en la vía y muchos también de ellos los huecos que no han de faltar.....está es mi opinión les agradezco mucho su valiosa atención.....</i> <i>Atte: Jhon Fredy Ramírez López</i>	No informa	NA	NA	El ciudadano reconoce la importancia del proyecto de reglamento técnico. Con respecto a los temas asociados a las vías exclusivas para motociclistas, es preciso señalar que estos exceden el alcance y ámbito de aplicación del proyecto de reglamento técnico y que la temática corresponde a las autoridades que administran la infraestructura vial en sus jurisdicciones.
13	2/04/2022 12:27:00 p.m.	Danilo Mosquera <daniლოსqueramegia@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Hola"	No informa	NA	NA	Sin comentario

14	2/04/2022 12:37:00 p.m.	David gallego <tsz906pepe@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>"Regulación de las motos</p> <p>Buenas tardes.</p> <p>Los vehículos tipo motos.</p> <p>Las normas vigentes de estos automotores son muy claros.</p> <p>En la licencia de tránsito.(mal llamada matrícula).</p> <p>Dice muy claro. Vehículos y características.</p> <p>Peso y capacidad.</p> <p>Pero ninguno ente territorial.</p> <p>Hace bien su trabajo. Ya que cuando una persona hace uso de este tipo de vehículos.</p> <p>Los acondicionado para transporte de carga.</p> <p>Tal es la desfachatez de los usuarios del rango 0 a 180 cc.</p> <p>Que les ponen parrillas o las acondicionado para transporte de cajas de gaseosa o cerveza.</p> <p>Son los que ocasiona más accidentes tanto en vías urbanas como nacionales.</p> <p>Y ninguna ente territorial de las secretarías de movilidad de los municipios pone en cintura tal desfachatez.</p> <p>Por qué si pueden hacer uso de la normativa que regula las motos que está contemplado en el código nacional de tránsito terrestre por qué no lo hacen?</p> <p>Hay que seguir que estos individuos sigan haciendo y de saliendo en las vías urbanas y dañando vehículos a diestra y siniestra.!</p> <p>No hay ninguna entidad pública que ponga orden a la normativa que hay.</p> <p>Que dice (vehículo con capacidad de 2 pasajeros).</p> <p>No vehículos tipo carga.</p> <p>Para eso existen otras motos que salen con sus respectivos trabajos especiales de fabrica.</p> <p>Por qué las autoridades no ponen control a esto.</p> <p>Por qué los conductores de vehículos tenemos que padecer que sigan dañando seriamente los vehículos por qué ?</p> <p>Por qué los individuos de estos vehículos se meten en el medio de las líneas que se paran los carriles, dañan los carros y siguen como si nada hubiese pasado.</p> <p>Por qué en medio de los trancones quien los alcanza.</p> <p>Por favor. Pongan freno a las modificaciones que se le hacen a estos vehículos.</p> <p>Y obliguen a los motocicleta que compren un seguro para daños a terceros que sea norma a ver cómo les va</p> <p>Ya que ellos no pagan peajes. No pagan impuestos de rodamientos. Y son los que más hacen decremento de las finanzas públicas de las ciudades. Y de los organizamos de socorro.</p> <p>O dígame ? Cuanto le cuesta a la ciudad. Sacar los vehículos de emergencia que son dos por cada accidentes que se presenta tanto ambulancia como carro de socorro.</p> <p>Que vale el combustible, de ambos carros para atender una situación de un accidente. Por culpa de un irresponsable en las vías de las ciudades o carreteras nacionales.</p> <p>A todos los vehículos de dos ruedas les deberían volver hacer o patentar nuevamente si pasan los exámenes. Por qué desafortunadamente el diario vivir de una ciudad a las 4am de la mañana son 5 a 7 incidente de tránsito dónde se ve involucrados los motocicletas. En un recorrido de menos de 2 km.</p> <p>Ahí PS les dejos esa perla para que la seguridad en las vías urbanas y nacionales pueda mejorar de alguna manera y así poder garantizar la vida en las vías de estos mismos irresponsables. Que los generan.</p> <p>Que los obliguen a comprar un seguro obligatorio. Para daños de 3ter.</p>	No informa	NA	NA	El alcance del comentario excede el alcance y ámbito de aplicación del reglamento técnico. No se presenta propuesta de modificación al proyecto de reglamento técnico por parte del ciudadano. Al respecto, es preciso señalar que los aspectos de vigilancia y control corresponden a las autoridades de tránsito. No obstante, es preciso aclarar que la ANSV implementa estrategias para fortalecer el cumplimiento de las normas de tránsito.
----	----------------------------	--------------------------------------	------------	---	------------	--	------------	----	----	---

15	2/04/2022 3:57:00 p.m.	Luis Fernando Carrillo Burbano <lucho19963@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>"Cordial saludo,</p> <p><i>Hola mi nombre es Luis Fernando Carrillo burbano mi comentario respecto a la norma que desean implementar al proyecto de ley, donde regularán los frenos y llantas de las motocicletas, cabe aclarar que no solamente los accidentes de tránsito son culpa únicamente de los motociclistas. Muchos de esos accidentes de motociclistas donde han perdido la vida son culpa de otros factores ajenos a llantas y frenos, yo creería que sí exponen los demás peligros los motociclistas se van a sentir un poco más protegidos y escuchados de ese modo la estandarización sería mucho más fácil. Como venía diciendo me he dado cuenta en lo personal que mucho accidentes tienen que ver con otros vehículos, yo soy motociclista llevo manejando más de 10 años y en carretera uno se encuentra muchas veces obstáculos y el exceso de velocidad no permite reaccionar al obstáculos, lo otro es que uno en carretera encuentra muchos automóviles, busetas, microbuses, tractomulas que invaden el carril del motociclista y es ahí donde el motociclista pierde el control se de sus vehículos se accidenta y pierde su vida y el vehículo que ocasiona el siniestro se da a la huida y para colmo de males, después aclaran que es por brutalidad e irresponsabilidad de los motociclistas. Entre otros aspecto, es el derrame de aceites combustibles en carretera que muchas veces y la mayor cantidad de veces las dejan los camioneros y buses que se varan en carretera, sin ser suficiente otro aspecto es que e estado a punto de accidentarme porque los agentes de tránsito no colocan la cantidad de señalizaciones correctas, esto más que todo en las noches sin dejar a un lado el día porque al uno llegar a la curva los policías hacen su respectivo paren, pero uno como no se da cuenta que hay un retén, por falta de señalización, uno llega demasiado rápido y al darse cuenta uno pierde estabilidad del vehículo y es por ello que uno se ve a punto De accidentarse.</i></p> <p><i>Teniendo en cuenta lo dicho anteriormente lo que yo quiero aportar es que las entidades gubernamentales, entidades de tránsito y transporte aclaren cuando hablen de ese número de accidentes de motociclistas digan la verdad que ciertos porcentajes como va se sabe no son investigados y aclarados correctamente y le</i></p>	No informa	NA	NA	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
16	2/04/2022 4:40:00 p.m.	HENRI DE JESUS CALVO VELEZ <hdcalvo@misena.edu.co>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Por que si la motocicleta es un medio de transporte para dos personas hay provision de este"	No informa		X	No se presenta propuesta de modificación al proyecto de reglamento técnico por parte del ciudadano.
17	2/04/2022 4:48:00 p.m.	Jedalo Leon <jedalo@live.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Por beneficiar ciertos sectores y pocos importadores estamos poniendo es riesgo las vidas de pilotos y transeuntes. Las llantas de baja calidad son las que más se venden a pesar del riesgo, pues en nuestra cultura el más berraco es el que asume más riesgos. Exigir llantas y frenos de buena calidad si va a incrementar el costo de las motos, pero si la gente no se deja por pagar una libra de papá al triple, mucho menos por comprar una moto más cara que a la final le puede estar salvado su vida."	No informa	NA	NA	En el comentario se interpreta que el ciudadano manifiesta estar de acuerdo con el proyecto de reglamento técnico.
18	2/04/2022 4:51:00 p.m.	Fernando Rubio <fernandocomiobien@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Cambió de reglas legítimas en colombia En cucuta se debe arreglar las vías y sacar los vendedores ambulantes de la mitad de la carretera para que no haiga ningún accidente mejoren las vías y lo otro sería en los años 90 había una materia de comportamiento en las vías eduque los futuros conductores media hora de clase sobre vías como peatón y conductores y será mejor país obligatorio en todas las escuelas de Colombia .si Colombia no lo ordenan entre 6 años será un contra otros y llegará a las altas esferas es bueno robar pero no lo ban a gozar si siguen asi"	No informa	NA	NA	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
19	2/04/2022 4:52:00 p.m.	Fernando Rubio <fernandocomiobien@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	No envia ningun comentario.	No informa	NA	NA	No se presenta propuesta de modificación al proyecto de reglamento técnico por parte del ciudadano.
20	2/04/2022 4:59:00 p.m.	A. GUARIN <afgr75@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Buenas tardes. Lo más incómodo en las vías es que los motociclistas no se portan como un vehículo más, no respetan y adelante siempre por la derecha o entre vehículos para ponerse, todas, en primera fila en los semáforos rayando espejos y vehículos. Creo que las cámaras salvavidas, que llaman, deben jugar un papel importante en estos casos y poner foto comparendos por violar normas de tránsito como adelantar por la derecha o entre vehículos. Es demasiado estresante vivir ésto en las calles. Lo mismo sancionar a los motociclistas que se desplazan a alta velocidad en Zigzag.	No informa	NA	NA	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
21	2/04/2022 5:19:00 p.m.	Juan Prada <policarta68@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Reglamento nuevo No es la solución hay que buscar otras alternativas más efectivas"	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924

22	2/04/2022 6:42:00 p.m.	JORGE IVAN TORRES CACERES <jortor418@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Y esas motos 2 tiempos contaminantes de ruido y gases tóxicos que? Hasta cuando esos vejesterios de motos?"	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
23	2/04/2022 6:58:00 p.m.	Aymer andres Baena pedreros <aymerandresbaenapedreros@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"No estoy de acuerdo".	No informa	NA	NA	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
24	2/04/2022 7:38:00 p.m.	jorge mario valencia cataño <cafeteria.central@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Cordial saludo, estas medidas nuevas, caerían muy bien, en aquellos usuarios q emplean estos vehículos, sea carro o moto; para carreras no autorizadas en las vías carretables, a ellos; todo el rigor de la ley, pero los q utilizamos nuestros vehículos para el transporte particular y para desplazarnos a nuestro trabajo, estudien primero nuestro comportamiento en las vías de tráfico, quedó atento a la sugerencia, gracias, atentamente, Jorge Mario Valencia Cataño,"	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
25	2/04/2022 8:52:00 p.m.	Jose Rojas <sascol2000@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"A todas las motos en colombia se les debe adaptar un sidecar...para darles estabilidad y con ello evitar que los motociclistas se suban a lis andenes.se metan dentro de las filas de los vehículos..o en las carretera hagan maniobras peligrosas en el reb..."	No informa		X	La sugerencia excede el alcance y ámbito de aplicación del proyecto de reglamento técnico. El análisis de impacto normativo analizó las alternativas enfocadas en el desempeño seguro de las motocicletas, de tal forma que dicho documento no emite recomendaciones referentes a la instalación de sidecars.
26	02/04/2022 9:45:00 p.m.	Juanca Sierra <juans.a7788@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"No estoy de acuerdo por ovias razones"	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
27	2/04/2022 11:05:00 p.m.	Bismar Gutierrez <magovolantin@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"El colmo , Frenos? Llantas? Señores no nos atropellen más, ya pagamos anualmente un servicio de tecnomecanica dónde; si las llantas, los frenos, las luces y demás accesorios están malas, no pasa la tecnomecanica, señores por favor dejen de hacer negocios y quitarnos la plata, las muertes en las vías sucede por la mala educación vial, la mala infraestructura de las vías, el exceso de velocidad, y la inconsciencia de las personas, sumado a esto, las empresas les sueltan las motos a los compradores solo con la cédula, también la gente compra moto porque es más barato transportarse en moto que pagar pasaje público costoso, ustedes no deben seguir haciendo un negocio a las buenas y primeras, ya que las empresas comercializadoras de motos ponen a punto toda la tecnomecanica de las motos, ahora ustedes quieren deslegitimar a estás empresas diciendo que no están funcionando los frenos, Diossss dejen de ser descarados, y repito para que es la tecnomecanica? No hay derecho que quieran hacer el negocio del año, quienes serán los duenos de estos servicios ahora? No no no hay derecho, es por este tipo de política es que ahora le estamos dando paso a otros políticos que ojalá no nos atropellen como ustedes, no más atropello, más educación vial desde la escuela, dejen de atropellarnos"	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924

28	2/04/2022 11:09:00 p.m.	Bismar Gutierrez <magovolantín@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Llantas? <i>Por favor señores dejen de atropellarnos, las llantas la regula la tecnomecanica anualmente, y mira que son rigurosos, no más atropello dejen de jodernos, no hay derecho, por este tipo de políticas es que vamos a cambiarlos por otros políticos que ojalá no nos jodan como ustedes</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
29	2/04/2022 11:17:00 p.m.	Bismar Gutierrez <magovolantín@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Llantas y Frenos? Diossss <i>Señores dejen de atropellarnos, la tecnomecanica que es bien rigurosa, regula anualmente el estado de las motos, no nos metan más la mano al bolsillo, dejen de ser descarados"</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
30	2/04/2022 3:16:00 p.m.	alexis octavio perez rodriguez <alpro20034@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>Pero si quieren hacer todo esto deberían comenzar por realimentar a los conductores de los s sipt por qué ellos son los que más normas incluplen y a su vez a los uniformados también no solo a un gremio si no a todos por qué hay muchos de ellos que no respetan a los motociclistas les van hechando lo s carros sea como sea por pasar t los uniformados exigir también que cumplan las normas de tránsito, como cualquier conductor desde hay deben es empezar las cosas</i>	No informa		X	El alcance del comentario excede el alcance y ámbito de aplicación del reglamento técnico. No se presenta propuesta de modificación al proyecto de reglamento técnico por parte del ciudadano.
31	2/04/2022 9:33:00 p.m.	matilde martinez <maty1069832659@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Va Aser lo mismo en accidentes por qué para todo existe la trampa y la medroquidad</i> <i>Lo único es lo complicado que va Aser el proceso más maricada por decirlo que. La propia seguridad según lo que piensan crear</i> <i>Los errores son de los carros grandes o eques carro que no respetan las motos si no se van montando es por encima así es siempre"</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
32	03/04/2022	Luis Osorio <melany07abril@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"También deberán tener en cuenta un manual de mecánica al conductor el motivo el kit de arrastre es muy importante ya que la cadena de la moto se estira como un chiclé y el conductor nuevo no sabe por qué pin enfacis en esto por qué cuando se estira la ..."	No informa		X	El alcance del comentario excede el alcance y ámbito de aplicación del reglamento técnico. No se presenta propuesta de modificación al proyecto de reglamento técnico por parte del ciudadano.
33	3/04/2022 5:59:00 a.m.	Diego Casas <atentovise@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>No necesitan un organismo de control para los exámenes es una pérdida de plata que como contribuyente no pedi, y tampoco un reglamento para las llantas pues si están en buen estado estás están sirviendo, no hayan más formas de cargarles la vida a los motociclistas con la excusa de salvar vidas para sacarnos los pocos centavos que tenemos en los bolsillos</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924

34	3/04/2022 6:01:00 a.m.	Isidoro Herrera <isildur12010@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Esto no va a reducir los accidentes ni los robos eso es con ciencia de cada ciudadano"	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
35	3/04/2022 6:03:00 a.m.	Rolfy Álvarez Martínez <alvarezmartinezrolfy@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Opinión" <i>Yo opino que está bien lo de los frenos y llantas y lo del pase me párese bien pero como bien sabemos este costos vendrán al bolsillo del consumidor si el gobierno está tan interesado en la seguridad de los consumidores porque este costo no lo asume el gobierno ya que nosotros los consumidores en unas motos pagamos impuestos o por lo menos dividir este costo en partes iguales"</i>	No informa		X	El alcance del comentario excede el alcance y ámbito de aplicación del reglamento técnico. De acuerdo con la Ley 1480 de 2011 los usuarios tienen el derecho a disponer en el mercado de productos que no causen daños en condiciones normales de uso y a la protección contra las consecuencias nocivas para su salud, vida e integridad, razón por la cual, el Gobierno nacional adopta reglamentos técnicos, sin que de ello derive que el Gobierno nacional asume los costos de los productos cobijados bajo los reglamentos.
36	3/04/2022 6:32:00 a.m.	Socorro Gonzales angulo <soconsuelo84@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Pregunta Saludos esto significa que tengo que cambiar las llantas de mi moto nueva porque me podrían multar por esto? "</i>	No informa	NA	NA	El proyecto de reglamento técnico es aplicable a las llantas que se empiecen a comercializar después de la fecha de entrada en vigencia indicado en la resolución. Así las cosas, el reglamento no exige a los consumidores cambiar las llantas de los vehículos, exige a los comercializadores vender llantas certificadas de acuerdo con normas de desempeño de seguridad.
37	3/04/2022 7:29:00 a.m.	julio contreras caicedo <martilloarmasdeguerra@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Es quedé no es el único problema existen otros factores existen demasiadas personas desplazándose en motocicletas sin documentos esas son las personas q se escapan después de un accidente y las q las incineran ahy demasiados moto ratones que al momento del accidente ya sea por transitar en contravía o sin casco o por otras infracciones también está el caso de lo recaudadores de impuestos o llamados gota a gotas muchos de ellos no tienen documentos al día y en el momento del accidente si no hay policías o trancito se vuelan es más he visto casos donde arreglan con el policía y el mismo policía les dice cómo mover la moto o arreglan con el policía y los dejan ir por q lo he visto y lo he vivido"</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
38	3/04/2022 7:39:00 a.m.	Blanca Cecilia Cortes Dias <ceciliacortes_07@yahoo.com.ar>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Cordial saludo, más allá de las disposiciones sobre las características de los vehículos como motos, y de la idoneidad que debe demostrar el conductor al momento de hacer las pruebas para obtener su licencia que me parece muy bien, también se debería contemplar la posibilidad de establecer campañas educativas permanentes por los diferentes medios de comunicación que vayan orientadas a mostrar la realidad de la accidentalidad que hay en el país, ya que lo único que se cuenta es cuando hay un accidente demasiado grave, o cuando se ve involucrado un figura pública, y sólo lo hacen en los noticieros. Entonces las personas que no escuchan noticias ni las ven y que son actores viales continúan en su conducta de infractores. Le deben aportar a educar a los cuidados y del mismo modo a sancionar de manera rigurosa. Gracias"</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
39	3/04/2022 7:44:00 a.m.	Alveiro Gómez <gomezalveiro011@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"No envia ningun comentario".</i>	No informa	NA	NA	Sin comentario

40	03/04/2022	Yosmar J Perez C <yosmarperezcala20@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>Buenos días, es muy bueno estar al pendiente de la seguridad de la ciudadanía en general, porque es para todos que debemos trabajar y/o velar, más sin embargo no se están tomando en cuenta todos los factores de riesgo o a mejorar, ya que si tenemos en ...</i>	No informa	X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
41	3/04/2022 7:53:00 a.m.	Dagoberto Valencia <verickatwo@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Nuevas normativas Pro Motos" <i>Es ya muy sabido que las mejores motos con sus características de mejor calidad; siempre llegan o a Brasil o Argentina o hasta a México, porqué; por el poder adquisitivo de esos Países ahí es donde entra el término: Mejores ajustes salariales y similares... Muchas de estás " Casas Comercializadoras de Motos ven que Región puede o podría pagar sus productos con todo el paquete completo (D' calidad). Aquí en Colombia por eso se venden tanto las llamadas NKD , porque son accesibles , pero no van a contar con un paquete o sistema completo de Calidad(Llantas apropiadas , frenes apropiados y todo lo demás)... Es solo de poner atención al porqué de las cosas..."</i>	No informa	X	De acuerdo con la Ley 1480 de 2011 los usuarios tienen el derecho a disponer en el mercado de productos que no causen daños en condiciones normales de uso y a la protección contra las consecuencias nocivas para su salud, vida e integridad, razón por la cual, el Gobierno nacional adopta reglamentos técnicos que, como en este caso, se enfocan en la protección de un derecho fundamental como es la vida.
42	3/04/2022 8:09:00 a.m.	Gloria Maso maso <gloriamasomaso@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Opinión" <i>Muy buenas intenciones, para disminuir la accidentalidad y muertes en las vías, pero pueden hacer hacer algo para luchar contra la muerte, la suerte y el destino? Pienso que son situaciones que pasan tal cual deben suceder según la dinámica de la vida Acaso muchas veces no tropezamos, caemos, sin andar en vehículo alguno Será que frenos, llantas, cascos, cinturones, y conocimientos son el remedio para enfrentar el destino y la muerte de las personas. Será realmente la solución, pienso que cada persona es responsable de su vida y vive las oportunidades que la ruleta de la vida se lo permite Hay problemas peores que afectan, y que matan a más personas que los accidentes de tráfico. Acaso de observamos la cantidad , paráliticos, liciados, y muertos vivientes que caminan a nuestros alrededor, que comparten nuestro barrio, nuestra ciudad. Hablo de la cantidad de consumidores, indigentes son muertos vivientes, paráliticos y liciados metales a causa de unos vehículos más peligrosos "las sustancias psicoactivas" Estos vehículos matan a más personas y son más peligrosos, los convierte en muertos vivientes. Dónde están los reglamentos, las normas, los decretos para evitar tantos accidentes y muertes de niños, adolescentes, y adultos a causa de ello. Porque no enfocarse en inventar una vacuna contra las adicción. Las adicciones son la verdadera causa de los accidentes y muertes de las personas".</i>	No informa	X	De acuerdo con la Ley 1480 de 2011 los usuarios tienen el derecho a disponer en el mercado de productos que no causen daños en condiciones normales de uso y a la protección contra las consecuencias nocivas para su salud, vida e integridad, razón por la cual, el Gobierno nacional adopta reglamentos técnicos que, como en este caso, se enfocan en la protección de un derecho fundamental como es la vida.
43	3/04/2022 8:14:00 a.m.	Fabio alonso Montoya Gómez <fabioalonsomontoyagomez@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Mi opinión sería que los conductores que tienen motocicleta o carro y nunca se an accidentado que tengan un buen beneficio en el soat y en la tecno mecánica q le den un buen descuento en esos dos documentos"</i>	No informa	X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.

44	3/04/2022 8:20:00 a.m.	Sandra Charry Ruiz <scharryruiz@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Opinar" <i>Saludos, en primera instancia quiero felicitarlos por esta iniciativa que aunque esta motivada por el alto porcentaje de fallecidos por accidente de motociclistas, es un comienzo a la concientización tanto de entidades como de personas que hacemos uso de este medio de transporte. Opino en cuanto a los nuevos requisitos y normativas que aún son muy inmaduras y primitivas...si se van a cambiar las normas y reglas deberían ser más estrictas, copiar por ejemplo el modelo de España; el cual deberían echar un vistazo a las normas de tránsito de este país que es muy riguroso cuando se trata de las motos y su accidentalidad que en realidad es baja sobretodo por las restricciones que impone a la hora de permitir que una persona pueda utilizar este vehículo en vía pública es un antes y no un después lo más importante, me explico; antes de dejar que un individuo compre una moto es saber que individuo la va a comparar, que problemas de salud físicas y mentales tiene, para que desee el vehículo, y por supuesto que no existan más los tramitadora que les dan a personas completamente incapacitadas de conducir, licencias adulteradas, deben haber escuelas de conducción oficiales que sean rigurosas, extrictas, que no se deje sobornar y que sólo entreguen certificado a conductores honestos que cumpla con los requisitos para salir a rodar por las calles sin ser un peligro para el y los demás. Se debe imponer más reglas, multas. Me asombra ver todos los días como se rompen las pocas normas de tránsito que hay sobre todo con lo del celular, y el alcohol que nadie hace nada, veo motociclistas sin cascos, sin chalecos, con más de un pasajero, exceso de velocidad, violencia al volante, personas tomado en bares y que luego se suben a las motos, menores de edad sin licencia haciendo piques motos en pesimo estado mecánico, y la lista sigue y sigue...como es posible todo esto?.....y que no pase nada? Es de sorprender que la cruda realidad no sea mayor por que la falta de control vial y del aumento de inadaptados he ignorantes al volante cada vez es mayo, por que otro de los causantes de este fenómeno es el descontrol de ventas de motos en le país sin restricciones, ni normativas internacionales y mucho menos de exigencias en la seguridad de la moto. Se venden como pan caliente por todo Colombia sin importar</i>	No informa	NA	NA	El proyecto de reglamento técnico armoniza la normatividad nacional con la normatividad europea en lo referente al desempeño seguro de llantas. Con relación a los aspectos comportamentales y de cumplimiento de normas de tránsito, estos exceden el alcance del proyecto normativo. No se presenta propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.	
45	3/04/2022 8:30:00 a.m.	Ramon Carrero <carrerogarciaramon@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Comentario está muy lo que se haga para evitar tantos accidentes en moto pero hay cosas que se pueden agregar en beneficio de todos.exigir todas las motos tengan la barra antivolco evita al caerse fractura de las piernas más luces o exploradoras delanteras a nivel de la llanta cuando se transmite siempre llevarlas encendidas y adicional una exploradora tipo extver atrás que avise cuando se frene con el solo stop no basta tengo 35 años de ser motorizado y no he tenido ningún accidente y gracias a Dios porque me he dado cuenta Delos errores y los he implantado en mi moto la mayoría de los accidentes es por qué no lo ven a uno vehículos en ambos sentidos espero haber colaborado en algo no es ser restrictivo sino preventivo"</i>	No informa	NA	NA	Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico. El comentario, en lo referente a luces de las motocicletas, excede el alcance del proyecto de reglamento técnico. No obstante, es preciso señalar que la ANSV trabaja en mejorar las condiciones de visibilidad de los actores viales más vulnerables a través de otras estrategias.	
46	3/04/2022 8:46:00 a.m.	Quedate en Casa <meicom200991@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>El problema de accidentes es la falta personal de cuidado porsu propia vida, denada sirbe las rreglamentaciones si no tiene el aucto cuidado, la mayori de asidentes se precenta por este motivo, nadie esta obligado a estrellarse con nadie asi tenga su via, la falta de curzos don se consientice que la vida hay que cuidarla y no ponerla en rriesgo por andar agran belosidad dento duena ciuda de mucha movilida con currida.</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?iServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924	
47	3/04/2022 9:16:00 a.m.	Jaime Lopez <lopez61jaime@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Señores buenos días mi opinión es la siguiente si las autoridades no son idóneas y debido ala cultura de nuestro país y nuestra es complicado deberían hacer un programa de cultura ciudadana yo me e fijado la mayoría de nosotros los conductores conductores ni siquiera ponemos luz de señal que va a jirrarar izquierda derecha no respetamos las filas siempre es aló colombiano el más abeja sin respetar la fila del carril ziczegean si importarle que hay dos o más carriles nos metemos en Contravía no damos vía a las ambulancias"</i>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.	
48	3/04/2022 9:32:00 a.m.	GEOVANNY MONTAÑO GIRALDO <geovanny-6910@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Frenos y llantas para motos" <i>Señores . La presenté es para que tengan en cuenta en la resolución que ustedes quieren exigir más seguridad respecto al frenado y llantas en motocicletas. La primer cuestión es el incremento exageradamente de costos por qué la verdad el sistema económico de este país es cada vez peor. Y siempre el afectado es el consumidor. Ni el gobierno .ni ministerio de transporte .ni consecionario de motos. En final no es estoy de acuerdo a esa normatividad en este país . Muchas gracias. Atte: Giovanni Montaña"</i>	No informa			X	De acuerdo con la Ley 1480 de 2011 los usuarios tienen el derecho a disponer en el mercado de productos que no causen daños en condiciones normales de uso y a la protección contra las consecuencias nocivas para su salud, vida e integridad, razón por la cual, el Gobierno nacional adopta reglamentos técnicos que, como en este caso, se enfocan en la protección de un derecho fundamental como es la vida. El análisis de impacto normativo soporta los beneficios de la medida regulatoria, entre los cuales sobresale la reducción en lesiones graves y fatales en siniestros viales.

49	3/04/2022 9:45:00 a.m.	pedro luis Perez <pelupe06@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Opinion <i>Buenas, soy psicólogo y sociólogo, soy motociclista. Si bien es cierto que estás medidas propenden por la prevención y la seguridad vial, pienso que no es el momento para adoptar estas medidas máxime que nos encontramos en situaciones como la pandemia que ha dejado hambre, desempleo y miseria, aumentando la pobreza extrema en el planeta y en especial en los colombianos. Muchos colombianos tienen como su medio de sustento familiar una moto, ya sea para desplazarse o como herramienta de trabajo llámeme mensajería, trámites o movilización de productos, estas medidas las debieron de pensar antes de. Por qué Ahora?, acaso están buscando desestabilizar emocionalmente a la población colombiana como ocurrió con la propuesta del presidente de la reforma tributaria que lo que ocasionó fue un caos y unas respuestas de inconformidad que bien caras le salieron al país, por qué cuando se tiene hambre y necesidad y se le mete la mano al bolsillo, la respuesta no se puede esperar que sea positiva. Reitero la medida puede tener sus mejores intenciones, pero pienso que no es el momento para este tipo de medidas, propuestas y proyectos".</i>	No informa		X	El proyecto de reglamento técnico responde a un objetivo legítimo como es la protección de la vida e integridad de los actores viales. Así mismo, el proyecto considera plazos de transición, de tal forma que la obligación que recae sobre fabricantes y es aplicable para motocicletas nuevas, no se hará efectiva de forma inmediata, como lo señala el artículo 23 del proyecto de resolución.
50	3/04/2022 10:13:00 a.m.	Fernando umaña <umcaster@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Reforma con sanciones más rigurosas <i>Soy un adulto mayor que respeto las normas de tránsito, pero veo tantas personas que no las respetan y ocasionan accidentes por ejemplo adelantando en curvas y con doble línea amarilla y solo reciben un comparendo. De que sirven exámenes de conducción rigurosos si las personas salen, infligen la ley, causan accidentes con muertos y heridos y solo los multan y continúan teniendo la licencia de conducción.?"</i>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
51	3/04/2022 10:23:00 a.m.	Jose Rubian <rubianjose49@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>Nuevas normas me parece perfecto estoy de acuerdo pero viene la parte negra que va a ver corrupción ya saben porque los peritos que van a elaborar viene La Plata por debajo de cuerda como lo fue en una época lastima pero es la verdad</i>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
52	03/04/2022	Yesenia Carvajal mancilla <yeseniacarvajalmancilla@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Sugerencia a la nueva reglamentación para motocicletas. 1. Toda motocicleta o cuatrimoto sin importar el cilindraje, sin importar si es ensamblada en Colombia o importada debe tener el sistema de Luz diurna permanente y de luz nocturna automática ya que a muchos se les olvida encenderlas o algunos necios o descuidados no la encienden. Además debe tener algún sistema que bloquee el encendido del motor si la luz principal se daña o no sirve. Pienso que la luz permanente tanto de día como de noche evitaría gran % de accidentabilidad, ya que se hace mucho más visible la moto a la distancia tanto para otros vehículos sean motos o carros como también para los peatones. También deberían traer un sistema de direccional automático lo que creo también ayudaría mucho a evitar accidentes. 2. El uso de casco reglamentario obligatorio y el uso del barbiqueo o "cinturón de seguridad" el cual debe sancionarse drásticamente a quien no lo use. Y que haya algún sistema en los cascos que asegure el uso del barbiqueo".</i>	No informa		X	Las sugerencias exceden el ámbito de aplicación del proyecto de reglamento técnico. No obstante, la ANSV trabaja en otras estrategias para fortalecer los aspectos mencionados en el comentario.
53	3/04/2022 10:30:00 a.m.	gilberto lopez <gilbertolopez72@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Buenas tardes, mi nombre es Gilberto López.pueden mejorar los frenos y hacer exámenes,pero más duro se van a dar con lo que se encuentren.mi opinión es hacer campañas de concientizar,alas personas de que es la vida la que está en riesgo .muchas gracias"</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IService=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
54	3/04/2022 11:09:00 a.m.	Luis alexander Bonilla machado <labonillamachado@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Si es difícil económicamente en este momento para adquirir la licencia. Entonces como va a hacer ahora q le intentan poner más trabas,esto no se trata de seguridad vial sino de interés económicos para el estado y para el beneficio de privados"</i>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.

55	3/04/2022 11:10:00 a.m.	ADRIANA TORRES SANCHEZ <ron.y.2007@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Adriana Torres Sanchez C.c 23 444 192. No creo que estas normas preventivas serán la solución, Opino que se disminuye más la accidentalidad, si las personas utilizan mejor su conducción , tal como direccionales y velocidades!!! Gracias!! Lic. ADRIANA TORRES SANCHEZ U.P.T.C"	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
56	3/04/2022 11:26:00 a.m.	antonio conde <ac7601508@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Cual es el reglamento para los recicladores que utilizan motos sin seguro ni placa para ellos no hay ley"	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
57	3/04/2022 1:24:00 p.m.	Jesús Ortega <jesus1952ortega@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Buenas tardes Para todos y todas los que están elaborando esta nueva reglamentación Estoy seguro que todo seguirá igual o peor A quienes se les hará efectivo todo lo que viene A los que deseamos hacer las cosas bien Y más que todo a los que no tenemos dinero para pagar A muchos funcionarios que por su ignorancia de las leyes Por su mal salario Por no tener padrinos políticos O no ser delincuentes Pagan los platos rotos en este país Por qué no preguntas a los actores de la vía Cuáles son muchas de las causas de todos estos siniestros No es el buen estado de las vías No es por los carriles es exclusivos Para motos y bicicletas O por buena señalización de las Calle carreras y avenidas de las ciudades y pueblos Y que decir de las vías terciarias De nuestros poblados y regiones dónde no hay presencia estatal Dónde solo hay huecos y verdaderos caminos que comparten Carros motos y animales todos juntos Yo sugiero pónganse en los zapatos del pueblo que esos ocurran que paga Solucionen todo lo que hace que estos accidentes ocurran Y después hablamos	No informa	X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924	

58	3/04/2022 1:30:00 p.m.	Alberto Sáenz Naranjo <albertosaenznaranjo72@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Opinión .. <i>Ok... obligación mejor sistema de frenos y llanatas</i>	No informa	X	Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico.
59	3/04/2022 1:37:00 p.m.	Aldemar Hernández <hernandezalde@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Buenas tardes <i>No se trata de medir quien es mejor en conducir una motocicleta si no la responsabilidad que esto significa muchos saben de normas y señales viales pero la mayoría son personas afebradas que lo único que hacen es convertir las vías en pistas de carreras se suben a una moto y se creen los que más corren . No para mí la solución no es esto que están planteando.la solución sería la siguiente usted sabe que cuando le tocan el bolsillo a la gente de una vez lo sienten,para mí sería una solución de que según los accidentes que tenga el motociclista en un año se le incremente el soat porque por ejemplo un seguro vale 500.000 si la persona se accidenta va el seguro le costaría 800.000 pero si esa persona vuelve y se</i>	No informa	X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
60	3/04/2022 1:53:00 p.m.	jose posada rodrigues <jose_posada40@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"El problema también son los huecos q hay en las vías y las alcantarillas sin tapa no hay freno q valga .yo cai dentro de un hueco y por poco me accidenté se me dañó el maletero de la moto"	No informa	X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
61	3/04/2022 2:44:00 a.m.	LMC Rincon <camilo12dic1982@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Lo que no estoy de acuerdo es con el alsas de los seguros deberían bajarle el precio, oy en día no les suben nada al salario mínimo que es un millón un seguro ya vale 600 en mi caso yebo 6 meses que no me gano sino 850\$ no me alcanza para comprar el so...	No informa	X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
62	3/04/2022 - 3:54:00 p.m.	FITO HURTADO <fitohhh@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Respuestas a cambios. <i>Completamente inadecuado lo que quieren hzcer, teniendo en cuenta que la malla vial de Colombia no es la más adecuada. Primero, deberían mejorar las capas de rodadura en ciudades capitales, vías nacionales y alternas, antes de imponer más cargas al ciudadano. Que el usuario sienta que el Estado también participa de la seguridad vial, pero no sólo con nuevas imposiciones. No estoy de acuerdo con esto. El país está lleno de leyes y reglamentaciones que no se cumplen. Yo sé que el gobierno y los legisladores, los funcionarios de los ministerios, con entes gubernamentales, juntos, se sienten felices con la expedición de muchas normas inútiles. Eso es miel a su boca y a su ego. Mejor, ahorren papel y esfuerzos y dediquen tiempo a que los controles se cumplan de manera adecuada, con lo que ya tienen. Ustedes se vuelven extravagantes con esto. Solo faltará que la NASA certifique a un conductor. Sería la dicha más grande para ustedes. Las normas que hay son suficientes. Verán que las nuevas que quieren imponer, ahora que ya se van del gobierno, no van a mejorar la seguridad. Miren las estadísticas y dejen de creerse las mentiras ustedes mismos argumentan con lo que quieren meterle embustes a la gente. O no entiendo por qué los mayores contaminadores son los vehículos de Transporte Masivo en Colombia. En eso están muy cortos y de manga ancha. Ponerle reglas a los demás es muy bueno, pero sean serios y cojan oficio. Solo basta hacer cumplir lo que ya hay, que todo conductor tenga su licencia en regla, que porten el SOAT, lo mismo que la revisión Técnico-Mecánica sea exhaustiva, que los costos del seguro y la revisión no sean tan elevados para evitar así que tanta gente trate de evadir o hacer trampa. Averigüen por el funcionamiento real de los CDA, investiguen. No se queden con la inquietud. Dirijan mejor sus esfuerzos a potenciar los controles. Señores: con todo respeto, el problema está en otro lado; no le tuerzan el cuello al ciudadano que paga sus sueldos y traten de lavar sus conciencias con medidas inocuas. Imponer muchas normas para no trabajar en lo realmente esencial, es una política facilista. Y me apresto a demandar cualquiera de las resoluciones que quieran expedir y las argumentaré en estricto uso del Derecho y la ley".</i>	No informa	X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?Servicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924 Los temas referentes al estado de la malla vial exceden el alcance del reglamento técnico.
63	3/04/2022 - 4:16:00 p.m.	Arnulfo Culma <arnulfoculma4@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Yo opino que se debe tener en cuenta una garantía para aquellos conductores que no presentamos ningún comparando. Yo conduzco desde el 2.011 y no presento ningún comparando ni siquiera pedagógico	No informa	X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.

64	3/04/2022 - 4:30:00 p.m.	john mauricio cañon bello <jomauca@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>"buena tarde Dra. orozco, con respecto a la opcion de contribuir como ciudadano con ideas que aporten a estas nuevas reformas en el ambito automotor me gustaria.</p> <p>1. Que aparte de la obligatoriedad del abs en las motos nuevas se permita a los conductores que ya disponen de su moto sin abs subsidios para la instalacion de este sistema en sus vehiculos reduciendo el tema de accidentalidad.</p> <p>2. Ser mas rigurosos en el tema de licencia ya que muchos conductores pasan de una bicicleta a una moto y creen que es lo mismo.</p> <p>3. Que las motos ya que disfrutan todas las vias esten obligadas a pagar tambien los peajes pagos por vehiculos particulares lo cual con estos ingresos permitiría solventar en una parte a las ciudades para que mantengan sus vias a punto en buen estado sin por ejemplo huecos o fallas en la vias que generen mas accidentes.</p> <p>agradecido si toman en cuenta estos 3 puntos "</p>	No informa	X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las propuestas realizadas exceden el alcance del proyecto de reglamento técnico.
65	3/04/2022 - 5:29:00 p.m.	alvaro ma <alvarom63@yahoo.com.ar>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>"PROPUESTA MOTOS</p> <p>BUENAS TARDES</p> <p>En hora buena por parte del Mintransporte en la actualización de la tecnología hacia las motos.</p> <p>1. ABS en el sistema de frenado de conexión continua para motos de más de 125 c.c. (totalmente de acuerdo), pero a partir de qué año?</p> <p>2. Obligatorio de portar identificación en los chalecos con visibilidad nocturna con las placas de la moto.</p> <p>3. Prohibir rotundamente el ruido excesivo que causan las motos, la gran mayoría acondicionadas.</p> <p>4. Prohibición de circular en los carriles de alta velocidad, es decir deben circular por los carriles lentos, tanto con pasajero como individualmente</p> <p>5. Identificación automática con calcomanía de lectura de datos CODIGO QR sobre el estado de la moto y demás inherentes al propietario (impuestos, soat, tecnomecánica) calcomanía en lugar visible.</p> <p>6. exigencia de un sistema OBD-II para motos sin catalizador. E</p> <p>6. Prohibir la importación de motos de 2 Tiempos.</p> <p>Gracias por la atención prestada.</p> <p>victor alvaro mateus c.c. 19126879 bgtá".</p>	No informa	Z	Si bien el ciudadano manifiesta estar de acuerdo, no se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las propuestas realizadas exceden el alcance del proyecto de reglamento técnico.
66	3/04/2022 - 5:46:00 p.m.	Floresmiro Pacue <floresmiro.pacue@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>"Opinion sobre reglamento</p> <p>Ola codusco moto des el año 1995 y al momento no e tenido ningun accidente Opino esos nuevos reglanentos no son la solucion la solucion es ajustar sanciones a infractores las causas Cinducen borrachos y trabados soy testigo de esto tengo mucho mas si se comunican con migo daria la realidad causa de los accidentes 3146547100"</p>	No informa	X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
67	3/04/2022 - 6:12:00 p.m.	Carlos Corona <coronacarlos199@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>"La mayoría de accidentes son puros muchachos loquitos que no respetan nada ni a la mama en la casa pero ustedes mandan se hara lo que ustedes digan"</p>	No informa	x	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.

68	3/04/2022 - 6:46:00 p.m.	Brian Niño <briannoxxa@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>"Recomendacion</p> <p><i>Señores mintransporte</i></p> <p><i>Una solución más práctica es adquirir motocicletas y/o modificar motores a menor cilindraje.</i></p> <p><i>Si bien las motocicletas son para trabajo o familiares no necesitamos velocidad solo movilizarnos de manera segura</i></p> <p><i>Espero me sea tenido en cuenta mi comentario ya que soy motociclista hace 11 años</i></p> <p><i>Gracias"</i></p>	No informa		X	<p>El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro.</p> <p>En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras.</p> <p>El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924</p>
69	3/04/2022 - 6:52:00 p.m.	NIKO CUELLO <nicolascuello88@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>"Bajar costo de la licencia para motos</p> <p><i>Me parece bien que implementen la seguridad de las motos con implementación de frenos ABS para todas las motos y lo de los cursos pero también tiene que ver un factor muy importante que es la licencia el si ya que el costo es muy elevado y deben tener en cuenta que no muchos tenemos la capacidad para acceder a ella más bien buscar la manera que sea una tarifa que muchos más puedan tenerla así será más personas legales en las calles por qué no todos tenemos 870 mil pesos para eso cuando tenemos un salario tan bajo que no alcanza ni para lo diario piensen bien más barato sería muchos más contribuyentes con ese impuesto solo es mi opinión y se que muchos están de acuerdo con eso muchas gracias"</i></p>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
70	3/04/2022 - 7:13:00 p.m.	jose montalvo <jose1975-1@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>"Muy distinguidos mi comentario en Colombia más son los conductores de motos sin licencia q los q la tienen menores de edad conduciendo no hay control por partes de las autoridades eso es lo q está pasando"</p>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
71	3/04/2022 - 7:55:00 p.m.	Juan Alberto Fernandez Valencia <jualfe9341@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p><i>Siempre buscando los trámites que acá en en el país no son nada fácil y mirando de q por medio de esto se excusan para exprimir más el bolsillo de los colombianos todo por políticas corruptas del gobierno que nos quiere ver más acabados cada dia</i></p>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
72	3/04/2022 - 8:10:00 p.m.	Yamil Guarnizo <guarnizoyamil53@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p><i>"Ante todo sobre la maniobrabilidad de un vehículo automotor, lo primordial es la prudencia, saber conducir con cautela, y no arriesgar la vida por arrebatos, afán o por la fiebre de conducir con velocidad. Lo que se pueda cambiar en una moto, me atrevo a decir que no es la solución. La motocicleta no anda sola, va conducida por una persona que tiene la responsabilidad de velar por su vida y la de otros. Hay es que saber manejar"</i></p>	No informa		X	<p>El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro.</p> <p>En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras.</p> <p>El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924</p>
73	3/04/2022 - 8:11:00 p.m.	Orlando Ferizola <orlandoferizola2016@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p><i>"Es más de responsabilidad al volante tengo 63 años y desde 1983 e conducido moto y en todo esos años no e tenido ningún accidente"</i></p>	No informa		X	<p>El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro.</p> <p>En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras.</p> <p>El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924</p>

74	3/04/2022 - 8:11:00 p.m.	Ciro Briceño <cirobrice141@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Opinion" <i>En mi opinión digo que deberían hacer énfasis en los cursos y demás medios para aquellos conductores en especial de motocicletas, con cero de experiencia que no saben lo que es estar al volante de un camión de carga o de una unidad de transporte público, y No saben el peligro que conlleva manejar una motocicleta y que siempre se lleva la de perder.. se ve mucho muchacho corriendo como loco por hay que parece que no les sirviera el freno. No tiene nada de precaución!!"</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
75	3/04/2022 - 8:17:00 p.m.	Dagoberto Vidales <dagobertovidales1965@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Me parece una muy buena medida, igual les estaba cogiendo el tiempo. Cuantos accidentes se hubiesen evitado vidas salvado"</i>	No informa	X		Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico. No se presenta propuesta de modificación.
76	3/04/2022 - 8:26:00 p.m.	Henry Ramirez <hramirezcasallas@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"A mi me parece que los que llevamos muchos años y sin infracciones conduciendo no debemos presentar exámenes practicos".</i>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
77	3/04/2022 - 9:07:00 p.m.	Carlos Arturo Mantilla Ortiz <carlosarturomantillaortiz@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"En Colombia el mercado de importación de llantas para motocicleta, debe estar sujeto a la norma que aplique, pongo a consideración con los cascos, existe infinidad de marcas que no cumplen la norma engañando al usuario, igual sucedería con las llantas y con la importación de motos, como hasta ahora viene ocurriendo con referencia al medio ambiente, están entrando al mercado es el reciclaje de los países de fabricación para el usuario causando impacto ambiental, más a las condiciones que propone el estado, no se cumple, como el de gases, es solo negocio "</i>	No informa	NA	NA	El proyecto de reglamento técnico armoniza la normatividad nacional con la normatividad europea en lo referente al desempeño seguro de llantas. En este sentido, la adopción del reglamento técnico tiene como propósito que las llantas comercializadas en Colombia cumplan con normativas internacionales que han sido reconocidas por su efectividad.
78	3/04/2022 - 11:02:00 p.m.	Jose Collazos <josefracollazos2@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Gustedes siempre aplican normas para llenarsen los bolsillos de particulares ahora diran llantas xx por valor y todo al 19 porsiento y se inventaran como dacrle la plata al pueblo para sostener su vurocracia"</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
79	4/04/2022 -	ASELI MEIJA YOTAMA NAMEDI <medina374@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>Opinión de las reglamentaciones primero se ven consultar a quienes aplican o sea a los conductores ya sea de motos o de carros acá lo importante es que la persona este apta para conducir segundo cualquier cambio se le debe preguntar a la gente al pueblo colombiano que es el paga sus sueldos y los de todas estas personas como ustedes que quieren colocar nuevas leyes segundo que a la autoridad de tránsito o sea la policía de tránsito se está extralimitando en sus tareas y son los autores intelectuales de los problemas económicos de millones de Colombianos que somos todos y somos los que pagamos los sueldos de todos ellos entonces no es justo no esta bien que por algún motivo ustedes los policías se valgan de leyes nuevas para joder a los más sumisos a la gente buena a los humildes a la gente que no hace ningún mal a nadie que lo único que quieren es llevar al menos lo básico a a sus casas sus hijos mercados y gastos y no está bien que ellos acaben una familia o dejen sin como pagar el arriendo los servicios el colegio o llevar algo de comer a sus casas no pueden un alcalde un gobierno estar por encima de los que con un mínimo se sostienen una familia que es sobrevivir con algo tan poco y no es justo que inventen cosas como camaras o cosas así para salvar vidas eso no es salvar vidas eso es matar vidas como se les ocurre a estos que nosotros los colombianos les pagamos sus sueldos y encima de eso no contentos les quitan el pan de la boca a los colombianos para salir a decir que salvamos tantas vidas cuando si vamos a ver</i>	No informa		Y	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su

	2:48:00 a.m.			neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"		no se están respetando ni apreciando el valor y el esfuerzo de cada persona por salir adelante por levantarse para tratar de salir de no solo de la pandemia que a más de uno lo dejo sin recursos no es justo y no es justo que las leyes sean para el colombiano que solo trata de llevar algo para comer es su casa y no se diga de los servicios es algo que ya le aplicaron el robo que no son más que los mismos que están gobernando			desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?iServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924 Finalmente, el proceso reglamentación técnica exige la realización de instancias participativas como las consultas públicas nacionales.
80	4/04/2022 - 3:01:00 a.m.	Libardo Carvajal <libardocarvajal26@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Hola buen día suena bien la reglamentación.pero me gustaría que también sancionaran las motos que hacen un ruido exagerado al modificarles el exosto que hasta las alarmas de los carros se disparan.gracias"..	No informa	X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Frente a la propuesta relacionada con el ruido es preciso señalar que este no presenta relación directa con el reglamento técnico ni con la seguridad vial.
81	4/04/2022 - 3:20:00 a.m.	DivarJoel Velasco <vdivarjoel@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Nueva reglamentación Licencias de conducción frenos y llantas. <i>Feliz día, en cuanto a la nueva reglamentación,pienso que es necesario la educación al motociclista teniendo en cuenta la relación frenado-distancia-velocidad ya que el problema no son los sistemas de frenado ya que cada uno de ellos requiere la técnica correcta de manejo para evitar accidentes; se debe educar en no exceder los límites de velocidad ya que a mayor velocidad la distancia de frenado es mucho mayor así que si tienes una motor con ABS al hacer un frenado de emergencia a gran velocidad será eficiente si lo aplicas con la sensibilidad correcta de lo contrario provocara un accidente, a esa misma velocidad si se tiene uno de tambor el freno se debe aplicar asertivamente evitando el pánico evitar pararse o dejar asentado el freno que es lo que bloquea las llantas es tocar y soltar hasta que la moto se asiente en todo esta en aplicar la técnica correcto así que se debe capacitar instructores que amen la excelente conducción y la convivencia con los demás autores viales. En cuanto a los exámenes de conducción además de los que se hacen en el reconocimiento de conductores; la capacitación por parte de la seguridad vial debe ser mas constante en convenio con las alcaldías y gobernaciones del país y el curso para conducción debe ser obligatorio; y de hecho ese el gran problema que cualquiera dice "yo ya se manejar para que curso con sacar la licencia ya es suficiente"de hecho el curso es para eso para que el que sabe manejar un vehículo adquiera destrezas y tecnicasd de conducción y sea mas consciente a la hora de transitar por carreteras y vías trafico del país.Lo otro seria convertir en ley que a la hora de comprar o hacer traspasó de vehículo el propietario tenga licencia de conducción. Espero que mis propuesta sirva para reducir el indice de accidentalidad en moto; en lo posible hagan proyectos donde se construyan vías exclusivas solo para motociclistas eso ayudaría muchísimo a reducir muertes de motociclistas,ahí si se hicieran peajes para motos la mayoría bajo esta condición estarían dispuestos a pagarlos".</i>	No informa	X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
82	4/04/2022 - 6:15:00 a.m.	Patricia Vallejo <patriciavallejo@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Opinion <i>Completamente de acuerdo con las normas, ya era hora de que a los motociclistas se le exija las normas de conducción que se le exige a los conductores de carros, En Colombia cualquiera maneja una moto sin saber las reglas de transito, sin pase, sin experiencia, lo que causa la mayoría de accidentes en las ciudades, ademas de que al no conocer la normativa obstaculizan el flujo del trafico general".</i>	No informa	X	Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico.
83	4/04/2022 - 6:37:00 a.m.	Richard Cruz Riaño <richicru165@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Buenos días me parece excelente lo que buscan en cuanto a la seguridad con las motocicletas , pero realmente eso no solucionará el problema ni en un 50 por ciento ya que las vías en Colombia son pésimas por no decir que intransitables , están llenas de huecos y mala señalización , si realmente quieren un mejoramiento , póngase a analizar el estado de las vías , y lo otro es que los impuestos que pagamos , no van al verdadero destino que son las vías , hay es donde radica el más grave problema"</i>	No informa	X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?iServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924

84	4/04/2022 - 6:49:00 a.m.	Javier Barbosa moreno <javierbarbosamoreno1982@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Pero será que las pruebas y las página funcionara o tendrán la logística necesaria porque como otros proyectos como hacienda no mas para el registro llevo una semana y no he podido ingresar a esa página para poder pagar impuesto vehicular Los frenos y las llantas siempre se deben tener en óptimas condiciones toca es bajarle la velocidad "	No informa		X	No se presenta propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. La ANSV, en el marco de sus competencias, desarrolla diversas estrategias para la gestión de velocidades seguras
85	4/04/2022 - 7:02:00 a.m.	lilliam duran <lilliam56@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se adopta el Reglamento Técnico aplicable a sistemas de frenado y sus componentes, para uso en vehículos tipo motocicleta"	No informa	Tema sobre Motos Los felicito por la medida tomada, era necesario por la seguridad de todos nosotros y por la de ellos, seguir con eso , tenemos que entender aunque sea a las malas, el que haga desorden ponerles multas	No informa		X	Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico.
86	4/04/2022 - 7:32:00 a.m.	orlando bermudez <orlandober2014@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Antes que cambiar la especificaciones técnicas de las motos, cámbiale la mentalidad corrupta a los que hacen las pruebas a los que legislan, a los que aplican la norma. Por qué si ta existen normas técnicas se ven tantas.motos sin placas sin farolas sin silenciador, y sobre todo motor dos tiempos super contaminantes"	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&File=28924
87	4/04/2022 - 8:14:00 a.m.	Sebastian Puerto <puerto732@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se adopta el Reglamento Técnico aplicable a sistemas de frenado y sus componentes, para uso en vehículos tipo motocicleta"	No informa	Solicitud. Bogotá D.C / 04 de abril de 2022 Ministerio de Transporte. República de Colombia. Bogotá D.C. Respetados señores. Cordial saludo. De antemano quiero extender mi agradecimiento por la preocupación que ustedes manifiestan en pro de proteger la vida y prevenir la accidentalidad de los usuarios de transporte tanto público como privado mediante reglamentaciones y resoluciones de tránsito. Seguidamente me es preciso manifestar que la semana pasada, el señor Samuel Patiño, amigo mío de hace un tiempo, sufrió un accidente de tránsito en su motocicleta al no poder evitar un hueco en la vía por donde transitaba. Esta imperfección vial le ocasionó una fuerte lesión, la cual lo obligó a someterse a intervención quirúrgica pues su rodilla se vio fuertemente afectada. Como conductor, he visto y escuchado variedad de casos de esta misma característica accidental por causa de irregularidad en la malla vial, debida a huecos, grietas, desniveles o incluso la falta de tracción que sufren las llantas sobre la pintura de demarcación cuando el suelo está húmedo. El sentir de muchos conductores colombianos, que en su mayoría acatan las normas de tránsito de manera cautelosa y rigurosa, es la preocupación a estas exposiciones y daños que no solo se dan en perjuicio de la salud físicas, sino también de daños a los bienes materiales. En premisa de lo anterior, elevo la voz en nombre de todos los habitantes colombianos reconociendo primeramente el buen trabajo y esfuerzo que se realiza desde el Ministerio de Transporte ya que se ha visto que la malla vial ha mejorado en muchos aspectos y se ha ampliado considerablemente, pero es preciso elevar solicitud para que por favor se tenga en cuenta algunos sectores que no han sido intervenidos y por otro lado que se vele por el mantenimiento de los que sí, ya que conozco varias vías, que luego de recuperarlas, en cuestión de un par de meses vuelven a un estado de deterioro igual al inicial. Quedo muy agradecido por su proactividad y diligente trabajo deseándoles muchos éxitos. Atentamente; Sebastian Alejandro Puerto Agudelo C.C: 1.031.162.568"	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico de sistemas de frenado. Los requerimientos indicados referentes al estado de la malla vial exceden el alcance del proyecto de reglamento técnico.

88	4/04/2022 - 8:22:00 a.m.	wilor ortiz <wiloraguillilla@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Seguridad para todos</p> <p>Buenos días mi Nombre es Wilson Ortiz y creo que en tema de seguridad en las motocicletas hay dos cosas importantes y son frenos y llantas de la mejor Calidad, porque en Colombia pareciera que los vendedores de motos y creadores de partes (respuestos, llantas, accesorios), hacen las cosas de la peor calidad y las venden muy costosas.</p> <p>Se debería reglamentar cada vez más la calidad del producto y no permitir que nuevas marcas de baja calidad entren al país como si nada porque pareciera que a Colombia le venden lo peor y más caro.</p> <p>Los frenos ABS deben ser prioridad y la calidad de las llantas. Muchas gracias ojalá no permitan más corrupción en eso</p>	No informa	X	Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico, el cual está enfocado en mejorar los requisitos técnicos de las motocicletas, así como el desempeño seguro de dichos vehículos.
89	4/04/2022 - 8:29:00 a.m.	Hermes Alban Lozano García <herlozanogarcia19790527@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>"Indigna que quieran encarecer aún más todo lo que tiene que ver con ponerse en regla teniendo una moto!!</p> <p>Se supone que se compra moto por asunto de presupuesto...</p> <p>Si quieren disminuir la accidentalidad lo primero que deben hacer es arreglar las vías!!!"</p>	No informa	X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. <p>En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras.</p> <p>El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?iServicio=Tools2&iTipo=descargas&iFuncion=descargar&iidFile=28924</p>
90	4/04/2022 - 10:16:00 a.m.	Jesús Giraldo Henao <jgiraldohenao@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Normas nuevas para conductores y motos</p> <p>De acuerdo a lo leído en el portal de noticias y de conformidad con lo establecido en el artículo 20 de la CN, numeral segundo del artículo 40 de la referida carta constitucional, en lo personal me permito expresar mis recomendaciones al respecto:</p> <p>1. La creación de nuevos Centros de Apoyo Logístico de Evaluación no son más que sofismas de distracción para generar mayor burocracia, antes creados para sacar dinero a los usuarios, generando mayor corrupción ya que está probada la incompetencia del Estado para erradicar las malas prácticas de la sociedad cada vez más acostumbrada a tolerar estos hechos delictivos; por el contrario, una auditoría constante a los hoy existentes centros sería menos honeroso y traería mayor efectividad. Máxime cuando se conoce de antemano la ola de intereses creados detrás de las licitaciones o licencias a estos centros que van amarradas a congresistas que promueven su creación o sus aportantes en campañas.</p> <p>2. Cada día se muestra la incapacidad de los funcionarios de tránsito para hacer cumplir las normas pues a diario vemos infractores por las calles ante la mirada ciega de quienes deben hacer cumplir dichas normas: vehiculos mal estacionados generando trancones, paso de semáforos en rojo, otros transitando en contravía o por aceras, desconocimiento del uso de cebras, cruces y demás, una sociedad egoísta que antepone su arrogancia ante las básicas normas de convivencia en las vías.</p> <p>3. Vemos a diario una gran cantidad de desadaptados al volante que por la fuerza imponen sus malos hábitos ante el miedo de los encargados de hacer cumplir el código de tránsito. Vehiculos y motos que no cumplen los requisitos establecidos para la circulación.</p>	No informa	X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico de sistemas de frenado. Las propuestas exceden el alcance del proyecto de reglamento técnico.
91	4/04/2022 - 11:05:00 a.m.	Sandra Serrano <sajhang12@icloud.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Buenos días lo de los frenos de las motos excelente y las llantas también hay es que concientizar al conductor de los riesgos que corremos al correr como loco en cualquier vehículo y lo de las licencias excelente más estudio de las normas de tránsito por qué habemos muchos que no las conocemos completas muchas gracias bendiciones</p>	No informa	X	Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico, el cual está enfocado en mejorar los requisitos técnicos de las motocicletas, así como el desempeño seguro de dichos vehículos.

92	4/04/2022 - 11:29:00 a.m.	Carlos Augusto Giraldo Fonseca <carlosmvetz9@yahoo.es>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p><i>Preguntas sobre llantas, frenos y evaluación para motos</i></p> <p><i>Cordial saludo, buenos días, por este medio quisiera saber, qué se tuvo en cuenta para ajustar la norma sobre llantas, frenos y evaluación para motos y motociclistas, teniendo en cuenta que ni los automóviles y demás actores viales restringen y también ponen en riesgo a nosotros los motociclistas. Entonces la norma debe ser ampliada a todos para impactar de forma positiva la reducción de siniestros viales. Además si se ajusta la norma para llantas y frenos como es este el caso. Quiero poner a su consideración el cambio del tipo de pintura que sirve para señalización de las vías ya que esta hace que se pierda estabilidad del vehículo, adicionalmente si se mejoran los frenos hay que tener presente que se roban las tapas de las alcantarillas y los huecos están por todos lados incrementando los siniestros, total yo pienso que los motociclistas por más pericia y conocimiento de la norma, si las vías no son seguras tanto en su demarcación como en su estabilidad, los siniestros no se van a reducir.</i></p> <p><i>Sin otra consideración. Pienso que los exámenes son imprescindibles incluso para los policías que también utilizan este medio de transporte e infringen igualmente la norma.</i></p>	No informa	SE RESPONDE INQUIETUD		<p>Los proyectos de reglamento técnico se soportan en los beneficios que las medidas allí contempladas representan para la ciudadanía en términos de la protección de su vida e integridad. Dichos beneficios, así como los impactos positivos de estos proyectos se encuentran expuestos en el análisis de impacto normativo publicado con el proyecto de resolución en la página web del Ministerio de Transporte (https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924) Así mismo, es pertinente mencionar que el Ministerio de Transporte y la ANSV trabajan en la reglamentación técnica vehicular para el desempeño seguro de vehículos de 4 o más ruedas.</p> <p>Frente a los demás aspectos, estos exceden el alcance del proyecto de reglamento técnico.</p>
93	04/04/2022 - 12:43"	Wilton Javier Correcha Gonzalez <w.javic.g0401@outlook.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p><i>"Buenas tardes como es la reglamentacion de las llantas y las motos de freno normal q solo tienen disco delantero y no son abs q puede pasar o q reglamentacion hay para estas como la mia q es de bital forma y es 2019 gracias"</i></p>	No informa	SE RESPONDE INQUIETUD		<p>Las disposiciones contempladas en el proyecto de reglamento técnico aplican únicamente para las motos nuevas que se comercialicen en Colombia de forma posterior al cumplimiento del plazo establecido en dicho proyecto. Al respecto, es pertinente aclarar que las motocicletas que se hayan comercializado en el país de forma previa a dicho plazo podrán seguir circulando en el territorio nacional con las condiciones técnicas con las que cuentan, pues el proyecto de reglamento técnico no establece disposiciones retroactivas. Con el fin de comunicar el alcance de las disposiciones, se implementará una estrategia de comunicación para atender inquietudes de este tipo que suelen presentarse a la ciudadanía.</p>
94	4/04/2022 - 6:26:00 p.m.	Alberto Rojas Arocha <rai1234@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Reglamentación vehículos..</p> <p><i>Establecer control tiempo de los conductores de carretera: me explico cada tres horas debe parar por mínimo 15 minutos para descansar, pausa activa, etc.. estás paradas deben reportarse a la compañía que está afiliado.</i></p> <p><i>Prohibir el uso de celulares para motos y vehículos. Deben usarlo con vehículo parado.</i></p> <p><i>A los taxistas prohibirles jornadas de 12 horas continuas de trabajo.</i></p> <p><i>Gracias</i></p>	No informa		X	<p>No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las propuestas realizadas exceden el alcance del proyecto de reglamento técnico.</p>
95	4/04/2022 - 10:11:00 p.m.	gildardoantio restrepo <gildardoantioestrepo@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p><i>Bajar los incrementos ,y preguntar quién verdadera mente lo necesitan ay personas que saben</i></p>	No informa		X	<p>La propuesta realizada excede el alcance del proyecto de reglamento técnico. El análisis de impacto normativo soporta la necesidad de incorporar la reglamentación referente al desempeño seguro de llantas en las motocicletas, medida que, dados los beneficios, se encuentra conveniente.</p>
96	5/04/2022 - 7:01:00 a.m.	LEOVIGILDO LAGOS FORERO <leovi0215@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Motos</p> <p><i>Buenos días, voy a ser corto. Los accesorios de las motos es muy bueno que vayan mejorando pero lo más importante es que la persona que "conduzca" esté bien capacitada y aprenda a conocer su moto y ese será el mejor sistema para su seguridad. Gracias</i></p>	No informa	X		<p>Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico. Así mismo, es preciso señalar que el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro.</p> <p>En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras.</p> <p>El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924</p>

97	5/04/2022 - 8:47:00 a.m.	John Peña <radamantiz76@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Seguridad llantas y frenos en las motos</p> <p>Buenos días, Estoy de acuerdo con este tipo de reglamentaciones para mejorar la seguridad vial pero también hay que tener en cuenta el estado de las vías en las ciudades del país que no es la mejor ya que esto en gran parte contribuye a la accidentalidad en las vías. De otro lado la pintura que se utiliza en la demarcación de las vías es una pintura que no brinda seguridad al motociclista, sobre todo en los tiempos de lluvia ya que al pasar o frenar encima de está se pierde estabilidad originando los accidentes.</p> <p>Cordialmente Jhon Peña Motociclista</p>	No informa	NA	NA	<p>Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico. Así mismo, es preciso señalar que el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro.</p> <p>En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras.</p> <p>El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924</p> <p>Los temas referentes al estado de la malla vial exceden el alcance del reglamento técnico.</p>
98	Mar 05/04/2022 12:37	Javier Gutiérrez Lozano <gutierrezlozanojavier03@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Cambios en llantas y frenos de motos</p> <p>Cordial saludo, es absolutamente absurdo que se esté pensando en gerar seguridad en las motos para reducir los accidentes mientras que las vías permanece en muy malas, condiciones, esta y como muchas otras medidas, es la más fácil, sacarle dinero a los ciudadanos, y el estado no brinda las condiciones necesarias para reforzar sus políticas Javier Gutiérrez Lozano</p>	No informa		X	<p>Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico. Así mismo, es preciso señalar que el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro.</p> <p>En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras.</p> <p>El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924</p> <p>Los temas referentes al estado de la malla vial exceden el alcance del reglamento técnico.</p>
99	5/04/2022 - 1:17:00 p.m.	Javier Salazar <javimetali95@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>De qué sirve que le pongan tanta cosa y perfeccionen las motos si la mayoría de los accidentes son produ idos por imprudencia, más no por calidad del producto.</p>	No informa		X	<p>El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro.</p> <p>En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras.</p> <p>El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924</p>
100	6/04/2022 - 6:26:00 a.m.	elfuquen <elfuquen@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Creo que es necesario un simulacro de accidente como culpable y otro como víctima para así fortalecer la sicología de los conductores y evitar más accidentes. También una regla que no se pueda adelantar automóvil como tractomulas a menos que tenga vía suficiente ya que es común que adelanten en semáforos y más esa es mi opinión.</p>	No informa		X	<p>No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las propuestas realizadas exceden el alcance del proyecto de reglamento técnico.</p>
101	6/04/2022 - 7:03:00 a.m.	German Garcia <garcia.german52@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Las señales y normas de transito deben estar en primera linea. Las personas hoy en día por eso no las respetan.</p>	No informa	NA	NA	<p>No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las propuestas realizadas exceden el alcance del proyecto de reglamento técnico.</p>

102	6/04/2022 - 8:22:00 a.m.	TOMAS GUZMAN MORON <tomasguz77@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>Buenos días Cordial saludos Mi opinión al respecto la solución no está ni en las llantas ni en los frenos. Como siempre este gobierno en cabeza de su ministerio como siempre quiere encontrar la solución en la sabana y no en el cuerpo porque. Mi opinión es crear un estado de conciencia de responsabilidad en el individuo como se lograría cuando el estado q es el modelo muestre ese estado y dónde está el inicio de esto en escuelas desde niño dónde se adquiera esa educación responsable y de respeto q la generación actual en su mayoría no tenemos visionemos en una generación venidera un modelo de respeto y responsabilidad como actores viales q somos todos igual hay q minimizar el impacto q tenemos y por algo hay q comenzar gracias por permitirme opinar</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
103	6/04/2022 - 8:52:00 a.m.	Rafael Martinez <rm855195@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>No envia ningun comentario.</i>	No informa	NA	NA	Sin comentario
104	6/04/2022 - 8:54:00 a.m.	ANDRES Taborda <andresta.borda2016@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>Me parece que esa no es la solución primero deberían de arreglar las vías ay muchos huecos que causan asidente y ni se diga de la pintura de las señalizaciones que son resbalosas deberían en vez de estar buscando soluciones absurdas solucionen lo delas..</i>	No informa		X	Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico. Así mismo, es preciso señalar que el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924 Los temas referentes al estado de la malla vial exceden el alcance del reglamento técnico.
105	6/04/2022 - 9:19:00 a.m.	Raumur Murcia Peña <ranayoeslaya123@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>Las restricciones de tránsito sobre motocicleta. En primer lugar debemos iniciar con educación infantil de tránsito y medio ambiente. Debemos educar al niño para no castigar al futuro al adulto. En Colombia la restricciones que ponga tránsito son sólo para sacarle plata a los más pendejos Pero si se comienza a educar la nueva generación y a restringir que los niños manejen hasta los 16 y a conocer ,respetar y amar el tráfico entonces posiblemente veamos resultados. Los latinos somos rebeldes y aunque nos exijan y nos castiguen el bolsillo siempre seguiremos muriendo en carretera por las imprudencias. Para que es la te no.e anima sino para verificar ar el frenado y rodamiento de vehículos. Pero ahora pagas 10 mil pesos más y ya te pasan. Corrupción +corrupción en algo tan importante como esto. Hay que educar a esa gente que pone los cda.</i>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las propuestas realizadas exceden el alcance del proyecto de reglamento técnico.
106	6/04/2022 - 10:04:00 a.m.	josé francisco moreno fúquene <induframp@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>Opinión nuevas normas. Tratamiento al ajuste de licencia conducir moto, porque siempre es con nuevas reglamentaciones y no con trabajo en las vías, no son los frenos no i en las llantas los que causan accidentes son lo motociclistas imprudentes y el desorden en las vías que movilidad a permitido, todas las soluciones propuestas son de escritorio solo con el hecho de cobrar y cobrar sin que en la práctica se realice algo serio.</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924

107	6/04/2022 - 12:44:00 p.m.	Esteban Sandoval <sandoesteban60@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Los instructores para trabajar <i>Se debe intentar llamar a todos los instructores certificado por ciudad y especial intentar lograr objetivos conjuntos o sea se debería enviar correo a todo para tal vez tener nuevo trabajo ...valor de sueldo y así modificar mejor competencia laboral..atte. licenciado Esteban Sandoval soy instructor de carro mi área teoría</i>	No informa	NA	NA	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las propuestas realizadas exceden el alcance del proyecto de reglamento técnico.
108	6/04/2022 - 12:52:00 p.m.	Javier Suarez Henao <javiersuarez058@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Comentarios sobre las normas planteadas para los motociclistas <i>Las medidas que se plantean están muy bien, pero el gobierno no solo debe enfocarse en exigir si no también en facilitar.</i> <i>1. Que se plantee la logística para todos los rincones del país para las nuevas normas sin que se generen gastos adicionales que es lo que siempre especulan y ejecutan con cada norma quienes tienen el poder y la responsabilidad de ejecutarla y controlarla.</i> <i>2. Que las nuevas normas no aumenten más los costos tan elevados que tenemos los motociclistas al renovar la licencia, al comprar una moto, al comprar una llanta, al hacer un mantenimiento.</i> <i>3. Que el gobierno plantee subsidios y descuentos reales, es mentira el descuento del 10% del SOAT solo descuentan una miseria, no sobre el valor total del SOAT y se lo entregan a quien quieren. Los motociclistas pagamos EL MAS CARO DEL MERCADO. A demás subsidiar, a "quienes lo necesitamos no a los amigos de la burguesía", impuestos, accesorios de seguridad y protección personal, estos sí que influirían en cuidar vidas</i> <i>4. Que se estratifiquen los gastos y valores de las motocicletas. No es justo que quienes hacemos el esfuerzo de comprar una moto para trabajar, para llevar el sustento de hogar, llevemos los mismos gastos que los niños ricos que por lujo acumulan una colección en sus parqueaderos.</i> <i>5. Que se modifique las coberturas y condiciones del SOAT, o que quien quiera reemplazar el SOAT por un seguro todo riesgo lo pueda hacer, ya que quienes vivimos y dependemos de una motocicleta nos es imposible adquirir ambos seguros y los que lamentablemente sufrimos un accidente con el SOAT cubrimos algo de la salud, pero quedamos en la ruina por qué quedamos con nuestro medio de de</i> sobre las nuevas normas en priveso	No informa	X	Los comentarios exceden el alcance y ámbito de aplicación del proyecto de reglamento técnico, pues los temas de precios asociados a la renovación de licencia, SOAT, incentivos por cumplimiento de normas de tránsito, no hacen parte del alcance del proyecto de resolución. Con relación a los precios de moto, llantas y mantenimiento, es un tema que no es regulado mediante el reglamento técnico. Así mismo, es preciso señalar que De acuerdo con la Ley 1480 de 2011 los usuarios tienen el derecho a disponer en el mercado de productos que no causen daños en condiciones normales de uso y a la protección contra las consecuencias nocivas para su salud, vida e integridad, razón por la cual, el Gobierno nacional adopta reglamentos técnicos que, como en este caso, se enfocan en la protección de un derecho fundamental como es la vida. Al respecto, el análisis de impacto normativo demostró beneficios superiores a los costos generados por la medida.	
109	6/04/2022 - 1:09:00 p.m.	Luis Torres <luis2261972@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>me parece maravilloso a ver si deja de aber tanto buñuelo porai poniendobel peligro a otras personas</i>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
110	6/04/2022 - 2:13:00 p.m.	hernando calle cardena <hernandocalle80@yahoo.es>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Otra forma más para sacar plata a los colombianos <i>Esto sirve para hacer que los colombianos saquen mas dinero. Tenemos impuesto vehicular, el soat, la tecnicomecanica y ahora esto. Para que los corruptos se sigan tapando los bolsillos. Ahora la seguridad que esto puede dar es buena aunque en este pais todo es un negocio</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
111	6/04/2022 - 4:56:00 p.m.	Benedicto Caicedo <benedictocaicedo74@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se adopta el Reglamento Técnico aplicable a sistemas de frenado y sus componentes, para uso en vehículos tipo motocicleta"	No informa	<i>Bns parami q tengo experiencia de conducir moto digo por eperiencia q las motos de 550cc acia abajo no deverian transitar por carreteras primarias ya q el desempeño q dan no supera el de los autos y cada ves q un auto lo sobre pasa se piererde estabilidad ocurriendo asi el aire de la velocidad del auto casi siempre lo saca de la carretera y ocurre el accidente</i>	No informa	NA	NA	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.

112	6/04/2022 - 5:14:00 p.m.	Agustin Cedano <aguscedan987@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se adopta el Reglamento Técnico aplicable a sistemas de frenado y sus componentes, para uso en vehículos tipo motocicleta"	No informa	<p>Opinión sobre la nueva regulación concerniente a las licencias de conducción y condiciones de frenos en motocicletas para el año 2022</p> <p>Buenas tardes, quisiera aportar con mi opinión referente a esta modificación por la autoridad de tránsito.</p> <p>Lo primero que quiero expresar es mi inconformismo por que cada vez que se quiera mejorar en seguridad vial, se termina incluyendo mas costos al usuario, como ejemplo expongo la iniciativa hace años de los exámenes médicos que aunque son necesarios terminaron por aumentar el costo de la licencia de conducción</p> <p>Ahora con esta nueva normativa creo que la entidad que hace el examen de las 40 preguntas y las pruebas en carretera no lo va a hacer gratis, y por supuesto sumarán más costos al usuario, y a la final no reducirá la accidentalidad en el país.</p> <p>Aquí veo una resolución para hacer plata y no se esta fomentando el manejo defensivo en las vías.</p> <p>Por qué más bien no comienzan por instruir a nuestros jóvenes en los colegios en manejo defensivo?</p> <p>En el caso de adoptar normativas internacionales en el caso de las llantas y frenos de las motocicletas, por que no dejan de enfocarse en las condiciones optimas del vehículo y miran las condiciones en las vías de colombia, que no son las mejores</p> <p>Y para finalizar quisiera que instruyeran a los guardas de tránsito en el control de tránsito, en ser promotores de conciencia en las vías y no en expertos para hacer retenes ilegales en curvas debido a la cuota de comparen dos que impongan.</p> <p>MÁS CONCIENCIA DEFENSIVA, MENOS MENTALIDAD DE USUREROS</p>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&IDFile=28924 Los temas referentes al estado de la malla vial exceden el alcance del reglamento técnico.
113	6/04/2022 - 6:26:00 p.m.	Alex Riveros <alexriverosa@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se adopta el Reglamento Técnico aplicable a sistemas de frenado y sus componentes, para uso en vehículos tipo motocicleta"	No informa	<p>SEGURIDAD MOTOS - PINTURA SEÑALIZACION</p> <p>Dr. Granados buenas noches.</p> <p>Es importante además de tener en cuenta las características técnicas de las motocicletas, lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que las pinturas utilizadas en la demarcación vial cumplan con el requisito técnico para que las llantas de las motos no derrapen. He visto muchos accidentes en época de lluvias en las que cuando el motociclista pasa por las líneas de demarcación centrales o laterales se resbalan. 2. Cumplimiento de las normas de tránsito y de dónde deben transitar las motos. <p>Muchas Gracias por la oportunidad.</p> <p>Alex Riveros Alturo. (057) 310 5833928</p>	No informa	NA	NA	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las recomendaciones exceden el ámbito de aplicación del proyecto de reglamento técnico.
114	06/04/2022 - 20:47	juandavidvillaserna@hotmail.com	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Frenos y llantas</p> <p>Es de tener en cuenta q en las motocicletas el freno (ABS) en ambas ruedas no es viable ya q por nuestra geología y terrenos destapados y vías terciarias esto se vuelve peligrosos quienes tenemos moto las conocidas como doble propósito solo deberían traer ABS en la rueda delantera ejemplo: un terreno agreste como barro se necesita de una muy buen frenada</p>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las recomendaciones exceden el ámbito de aplicación del proyecto de reglamento técnico.
115	7/04/2022 - 1:03:00 a.m.	PEDRO JOSE IBAÑEZ <pedroibator@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>NORMATIVIDAD PARA MOTOS Y OTROS EMBLEECOS INUTILES.</p> <p>Nueva normatividad para motis y licencias De hecho el soat y la gasolina en Colombia son muy costoso y para poner otro iermediario que en nada contribuye a bajar la accidentalidad porque un accidente jamas depende del estaso de una llanta o de la clase de freno que tenga el vehiculo</p> <p>Mas bien digan la verdad...los accidentes en Colombia se deben a que las pocas vías que hay NO Sirven.... Esos tales CALET no son mas qe un miserable negocio El paisbpor un lado y ustedes por otro ... sean serios Buenos par nada, no saben ni dond' estan parados jartandose la plata de mis impuestos en puros negocios ... tienen al pais buelto mierda con tanta mediocridad No les da pena..? Parasit's atembaos...! Calladitos se ven mejor</p>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&IDFile=28924 Los temas referentes al estado de la malla vial exceden el alcance del reglamento técnico.
116	7/04/2022 - 2:56:00 a.m.	astolio3kva@gmail.com	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Segunda Placa para Motos.</p> <p>Yo creo que hace falta que aprueben la Segunda Placa en la parte Delantera de las Motos ya que esto ayudaría a una Mejor Identificación de Estos Vehículos.</p>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las recomendaciones exceden el ámbito de aplicación del proyecto de reglamento técnico.

117	7/04/2022 - 3:31:00 a.m.	Jhon Bedoya <jhonbedoyaob@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Siempre van a ver locos manejando así todo sea mas estricto	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las recomendaciones exceden el ámbito de aplicación del proyecto de reglamento técnico.
118	7/04/2022 - 5:47:00 a.m.	El peticionario solicita no indicar su nombre	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	Comentario y solicitud sobre nueva recientemente de motos fabricadas o importadas a Colombia <i>Buenas, Cómo buen Colombia que soy y actuando en consecuencia de mis deberes y derechos que me otorga la nacionalidad. Como cliente constante de este país gracias a todos los impuestos que pago día a día en Pro de mi nación. Tomo la iniciativa de expresarles mis comentarios desde una perspectiva de quién a vivido en carne propia los desmanes de mis compatriotas cuando se montan en una motocicleta y se creen Mr Chayan. Se que para muchos es un medio de transporte muy efectivo y les permite poco a poco progresar en este país donde cada día el costo de vida incrementa, pero también soy consiente de que ustedes cómo entidad regulatoria han permitido y son muy blandengues en cuanto a regulaciones de calidad y certificación de normas de fabricación, calidad, e importación. Realmente necesitamos leyes más efectivas y rigurosas porque estamos hablando de la vida humana, lo más valioso para todos. Por lo tanto Si estoy de acuerdo en la propuesta y adicional exijo que también eliminen las motos viejas, sin placa, esqueléticas, sin luces, chimeneas andantes y que en barrios populares abundan como el mismo tráfico de estupefacientes que la policía avances parece como si no tuviese ojos. Nota: por favor si van a realizar algún exporte o comunicado público, no me hagan famoso gracias.</i>	No informa	x	Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico. Frente a la propuesta de eliminar las motos viejas, esta propuesta excede el alcance del proyecto de reglamento técnico.	
119	7/04/2022 - 6:18:00 a. m.	alexander malagon <alma781228@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	"Opinión sobre nueva reglamentación de tránsito para motociclistas. <i>Estoy de acuerdo en que se promulguen leyes que mejoren la seguridad en motociclistas. Y que mejor que se busque la calidad de los elementos en los que todos los días los moteros nos desplazamos. Y los exámenes para sacar las licencias deben ser más rigurosos, en búsqueda de mejorar la concientización de todos nosotros los moteros".</i>	No informa	NA	NA	Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico.
120	7/04/2022 - 6:30:00 a. m.	EDUARDO FLOREZ PINZON <florezpinzoneduardo@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Hola muy buenos días... Esos proyectos no son la solución.. están completamente equivocados, ninguno de los tres proyectos sirven al propósito requerido. Se complican la vida y se la complican a los demás..."</i>	No informa		X	El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro. En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras. El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924
121	7/04/2022 - 10:43:00 a. m.	Yamid Sanabria <yamidsanabria180@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<i>"Me parece excelente que se aumente la seguridad de las personas y que mejoren la calidad de los vehículos que se comercializan en Colombia, viendo los modelos de vehículos que venden en Europa y en uu a pesar de tener el mismo nombre de referencia las características son abismalmente diferentes y tienen una menor calidad, menos estética y el precio muy similar sin tener en cuenta la diferencia del valor de la moneda"</i>	No informa	NA	NA	Se observa que el ciudadano está de acuerdo con las medidas planteadas en el proyecto de reglamento técnico.

122	7/04/2022 - 9:00:00 p. m.	Juan Miguel Poveda Garcia <miguelgarcia06@hotmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Mejoras en la seguridad vial en forma corta.</p> <p>Buenas noches.</p> <p>Expreso como motociclista de hace 12 años que más allá de seguir evitando accidentes, lo que se debe hacer es que para vender una moto se deba exigir la licencia de conducción al momento de vender una moto, con eso se disminuye la adquisición de motos ya que muchas personas conocidas compraron moto sin tener licencia de conducción sin tener idea de las normas básicas de manejo y normas de tránsito.</p> <p>Como dicen no se deberían seguir vendiendo motos con frenos de tambor adelante y atrás, solo frenos de disco y retribuir el tema de la chatarrización con motos en malas condiciones mecánicas.</p> <p>Espero sea tenido en cuenta mis apreciaciones.</p> <p>Gracias</p> <p>Juan poveda.</p> <p>Juan Poveda Técnico IT Medellín</p>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las recomendaciones exceden el ámbito de aplicación del proyecto de reglamento técnico.
123	8/04/2022 - 6:07:00 a. m.	Bayron de Jesus Aguirre Suarez <byrontotyaguirre@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Buenos días ...unos de los conceptos que debe implementar es una o dos categorías más para los motociclistas debido a que no es lo mismo conducir una motocicleta de cilindrada 100 o 125 o 150 a una motocicleta MT 1000 O 900 O hasta una 650 cc la maniobrabilidad es totalmente diferente ..coloque el caso del AUTOMÓVIL, un conductor de Categoría B1 no es capaz de conducir un vehículo articulado B3...SOY instructor en escuelas de conducción ex agente de tránsito con experiencia en P.J...y los organismos de tránsito no hacen nada por la seguridad del motociclista..</p> <p>Gracias por su atención..</p>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las recomendaciones exceden el ámbito de aplicación del proyecto de reglamento técnico.
124	8/04/2022 - 6:07:00 a. m.	Bayron de Jesus Aguirre Suarez <byrontotyaguirre@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Buenos días ...unos de los conceptos que debe implementar es una o dos categorías más para los motociclistas debido a que no es lo mismo conducir una motocicleta de cilindrada 100 o 125 o 150 a una motocicleta MT 1000 O 900 O hasta una 650 cc la maniobrabilidad es totalmente diferente ..coloque el caso del AUTOMÓVIL, un conductor de Categoría B1 no es capaz de conducir un vehículo articulado B3...SOY instructor en escuelas de conducción ex agente de tránsito con experiencia en P.J...y los organismos de tránsito no hacen nada por la seguridad del motociclista..</p> <p>Gracias por su atención..</p>	No informa		X	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico. Las recomendaciones exceden el ámbito de aplicación del proyecto de reglamento técnico.
125	8/04/2022 - 10:38:00 a. m.	Maribel Aguiar Castro <aguiarcastromaribel@gmail.com>		Proyecto de Resolución "Por la cual se adopta el Reglamento Técnico aplicable a sistemas de frenado y sus componentes, para uso en vehículos tipo motocicleta"		<p>Encuesta : estoy de acuerdo ya que en muchas ocasiones los conductores no conocen las reglas de tránsito ocasionando accidentes fatales</p>	No informa	NA	NA	No se presenta comentario ni propuesta de modificación frente al alcance del proyecto de reglamento técnico.
						<p>COMENTARIOS/REGLAMENTO TÉCNICO APLICABLE A LLANTAS NEUMÁTICAS....</p> <p>Referencia: Proyecto de resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"</p> <p>Cordial saludo,</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio realiza un seguimiento permanente a los proyectos normativos que pueden tener incidencia en el ejercicio de las funciones asignadas a esta autoridad pública. Es por ello que, después de haber adelantado la revisión del documento que se menciona en la referencia, nos permitimos poner a su consideración algunos comentarios los cuales van adjuntos a este correo.</p> <p>Atentamente</p> <p>JUAN DAVID LOZANO GUZMÁN ABOGADO DEL GRUPO DE REGULACIÓN</p>	No informa	NA	NA	Sin comentario

	<p>Bogotá D.C.</p> <p>Señores MINISTERIO DE TRANSPORTE msgranados@mintransporte.gov.co</p> <p>Referencia: Comentarios al Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicleta y se dictan otras disposiciones" (en adelante el "proyecto").</p> <p>Respetados Señores:</p> <p>La SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO (en adelante SIC) realiza un seguimiento permanente a los proyectos normativos que pueden tener incidencia en el ejercicio de las funciones asignadas a esta autoridad. En ese orden de ideas, después de haber adelantado la revisión del documento que se mencionan en la referencia, nos permitimos poner a su consideración algunos comentarios, para que sean evaluados y realicen las modificaciones o ajustes que consideren a lugar.</p> <p>Para comenzar, la SIC cumple entre otras, la función de asesorar al Gobierno Nacional y participar en la formulación de las políticas en todas aquellas materias que tengan que ver con la protección al consumidor, la promoción y protección de la competencia, la propiedad industrial, la protección de datos personales y en las demás áreas propias de sus funciones.</p> <p>Acorde con esto y en busca de acompañar los objetivos del proyecto con los lineamientos legales dispuestos en materia de propiedad industrial y reglamentos técnicos, la SIC se permite poner a su consideración algunas precisiones y observaciones, según se indica a continuación:</p>				NA	NA	Sin comentario
Artículo 1, referente al objeto del proyecto.	<p>La SIC considera que no es clara la exposición del objeto previsto en el artículo 1, puesto que la redacción precisa que la finalidad del documento normativo es expedir el reglamento, cuando debería ser la de establecer los requisitos especificados para que las llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicleta, que se comercialicen en Colombia, cumplan el propósito que motivó la elaboración e implementación de la regulación, es decir: prevenir o minimizar riesgos para la salud y la seguridad humana, así como prevenir prácticas que puedan inducir a error a los consumidores.</p> <p>En el mismo sentido, se recomienda incluir en este apartado, el alcance a las actividades de fabricación e importación, teniendo en cuenta que es en estos eslabones de la cadena de comercialización, de donde debe provenir en mayor medida el cumplimiento de los requisitos especificados que reglamenta la norma. Esto, ya que, el ámbito de aplicación de la norma contempla su exigencia a productores y proveedores.</p>	<p>Por consiguiente, se propone el siguiente ajuste en la redacción:</p> <p>"Artículo 1. Objeto. Establecer los requisitos aplicables a las llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicleta, que se fabriquen, importen y 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."</p>			X		Se atiende el comentario y se modifica la redacción del artículo 1 del proyecto de reglamento técnico.
Artículo 3, en lo relacionado con la definición de "referencia".	<p>La Entidad sugiere revisar la redacción de la definición contenida en el proyecto como: "Referencia: Código único que le asigna a un producto para su identificación."</p> <p>En tal sentido, se solicita aclarar específicamente qué deberá entenderse por referencia en el marco del reglamento, teniendo en cuenta que no es claro si tal definición está relacionada con las características de la llanta, la denominación que le dé el productor para su control interno, o cualquier otra circunstancia.</p>	<p>Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.</p>			X		Se precisa en el artículo 3 la definición.
Artículo 3, en lo relacionado con la definición de "marca de certificación de productos".	<p>De acuerdo con la Decisión 486 de 2000, la SIC es la autoridad competente en Colombia en materia de propiedad industrial.</p> <p>En este sentido, se sugiere eliminar la definición de "marca de certificación de productos", ya que su inclusión puede llevar a equívocos a los destinatarios de la norma; pues pareciera confundirse asuntos relativos a los requisitos que eventualmente debe cumplir el productor del vehículo, con aquellos propios del régimen de las marcas de certificación.</p>	<p>Por consiguiente, respetuosamente se sugiere eliminar esta definición.</p>			X		Se elimina en el artículo 3 la expresión referida.
Artículo 3, en lo relacionado con la definición de "rotulado".	<p>En el mismo sentido del comentario precedente, se sugiere eliminar la definición de "rotulado", debido a que la expresión "marca" (que se encuentra allí contenida) no es apropiada. Al respecto, se debe aclarar que las marcas son aquellos signos que identifican productos y servicios en el mercado, lo cual no permite que las mismas contengan información que estaría más relacionada con lo que es un alcance de rotulado y etiquetado.</p>	<p>Por consiguiente, respetuosamente se sugiere eliminar esta definición.</p>			ACEPTADA PARCIALMENTE		Se modifica la definición de "rotulado" en el artículo 3, para mejor precisión.
Artículo 4, relacionado con el ámbito de aplicación de la norma.	<p>Se considera necesario que se defina con mayor precisión, a qué categoría corresponde técnicamente el producto "ciclomotores", para tener claro este concepto al momento en que la autoridad ejerza sus funciones de vigilancia.</p>	<p>Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.</p>			X		Se incorpora la definición de la palabra ciclomotores en el artículo 3.

Artículo 5, relacionado con las excepciones.	<i>El literal d) del artículo 5 del proyecto, establece dentro de sus excepciones a las: "[l]lantas que ingresen al país con destino a la realización de ferias y eventos, pruebas y prototipos para desarrollo."</i> <i>Esta Entidad considera necesario complementar dicha disposición, estableciendo un límite a la cantidad de llantas que pueden ser consideradas bajo esta excepción reglamentaria.</i>	Por consiguiente, se propone el siguiente ajuste a la redacción, así: "Llantas que ingresen al país con destino a la realización de ferias y eventos, pruebas y prototipos para desarrollo, siempre que su cantidad no refleje intención alguna de carácter comercial o su presentación lo descalifique para su venta, según lo establecido por la Dirección de Impuestos."	X		Se realiza el ajuste en el literal d del artículo 5.
Numeral 6.1 del artículo 6, relacionado con los requisitos de rotulado.	<i>Se solicita revisar la redacción de este numeral, pues consideramos que es ambiguo y redundante.</i> <i>Adicionalmente, es necesario que se defina específicamente a qué enmienda se deberá acoger. En ese sentido, se recomienda usar las expresiones: "última enmienda" o "enmienda vigente".</i> <i>Entretanto, se sugiere incluir la lista taxativa de los requisitos a cumplir o, de alguna manera, reemplazar la expresión "párrafo 3", teniendo en cuenta que el contenido de dicho apartado podría variar según la enmienda y deja la aplicación de la norma a la discrecionalidad del interprete que consulte la fuente.</i>	Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.	ACEPTADA PARCIALMENTE		Se modifica el numeral 6.1 indicando con claridad los requisitos de rotulado requeridos. Las series de enmiendas indicadas en el proyecto de reglamento técnico son las series de enmiendas vigentes en la actualidad en Europa y sus contenidos son adecuados frente a las necesidades de seguridad vial del país. En este sentido, esta serie o una más vigente se considera adecuada para el cumplimiento de los objetivos del reglamento técnico. Es importante precisar que si bien Naciones Unidas actualiza las series, también permite el cumplimiento de versiones anteriores.
Numeral 6.2.1 del artículo 6, relacionado con los requisitos técnicos y ensayos.	<i>En relación a este numeral, para la SIC no es claro qué versión de enmienda debe cumplir el producto y tampoco se precisa sobre la forma o mecanismo para acceder a dicha normatividad. Además, es importante aclarar si se solicitará el cumplimiento de las enmiendas posteriores cuando estas se encuentren vigentes.</i> <i>Así mismo, se sugiere incluir en el reglamento (expresamente) el lugar, contacto o procedimiento para verificar la última versión, de las normas, reglamentos y/o referentes internacionales.</i> <i>Frente al párrafo 1, se insiste en la necesidad de enlistarse los requisitos de rotulado.</i> <i>En cuanto al párrafo 2, se sugiere revisar la redacción en tanto, la expresión la "nacionalización de la mercancía", es una noción general y poco técnica. Además, no es claro si al referirse de manera amplia a "mercancía", el cumplimiento de los requisitos (previo a la "nacionalización") recae en el producto llantas o en el vehículo automotor motocicletas.</i>	Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.	ACEPTADA PARCIALMENTE		Se modifica el numeral 6.1 indicando con claridad los requisitos de rotulado requeridos. Las series de enmiendas indicadas en el proyecto de reglamento técnico son las series de enmiendas vigentes en la actualidad en Europa y sus contenidos son adecuados frente a las necesidades de seguridad vial del país. En este sentido, esta serie o una más vigente se considera adecuada para el cumplimiento de los objetivos del reglamento técnico. Es importante precisar que si bien Naciones Unidas actualiza las series, también permite el cumplimiento de versiones anteriores. En espacios de concertación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, esta entidad ha solicitado establecer de forma clara las versiones de los reglamentos internacionales. Finalmente, con relación a las fuentes oficiales de consulta de las normas, las páginas web de la ONU y FMVSS pueden ser modificadas, por esta razón, no se considera conveniente indicar en un acto administrativo dichas fuentes. Se eliminan del proyecto de reglamento técnico los párrafos 1 y 2 del artículo 6.
Artículo 7, relacionado con la evaluación de la conformidad.	<i>El artículo 7 del proyecto establece que, los productores y proveedores de productos sujetos al cumplimiento del reglamento técnico, deberán obtener el respectivo certificado de conformidad de producto que cubra los requisitos técnicos y ensayos referidos en el artículo 6 del proyecto (esto es, los establecidos en el Reglamento ONU R-75). En consecuencia, la SIC solicita amablemente aclarar cómo un ORGANISMO EVALUADOR DE LA CONFORMIDAD (en adelante OEC) acreditado por el ORGANISMO NACIONAL DE ACREDITACIÓN DE COLOMBIA (en adelante ONAC), puede emitir un certificado de conformidad con requisitos técnicos y ensayos bajo el reglamento de la ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (en adelante ONU) R-75. Pues no queda claro si el alcance de la acreditación deberá incluir dicho reglamento ONU o el reglamento técnico.</i> <i>Adicionalmente, se recomienda que dicha situación sea puesta en conocimiento del ONAC para tener claridad sobre la forma de demostrar el cumplimiento del reglamento.</i> <i>Ahora bien, el párrafo 2 contempla la posibilidad de demostrar la conformidad a través de una declaración de conformidad de primera parte, que observe los requisitos y formatos de la NTC IS/IEC 17050 partes 1 y 2, hasta tanto no exista un OCD acreditado.</i> <i>Teniendo en cuenta los objetivos legítimos que el reglamento técnico busca proteger, a saber, la vida y salud de las personas, se considera que no va en línea con el nivel de riesgo que motiva la medida regulatoria. De ahí que se demuestre la conformidad del producto a través de una declaración de primera parte caracterizada para riesgos de nivel bajo hasta tanto, en un tiempo (que por demás es indeterminado), el ONAC acredite a un OCD bajo los referentes normativos que pretende el regulador y que valga señalar, no hacen parte del SUBSISTEMA NACIONAL DE LA CALIDAD (en adelante SICAL).</i>	Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.	ACEPTADA PARCIALMENTE		La certificación de la conformidad debe manifestar el cumplimiento del producto con el reglamento técnico. Se aclara la redacción del artículo 7. Con relación a la disposición del párrafo 2 del artículo 7, el ARTÍCULO 2.2.1.7.6.6. del Decreto 1074 de 2015 establece: «(...) En caso de que la medida a adoptar sea un reglamento técnico, se utilizará, salvo casos especiales y justificados identificados por el regulador, el nivel de riesgo identificado en el análisis de impacto normativo como criterio general para establecer la demostración de la conformidad (...)» Como se puede observar, el Decreto establece la posibilidad de utilizar otro criterio para establecer la demostración de la conformidad. En este caso, si bien el artículo 7 establece la declaración de conformidad de tercera parte como mecanismo para demostrar la conformidad, el regulador reconoce que la falta de infraestructura en Colombia, en especial, organismos certificadores de la conformidad acreditados para certificar la conformidad de los productos con el reglamento técnico, genera una restricción para el cumplimiento de dicha disposición, por lo tanto, ante la ausencia de dichos organismos, la norma sería incumplible. En virtud de ello, se aceptará la declaración de conformidad de primera parte únicamente y hasta tanto se acrediten los organismos certificadores de la conformidad.
Artículo 8, relacionado con los elementos de la certificación de producto.	<i>Para la SIC, a pesar de que el título del artículo sea "[e]lmentos de la certificación del producto", el contenido del mismo, aborda los tipos de esquemas que podrán ser aplicados en la evaluación de conformidad. Por lo tanto, se sugiere respetuosamente, que el título sea reemplazado por esquemas de certificación.</i>	Se recomienda la modificación del título dispuesto para el artículo.	X		Se modifica el título del artículo 8.

Artículo 9, relacionado con las equivalencias.	<p>Se solicita confirmar expresamente si, estas equivalencias reemplazarán los métodos de demostración de la conformidad expuestos en el artículo 7 y 8 del presente reglamento técnico.</p> <p>Lo anterior y en consonancia al referido artículo, permite inferir que la presentación de los requisitos de equivalencias de que trata la presente disposición, relevaría de cumplir los requisitos de evaluación de la conformidad asociados al certificado emitido por un organismo acreditado o mientras que ello ocurre.</p> <p>En consecuencia, se sugiere aclarar si se trata de los resultados de los ensayos, que luego se pueden utilizar para emitir el documento de evaluación de la conformidad, o si se trata de que estos "resultados" efectivamente son otro modo de</p>	Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.	X		Se realizan modificaciones al artículo 9 y 10 para precisar que es un mecanismo alternativo de demostrar la conformidad.
Artículo 10, relacionado con las equivalencias ONU.	Respetuosamente se sugiere revisar la redacción a fin de reemplazar la expresión arábigos por arábigos.	Se recomienda realizar modificación formal en la redacción.	x		Se realiza la modificación en el párrafo del artículo 10,
Numeral 11.1 del artículo 11, relacionado con el estándar 119	Se solicita información sobre la homologación de las categorías a las que se hace mención en el párrafo del numeral 11.1 del artículo 11 del proyecto.	Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.	X		Se precisa lo correspondiente a las categorías a las que son aplicables el reglamento FMVSS 119.
Artículo 12, relacionado con la responsabilidad de productores y proveedores.	<p>Para la SIC, se hace alusión a la responsabilidad de estos actores e incluso, en el artículo 20 se precisa la exigencia de que en el folleto al usuario se incluya información sobre el número del registro del fabricante o importador. Sin embargo, no se establece un requisito específico que incorpore la obligación de realizar la inscripción en el "REGISTRO DE PRODUCTORES E IMPORTADORES Y PRESTADORES DE SERVICIOS DE LA SIC".</p> <p>Por lo tanto, se sugiere incluir dicha exigencia de manera expresa en el reglamento.</p>	Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.	X		Se incorpora en el artículo 20 dicha obligación.
Artículo 20, relacionado con el folleto al usuario	<p>La SIC considera que para dar claridad y ser concordante con la terminología utilizada a lo largo del documento, así como con el objeto del proyecto, se debería ajustar la redacción reemplazando el término "cliente", por el de "consumidor".</p> <p>Así mismo, no es claro, por qué la obligación de suministrar el folleto con la información del producto deba ser proporcionada de manera vinculante solo por el comercializador. Es necesario aclarar que si bien el comercializador del producto puede suministrar el folleto al consumidor, se tendrá que señalar expresamente la responsabilidad de fabricantes e importadores de cara a este requisito, teniendo en cuenta que son estos los que de primera mano conocen la información asociada al producto y por ende, son quienes tendrían que elaborar y emitir el folleto para el usuario.</p> <p>Además, se sugiere incluir dentro de la información que se enlista cómo aquella que debe contener el folleto, no solo la indicación del reglamento ONU o las equivalencias que cumple, sino que también, si el referente normativo que cumple es el reglamento técnico colombiano.</p>	Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.	ACEPTADA PARCIALMENTE		Se modifica la palabra cliente por consumidor. Con respecto a la obligación incorporada en el artículo 20, Se modifica por productores y proveedores, en atención a comentario realizado por la industria.
Artículo 22, relacionado con los inventarios.	<p>Este artículo señala que "[l]os comercializadores deberán adoptar las medidas necesarias para agotar el inventario existente y una vez vencido el plazo establecido en el presente artículo, queda prohibido comercializar vehículos automotores tipo motocicletas equipadas con llantas neumáticas que no cumplan con la presente Resolución, así como llantas neumáticas que se produzcan o importen para ser instaladas en vehículos automotores tipo motocicletas, sin atender las condiciones aquí establecidas."</p> <p>No obstante lo anterior, la SIC encuentra que el artículo referido no contempla plazo alguno. Por consiguiente, se sugiere ajustar la redacción, definiendo el plazo o estableciendo si este se encuentra ligado a la entrada en vigencia del reglamento.</p>	Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.	X		Se realiza la modificación en el artículo 22.
Artículo 23, relacionado con la vigencia y derogatorias.	Es importante que se defina con total claridad, cuál es la vigencia de las enmiendas que podrán ser aplicadas para demostrar el cumplimiento de esta reglamentación.	Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.		X	Las series de enmiendas están definidas con claridad en el numeral 6.2.1 del artículo 6.
Comentario general.	<p>En lo que se refiere a la demostración de la conformidad mediante las normas equivalentes establecidas en el artículo 9 y las disposiciones contenidas en los artículos 10 y 11, la SIC considera importante poner de presente ante la autoridad de regulación, la existencia en Colombia de una infraestructura de la calidad que brinda herramientas de evaluación de la conformidad, calibración, ensayos y metrología, las cuales están a disposición de los reguladores cuando pretenden establecer requisitos técnicos para proteger objetivos legítimos en el marco del ACUERDO SOBRE OBSTÁCULOS TÉCNICOS AL COMERCIO (en adelante OTC).</p> <p>Lo anterior, toda vez que en el proyecto planteado se pretende hacer uso de otro tipo de herramientas que, aunque si bien tienen pleno sustento internacional, no cuentan con soporte legal para su aplicación en Colombia. Por ende, se insta a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y al MINISTERIO DE TRANSPORTE, para que previa aplicación de tales estándares o normas internacionales en Colombia, se adelante el trámite legislativo que corresponda, para su plena adhesión y adopción en el territorio nacional.</p>	Se recomienda elaborar una redacción más específica, de conformidad con lo expuesto en el comentario.		x	El procedimiento establecido por el Acuerdo de 1958 ofrece un grado de conformidad suficiente para certificar el cumplimiento del reglamento técnico. Inviabilizar la aceptación de los certificados de homologación expedidos por las partes contratantes de dicho Acuerdo configura un claro obstáculo al comercio, pues se le estaría exigiendo a los fabricantes que cuentan con sistemas de frenado certificados por las autoridades de homologación, la repetición del proceso de certificación, pero con otro tipo de entidades. Lo cual resulta una gran desventaja frente a otros fabricantes. Este tipo de obstáculos innecesarios y de desventajas van en contra del A Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio, acogido por nuestro país mediante la Ley 170 de 1994.

						<p>Con lo anterior esperamos contribuir al enriquecimiento de tan importante iniciativa, quedando a su disposición para resolver cualquier inquietud que se presente.</p> <p>Cordialmente,</p> <p>JUAN CAMILO DURÁN TELLÉZ Superintendente de Industria y Comercio (E)</p> <p>Elaboró: Juan Durán/ Daniel Mor/ Yirama Núñez Revisó: Juan Lozano/ Héctor Barragán Aprobó: Álvaro Yáñez</p>				NA	NA	Sin comentario
127	8/04/2022 - 1:16:00 p. m.	Contactenos Uno <contactenos1@sic.gov.co>	Superintendencia de Industria y Comercio SIC	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>RADICADO 22-140881-0 Comentarios al Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"</p>	No informa			NA	NA	Sin comentario
128	8/04/2022 - 3:37:00 p. m.	Jesús Andrés Rojas Santana <AROJAS@andi.com.co>	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Comentarios proyecto de llantas neumáticas para motocicletas</p> <p>Estimados, buenas tardes</p> <p>Me permito compartirles los comentarios del Comité de Llantas ANDI, sobre el proyecto de resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Por otro lado, aprovecho para enviar un comentario sobre el artículo de "inventarios" del reglamento de llantas para vehículos de cuatro o más ruedas, que daría reglas claras para los comercializadores de llantas neumáticas.</p> <p>Quedo atento a cualquier comentario,</p> <p>Cordialmente,</p> <p>Jesús Andrés Rojas Santana</p> <p>Director Ejecutivo Comité de Llantas</p> <p>Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI Teléfonos (+57 1) 3268500 Ext. 2222 Bogotá D.C. - COLOMBIA Visitenos en http://www.andi.com.co</p>	No informa			NA	NA	Sin comentario
129	8/04/2022 - 7:56:00 p. m.	Elmer Cardozo Guzman <ECARDOZO@andi.com.co>	Corporación Posconsumo de Llantas Rueda Verde Vicepresidencia de Desarrollo Sostenible	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Reciban un cordial saludo:</p> <p>De manera atenta y dentro del tiempo establecido por ese Ministerio para remitir comentarios y observaciones al Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones", me permito hacer las siguientes apreciaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tal como se plantea en el documento de análisis de impacto normativo, el reglamento técnico se convierte sin duda alguna en el instrumento idóneo para avanzar en el desarrollo de las políticas públicas que promuevan mejores niveles de seguridad vial y coadyuvan en el mejoramiento del medio ambiente, buscando que el sector automotriz continúe avanzando por la senda del desarrollo sostenible y salvaguardando la integridad física de la personas que utilizan este medio de transporte. - En línea con lo anterior, el documento de soporte de este proyecto de norma, en el numeral 10.3.3 del capítulo de Anexos que hace referencia al proceso de importación de llantas para motocicleta en Colombia, trae a mención la Resolución 1326 de 2017 emitida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, mediante la cual se establecen los Sistemas de Recolección Selectiva y Gestión Ambiental de Llantas Usadas, norma que contiene las obligaciones que tienen los fabricantes o importadores de llantas y vehículos para realizar la gestión ambientalmente adecuada de las llantas una vez culminan su ciclo de vida. - Sobre el particular, el documento en mención indica que "...para surtir el proceso de importación de las llantas para motocicleta en el país, las personas naturales y/o jurídicas deberán obtener previamente visto bueno de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA, de acuerdo con lo establecido en la mencionada norma, para lo cual el importador, comercializador o distribuidor debe 	No informa			X		Se incorpora párrafo en el artículo 20, con el que se precisa la obligación.

	7:00:00 p. m.		Asociación Nacional de Empresarios de Colombia	neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"		<p>implementar o vincular un Sistema de Recolección Selectiva y Gestión Ambiental de Llantas Usadas..." (subrayado, negrilla y cursiva fuera de texto)</p> <p>- Así mismo el documento de soporte señala lo siguiente: "...El interesado deberá obtener de manera previa la aprobación o vinculación a un Sistema de Recolección Selectiva y Gestión Ambiental de Llantas Usadas, según lo establecido en la Resolución en mención. Luego de la aprobación o vinculación al Sistema de Recolección Selectiva, el interesado deberá solicitar el visto bueno previo a la Importación a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) con el cumplimiento de las descripciones mínimas. Para efectos de su trámite, el importador deberá encontrarse previamente registrado ante esta, de conformidad con lo consagrado en el Decreto 0925 de 2013 y con los procedimientos que establezca la Dirección de Comercio Exterior del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo..." (subrayado, negrilla y cursiva fuera de texto)</p> <p>- Si bien el procedimiento es totalmente pertinente y lo compartimos de manera plena, es preciso indicar que la Resolución 1326 de 2017 del Ministerio de Ambiente no contiene en ninguno de sus apartes estos textos, por lo que al tenor de lo que se plantea en el artículo 18 del Proyecto de Resolución (competencia de otras entidades gubernamentales), no se contaría con el sustento legal que le permita a la autoridad ambiental exigir el cumplimiento de la regulación vigente en materia de gestión del residuo, problemática que sin lugar a dudas está afectando la sostenibilidad ambiental del país en razón al creciente número de motos que circulan en el territorio nacional y que ya sobrepasan los 12 millones de unidades.</p> <p>- Al respecto es preciso indicar que en 2015, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, evidenciando esta situación de incumplimiento, expidió la Resolución 2875 la cual me permito adjuntar, en la que modificó el artículo 20 de la Resolución</p>				
131	8/04/2022 - 10:38:00 p. m.	Juan Torres N. <deplastorres@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Pero por que no se enfocan en los conductores de vehículos, quienes hoy día manejan chateando y hablando por celular y son los que matan a los motociclistas. Y después el titular del periódico es muere motociclistas en accidente de tránsito en lugar de decir que lo mato un hijo de puta que iba en su vehículo hablando o chateando por Celular. Al conductor de auto, bus, camion etc hay que educarlos. Porque son los que matan a los motociclistas y nadie dice nada. Y he conducido moto y carro.</p>	No informa		X	<p>El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro.</p> <p>En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras.</p> <p>El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IService=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=28924</p>
132	9/04/2022 - 7:02:00 a. m.	Helberth Suaza <suazahelberth@gmail.com>	No informa	Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"	No informa	<p>Motos</p> <p>El problema de las llantas son los que las distribuyen en el mercado, su calidad en los componentes tiene el 100 por ciento en las desventajas de frenado pues se utilizan materiales q no se adhieren al pavimento, mas cuando este se encuentra mojado</p>	No informa	SE ACLARA EL ALCANCE		<p>El proyecto de reglamento técnico tiene como propósito establecer los requerimientos técnicos de las llantas destinadas a motocicletas, en pro del desempeño seguro de las llantas que se comercialicen en el país.</p>
Comentarios de ASOCEC al Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el										

	<p>Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"</p> <p><i>Estimado Profesional Granados,</i></p> <p><i>Dentro del plazo establecido por el Ministerio, a continuación presentamos respetuosamente los comentarios de la Asociación Colombiana de Organismos de Evaluación de la Conformidad- ASOCEC, asociación que representa a los laboratorios de ensayos y los organismos de certificación de producto acreditados en Colombia por ONAC (en adelante los "OEC").</i></p> <p><i>Para iniciar, debemos manifestar que la ANSV ha tratado de insertar el modelo regulatorio de la UNECE (un modelo diferente al de la ISO) dentro del marco del Sistema Nacional de la Calidad de Colombia regulado por el Decreto 1074 de 2015. Desafortunadamente, el mencionado Decreto tiene más de 7 años de expedido y el mismo no contempla sino unos cuantos sistemas diferentes del modelo de la ISO, como lo son los modelos de la BIMP (Metrología) y de la OIML (Metrología Legal). Por ello, la forma que la regulación propuesta enfrenta la posibilidad de que los OEC puedan ayudar a las empresas Colombianas a ensayar y certificar sus productos, no permite que en la realidad ello sea posible.</i></p> <p><i>Para que ello, pueda llegar a ser viable, se hace necesario que el Decreto 1074 o los reglamentos técnicos del Ministerio definan (i) cuál es la autoridad responsable de la homologación de certificados emitidos en Colombia y (ii) bajo qué condiciones (equivalentes a los certificados que se reciben del exterior - en materia de normas y procedimientos pero para los OEC locales) para que los certificados emitidos en Colombia no se vean afectados por la asimetría regulatoria en la que la ANSV ha permitido. Para ello, se requiere que la entidad de "homologación" a su vez, "designa" a los OEC que operan en Colombia. Así una vez el convenio del 58 entre</i></p>		SE ACLARA EL ALCANCE		<p>Es preciso aclarar que el proyecto de reglamento técnico se enmarca en las disposiciones del Decreto 1074 de 2015, de tal forma que para evaluar la conformidad con el reglamento técnico, una vez este sea adoptado, el productor deberá contar con un certificado de conformidad soportado en ensayos realizados en laboratorio conforme el precitado Decreto lo define. Este mismo Decreto establece la posibilidad de admitir procesos equivalentes, dentro de los cuales, y en un trabajo articulado con los actores que resultarían obligados con el reglamento técnico, se definió que, como alternativa adicional a la planteada anteriormente, se admitirá el certificado de homologación expedido por una parte contratante del Acuerdo de 1958.</p> <p>Lo anterior, no significa que en Colombia se deba constituir una autoridad de homologación que designe a los organismos certificadores. Pues como ya se manifestó, la equivalencia es una forma adicional o una alternativa adicional que se ofrece a los productores para demostrar la conformidad con el reglamento técnico. El artículo 9 se modifica para dar mayor claridad frente a la equivalencia.</p>
General	<p>No es clara la actividad de "Homologación" para aquellos organismos que operan en Colombia y qué autoridad tiene a cargo la "homologación" de certificados. Agradecemos claridad al respecto.</p>	<p>Coordinar con el Ministerio de Comercio un Ajuste del Decreto 1074 de 2015 o dejar en la resolución todos los sistemas de evaluación de la conformidad en las mismas condiciones regulatorias en materia de "homologación" y "designación" de OECs que operan en Colombia.</p> <p>Designar al Ministerio de Transporte o a la ANSV como la autoridad de homologación de resultados de evaluación de la conformidad. A su vez la entidad de "homologación" debe proceder con las "designaciones" – Como opera en el resto del mundo.</p>	SE ACLARA EL ALCANCE		<p>Es preciso aclarar que el proyecto de reglamento técnico se enmarca en las disposiciones del Decreto 1074 de 2015, de tal forma que para evaluar la conformidad con el reglamento técnico, una vez este sea adoptado, el productor deberá contar con un certificado de conformidad soportado en ensayos realizados en laboratorio conforme el precitado Decreto lo define. Este mismo Decreto establece la posibilidad de admitir procesos equivalentes, dentro de los cuales, y en un trabajo articulado con los actores que resultarían obligados con el reglamento técnico, se definió que, como alternativa adicional a la planteada anteriormente, se admitirá el certificado de homologación expedido por una parte contratante del Acuerdo de 1958.</p> <p>Lo anterior, no significa que en Colombia se deba constituir una autoridad de homologación que designe a los organismos certificadores. Pues como ya se manifestó, la equivalencia es una forma adicional o una alternativa adicional que se ofrece a los productores para demostrar la conformidad con el reglamento técnico. El artículo 9 se modifica para dar mayor claridad frente a la equivalencia.</p>
Artículo 8	<p><i>En el exterior bajo el sistema UNECEC se acepta el sistema de certificación 1a, pero en Colombia no.</i></p> <p><i>En todo caso, existe un error de redacción, los esquemas de la ISO se excluyen entre sí (no es posible cumplir con dos esquemas al mismo tiempo; tendría que hacerse uno especial) Por ello, la redacción debería ser esquema 1b o esquema 5 (alguno de los dos). Quedó como si se requiriera los dos.</i></p>	<p>Ver nota anterior.</p> <p>Ajustar la redacción.</p>	X		<p>Se acoge el comentario en referencia a que los esquemas de evaluación de la conformidad son excluyentes. Por lo anterior, y en atención a las necesidades de evaluación de la conformidad para los componentes vehiculares, se establece el esquema 5 como esquema de certificación.</p>
Parágrafo 1. Para identificar el alcance del certificado, este deberá incluir como mínimo la misma información establecida en los numerales 6.1 del artículo 6 de la	<p><i>El proyecto señala</i></p> <p><i>6.1. Requisitos de rotulado. Deberá incluirse la información de inscripciones incluida en el párrafo 3 de los Reglamentos ONU N°75 y deberá cumplir con lo establecido en dichos párrafo.</i></p> <p><i>La siguiente información no es clara ya que, haciendo la trazabilidad, el Reglamento R75 no hace referencia a lo señalado en el párrafo 1.</i></p>	<p>Deberá incluirse la información de inscripciones incluida en el párrafo 3 de los Reglamentos ONU N°75 y deberá cumplir con lo establecido en dichos párrafo.</p>	X		<p>Se modifica el numeral 6.1 indicando con claridad los requisitos de rotulado requeridos.</p>

Artículo 9	<i>Es pertinente que se defina mas normas por la cual se permita equivalencias entendiendo que no todo esta reglado con Naciones Unidas, así como, no se debe permitir generar obstáculos técnicos al comercio sin dar opciones para evaluar a través de otro referencial que permita equidad para fabricantes y comercializadores de países donde no estén regulados bajo naciones unidas para el caso de frenos ó naciones unidas y FMVSS para llantas, así como, es pertinente que los fabricantes Colombianos cuenten con normas en idioma en castellano.</i>	Relacionar las normas NTC, ISO y similares que definan requisitos del producto objeto del RT		X	La adopción de las regulaciones R975 y el estándar FMVSS 119 corresponde al marco de política establecido por el Gobierno Nacional de armonizarse con regulaciones de referencia internacional y reconocimiento. En ese sentido, el análisis de impacto normativo desarrollado analizó como alternativa de solución a la problemática, la adopción de los estándares precitados. La alternativa seleccionada correspondió a la adopción de las regulaciones y el estándar mencionados, a la cual se le realizó la respectiva evaluación de impactos y de riesgos en términos sociales y económicos. De esta manera, normas como las mencionadas no se pueden incluir en el proyecto de reglamento técnico dado que se no se encuentran en el análisis de impacto normativo.
Artículo 10. Equivalencias ONU. Se aceptarán como equivalentes los resultados de evaluación de la conformidad basados con la serie de enmiendas del Reglamento ONU-R75, anexo al Acuerdo de 1958, establecida en el Artículo 6 de la presente resolución, para lo cual se deberán aportar los siguientes documentos: 10.1. Certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU debidamente firmado y que aplique para el Reglamento ONU. Parágrafo. Además de los	<i>Este articulo no es claro.</i> 1) ¿Quién se encarga de realizar esa "homologación" para Colombia? 2) ¿Debe entenderse que no se requiere necesariamente la actuación de los Organismo de Certificación Acreditados en Colombia? O ¿Debe entenderse que la actividad la van realizar Organismo de Certificación Organismos "Designados" en Colombia? 3) ¿Cuál es el marco normativo de la actividad de Homologación y de la Designación para quienes prestan servicios de evaluación en Colombia?	Ver nota general y se solicita ajustar.	SE ACLARA EL ALCANCE		Es preciso aclarar que el proyecto de reglamento técnico se enmarca en las disposiciones del Decreto 1074 de 2015, de tal forma que para evaluar la conformidad con el reglamento técnico, una vez este sea adoptado, el productor deberá contar con un certificado de conformidad soportado en ensayos realizados en laboratorio conforme el precitado Decreto lo define. Este mismo Decreto establece la posibilidad de admitir procesos equivalentes, dentro de los cuales, y en un trabajo articulado con los actores que resultarían obligados con el reglamento técnico, se definió que, como alternativa adicional a la planteada anteriormente, se admitirá el certificado de homologación expedido por una parte contratante del Acuerdo de 1958. Lo anterior, no significa que en Colombia se deba constituir una autoridad de homologación que designe a los organismos certificadores. Pues como ya se manifestó, la equivalencia es una forma adicional o una alternativa adicional que se ofrece a los productores para demostrar la conformidad con el reglamento técnico. El artículo 9 se modifica para dar mayor claridad frente a la equivalencia.
Artículo 14	<i>Para el caso de comercializadores que ingresen producto a Colombia con el modelo de reconocimiento de sus certificados con OEC's extranjeros y que no estén acreditados con ONAC, no existen disposiciones para el control de estos OEC's</i>	Definir disposiciones frente al control a través de la SIC (SICERCO) de aquellos OEC's del exterior quienes emiten certificados bajo el reglamento ó bajo el modelo de reconocimiento de naciones unidas; ya que se les permitiría la operación en país ó ingresar producto, pero sin el control que ejerce la SIC a los OEC en Colombia frente a la obligación de cargar los certificados en SICERCO y es un acto de desigualdad para quienes si estamos cumpliendo las reglas colombianas con ONAC y la SIC (Extemporaneidad de cargue de certificados). Donde incluso existen casos donde los OEC's en Colombia son multados por no cargar los certificados ya que SICERCO es una herramienta para controlar los productos que se comercializan en el país.		X	En el caso de la equivalencia indicada en el numeral 10, quienes emiten el certificado de homologación son autoridades de homologación de países contratantes del Acuerdo de 1958, es decir, entidades públicas del Gobierno. En dichos casos, el proceso de homologación en el marco del Acuerdo de 1958 cuenta con un proceso estricto de vigilancia que no es posible modificar mediante el presente reglamento técnico.
Artículo 20	<i>Por lo menos el etiquetado siempre debería tener una revisión por parte de un OEC en Colombia. Debería incluirse en el Artículo 7. Esto aplica también para el folleto al usuario mencionado en el articulo 20.</i>	Ajustar para que se pueda revisar el etiquetado en Colombia		X	Se considera que este tipo de disposiciones generaría costos adicionales e innecesarios a los productores y proveedores.

				<p><i>De manera atenta, les solicitamos no envíen a la firma de la Ministra - a quién respetamos sinceramente- una resolución que, de no poderse ajustada a un marco legal que permita contar con simetría regulatoria para los OEC que operan en Colombia, podrá ser objeto de diferentes acciones legales por vicios de forma y de fondo.</i></p> <p><i>En todo caso, de requerir mayor información se pueden contactar con el número 350 666 2254 o al correo director@asocec.org</i></p> <p><i>Muy atentamente,</i></p> <p><i>Ramón Madriñán</i> <i>Presidente Ejecutivo</i> <i>ASOCEC</i></p>			X	<p>El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, con el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja en la implementación del enfoque sistema seguro, dentro del cual se encuentra la necesidad de contar con sistemas perdonadores. Lo anterior significa que los distintos elementos del sistema de movilidad, entre ellos los vehículos, deben estar diseñados para perdonar el error humano, teniendo en cuenta que eliminar este error es inviable, de tal forma que lo más importante es proteger al actor vulnerable, independiente de su culpabilidad o no en el siniestro.</p> <p>En el marco de estos sistemas perdonadores, las medidas asociadas a la seguridad vehicular han sido reconocidas como las más eficientes para mitigar las consecuencias de la siniestralidad vial, como se expone en la Declaración de Estocolmo. Así mismo, el análisis de impacto normativo sustenta la importancia y necesidad de avanzar hacia la exigencia de llantas que han sido probadas respecto a su desempeño seguro. No obstante, es preciso aclarar que la siniestralidad vial es una problemática multicausal que debe ser abordada con una visión integral que aborde diferentes áreas de acción, razón por la cual, la ANSV trabaja, en el marco de sus competencias, en estrategias enfocadas en comportamiento, infraestructura vial, velocidad, entre otras.</p> <p>El análisis de impacto normativo puede ser consultado en: https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&File=28924</p>
				<p>Comentarios Proyecto de Resolución RT Llantas Neumáticas - ONAC</p> <p><i>Cordial Saludo,</i></p> <p><i>Desde ONAC nos permitimos remitir los comentarios referentes al Proyecto de Resolución "por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicleta y se dictan otras disposiciones" del Ministerio de Transporte.</i></p> <p><i>Reiteramos nuestra disposición para aclarar cualquier duda que pueda surgir ante este tema y agradecemos tenernos presente para la emisión de comentarios a documentos normativos.</i></p> <p><i>Quedamos atentos a sus disposiciones,</i></p> <p><i>Cordialmente,</i></p> <p>Mariana Mesa Leal <i>Profesional de Investigación y Desarrollo /</i> <i>Profesional Research and Development</i></p>		NA	NA	Sin comentario
				<p>Página 1 / Considerando</p> <p><i>Se sugiere la adición de los artículos correspondientes al decreto 1595 de 2015 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, donde se establece la estructura del Subsistema Nacional de Calidad, y las funciones del Organismo Nacional de Acreditación, ONAC, y los evaluadores de la conformidad.</i></p>	<p>Que los artículos 2.2.1.7.7.1. y 2.2.1.7.8.1 del Decreto 1595 de 2015 establecen el objetivo de la actividad de acreditación, el cual es difundir una declaración independiente relativa a un organismo de evaluación de la conformidad, atestando su competencia para realizar actividades específicas de la evaluación de la conformidad; y la actuación de los organismos de evaluación de la conformidad, los cuales deberán ser acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación respecto a un documento normativo para realizar actividades de evaluación de la conformidad frente a un reglamento técnico.</p>		X	<p>Los considerandos dan cuenta de las razones que sustentan la adopción del acto administrativo (Sentencia 00064 de 2018 Consejo de Estado). En ese sentido, el objetivo de la actividad de acreditación no se considera una razón que motive la adopción del reglamento técnico.</p>
				<p>Página 11 / Artículo 6. 6.2.1, Parágrafo 2:</p> <p><i>Se recomienda al Ministerio especificar que quién realiza la inspección visual, estaría acreditado bajo la norma ISO/IEC 17065 con alcance al reglamento técnico en mención.</i></p>	<p>Parágrafo 1. Los requisitos de rotulado se verificarán mediante inspección visual, por el mismo organismo de certificación acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), o por un organismo de acreditación signatario de los acuerdos de reconocimiento multilateral suscritos por ONAC, bajo ISO/IEC 17065 con alcance al presente Reglamento Técnico, como parte del proceso de certificación de producto.</p>		X	<p>El parágrafo 1 del artículo 6 se suprimió del proyecto de resolución.</p>

<p>Página 11 / Artículo 7, Parágrafo 1.</p>	<p><i>De acuerdo a la primera sugerencia, para hacer uso de la Infraestructura de la Calidad, se le recuerda al regulador que una de las alternativas que tienen para permitirle demostrar y confirmar, a los obligados y a las autoridades de inspección, vigilancia y control, que el principio fundamental que busca proteger al expedir un reglamento técnico, está siendo cumplido o respetado, es la evaluación de la conformidad acreditada. Con esta alternativa se amplía la cobertura de la confirmación de cumplimiento; se reduce el costo a cargo del Estado, derivado de las labores de inspección, y vigilancia; y el Gobierno mantiene íntegramente sus facultades de control. Dicho esto, a la fecha ya existen 8 organismos acreditados con alcance a diferentes normas relacionadas con llantas neumáticas de vehículos automotores (mas no motocicletas), 6 organismos certificadores de producto y 2 laboratorios de ensayo, de este modo, se tendría que analizar si éstos pueden ampliar su alcance con el fin de incluir el presente reglamento técnico el cual es específico para motocicletas. Asimismo, se comparte con el regulador que los certificados pueden ser emitidos por organismos de acreditación miembros de los acuerdos de reconocimiento internacional de los cuales ONAC es signatario: MRA para ILAC en el esquema de LAB, y MLA para IAF en el esquema de CPR. Estos acuerdos de reconocimiento permiten la aceptación de resultados de evaluación de la conformidad de OEC internacionales.</i></p>	<p>Se sugiere incluir la siguiente redacción para la aceptación de certificados de producto acreditados: Un Organismo de Certificación Acreditado por un organismo de acreditación que haga parte del los acuerdos de reconocimiento multilateral del Foro Internacional de Acreditación (IAF) del que hace parte el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC.</p> <p>Se sugiere incluir la siguiente redacción para la aceptación de resultados de laboratorios acreditados: Un laboratorio acreditado por un organismo de acreditación que haga parte del los acuerdos de reconocimiento mutuo de la Cooperación Internacional de Acreditación de Laboratorios (ILAC) de la que hace parte el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC</p>	<p>X</p>		<p>Se precisa la redacción del artículo 7 de conformidad con lo establecido en el Decreto 1074.</p>
	<p><i>De igual manera, se recomienda al Ministerio especificar que los ensayos son realizados por laboratorios de ensayo acreditados bajo la norma internacional ISO/IEC 17025.</i></p>	<p>Parágrafo 1. Los Organismos de Certificación Acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o por los organismos de acreditación que sean signatarios de los acuerdos de reconocimiento multilateral suscritos por ONAC, bajo la norma ISO/IEC 17065 con alcance a este reglamento técnico, deberán soportar sus Certificados de Conformidad, en los resultados de ensayos realizados en laboratorios de ensayo acreditados bajo la norma ISO/IEC 17025, los cuales se realizarán de acuerdo con lo contemplado en el artículo 2.2.1.7.9.5 del Decreto 1074 de 2015.</p>	<p>X</p>		<p>Se realiza la modificación en el artículo 7.</p>
	<p>ANDI AUTOMOTOR APORTES PROYECTO DE RT LLANTAS MOTOS</p> <p><i>Apreciados todos: Según conversación con Mintransporte y la ANSV, con la presente y en los plazos de consulta pública nacional, los aportes de la industria automotriz, al proyecto de la referencia, los cuales son aplicables en gran medida a todos los proyectos de reglamentos en curso y por desarrollarse, especialmente en cuanto se refiere a los principios, la demostración de la conformidad, las equivalencias y la trascendencia de estos proyectos para el país y para la industria, razón por la cual, solicitamos una reunión a la brevedad con todas las entidades para tratar el tema.</i></p> <p><i>Asunto: La Industria de Motocicletas de la ANDI y el proyecto de reglamento técnico de Llantas neumáticas.</i></p> <p><i>Apreciados Doctores:</i></p> <p><i>La Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI, inspirada en el bien común, en la democracia participativa y en la búsqueda del mayor desarrollo y beneficio social para los colombianos, de manera atenta se permite remitir los aportes consolidados al proyecto de resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones", en anexo al texto del proyecto</i></p>		<p>NA</p>	<p>NA</p>	<p>Sin comentario</p>
<p>Artículo 1. Objeto</p>	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: <i>La categoría L3 se define: "Vehículo de dos ruedas, cuya cilindrada del motor en el caso de un motor térmico exceda 50cm³ o cualquiera que sea el medio de propulsión, con una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h" aplicable al presente reglamento de acuerdo a la categorización de Naciones Unidas.</i></p>	<p>Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto expedir el Reglamento Técnico para las llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicleta de la categoría L3, 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 en error a los consumidores.</p>		<p>X</p>	<p>Las categorías vehiculares a las que se aplica el reglamento técnico son las indicadas en el numeral 6.2.1 las cuales corresponden a las categorías a las que se aplica el reglamento ONU.</p>

Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita modificar el número del Reglamento ONU R-78 por R-75, teniendo en cuenta que la norma R-78 corresponde a la normativa de frenos y no al de llantas.	Artículo 3. Definiciones. Para la correcta aplicación e interpretación de la presente Resolución, además de las definiciones contempladas en el artículo 5o de la Ley 1480 de 2011, se adoptan las que se enuncian a continuación y las contenidas en los Reglamentos ONU R-758 y el estándar FMVSS 119, según aplique.	X		Se realiza el ajuste
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se sugiere incluir la definición de "Cámara de aire" dado que forma parte de los componentes de la llanta	Cámara de aire: Elemento con forma toroidal con el que cuentan multitud de vehículos y que se encargan de mantener el aire comprimido en el interior de los neumáticos.	x		Se incorpora definición en el artículo 3.
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: No toda sustitución es debida a un defecto o daño, toda vez que las piezas o partes sufren un desgaste dentro de su ciclo de vida útil. En tal sentido, se solicita incluir el término "desgaste".	Equipo de repuesto: Piezas o partes de un vehículo destinadas a substituir otra que realiza la misma función debido a un desgaste , defecto o daño.	x		Se incorpora la modificación en la definición del término (artículo 3).
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se recomienda incorporar el término "convencional", que es el que se usa frecuentemente a nivel nacional.	Estructura de una llanta: Características técnicas de la carcasa de la llanta. Se distinguen en particular dos tipos de estructura: diagonal (convencional) y radial.	X		Se incorpora la modificación en la definición del término (artículo 3).
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se recomienda incorporar el término "convencional", que es el que se usa frecuentemente a nivel nacional.	Estructura diagonal (convencional) Estructura de llanta neumática cuyos cables de las lonas se extienden hasta el talón y están dispuestos de modo que forman ángulos alternos sensiblemente inferiores a 90° respecto de la línea media de la banda de rodadura.	x		Se incorpora la modificación en la definición del término (artículo 3).
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se sugiere incorporar la redacción propuesta, en virtud a que el requisito de etiqueta debe ser aplicable al Sistema de Control de la Presión de los Neumáticos (TPMS por sus siglas en inglés), a la instalación de llantas y a las llantas de repuesto.	Etiqueta: Marca, rótulo, grabado o estampado, con información específica sobre un producto, la cual deberá ser legible e indeleble en todo su contenido aplicable a instalación de llantas, TPMS y a la llanta de repuesto de tenería.		x	La expresión "etiquetado" se eliminó del artículo 3, dado que no es utilizada en el reglamento.
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: El diseño también influye en la línea del vehículo y, en tal sentido, se solicita incluirlo en el texto.	Línea de vehículo: Referencia o nombre que le da el fabricante a un vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas y/o diseño.	X		Se incorpora la modificación en la definición del término (artículo 3).
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: En Colombia el neumático se refiere a la cámara de aire y no a la parte externa o dura de la llanta. En tal sentido, se sugiere suprimir el "neumático" de las definiciones.	Llanta/Llanta neumática/neumático: Pieza de caucho con o sin cámara de aire que se monta sobre un rin de un vehículo tipo motocicleta.		X	En el reglamento ONU 75 se utiliza la denominación neumático, por lo cual, se considera importante mantener la expresión.
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se sugiere modificar la definición para adoptar el texto preciso establecido en el ECE/TRANS/WP.29/1059 de las Naciones Unidas.	Servicio Técnico: Laboratorio oficialmente designado por la autoridad de homologación de tipo, para la realización de los ensayos especificados en cada reglamento ONU. Organización u organismo designado por la Autoridad de Aprobación de una parte Contratante del WP29 como laboratorio de pruebas para realizar pruebas, o como organismo de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la evaluación inicial y otras pruebas o inspecciones en nombre de la aprobación Autoridad de Aprobación.	X		Se realizará el cambio conforme a lo establecido en el documento ECE/TRANS/WP.29/1059 "RESOLVING INTERPRETATION ISSUES AND REQUIREMENTS FOR THE TECHNICAL SERVICES IN THE FRAMEWORK OF THE 1958 AGREEMENT" definiendo servicio técnico como: Servicio Técnico: Organización u organismo designado por la Autoridad de Homologación de una parte Contratante del WP29 como un laboratorio de pruebas para realizar ensayos, o como un organismo de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la evaluación inicial y otras pruebas o inspecciones en nombre de la Autoridad de Homologación, siendo posible que la propia autoridad de homologación desempeñe esas funciones
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita eliminar al "fabricante" ya que él no representa una característica intrínseca del producto.	Tipo de llanta neumática: Corresponde a la categoría de llanta neumática para motocicleta que no presenta entre sí diferencias sustanciales en cuanto a: • El fabricante • Designación de su tamaño • Clases de uso • Estructura • Símbolo de categoría de velocidad • Índice de capacidad de carga • Sección transversal.	x		Se realiza el ajuste en el artículo 3.

Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Debido a que todas las llantas en el alcance del reglamento son para vehículos tipo motocicleta, se recomienda eliminar la definición de "Tipo de motocicleta", de otra manera, se prestaría a confusión el ámbito de aplicación de la presente norma.	Tipo de motocicleta: Categoría de motocicleta que no difieren en aspectos esenciales tales como:- La categoría de vehículo. La masa máxima. La distribución de la masa entre los ejes. La velocidad máxima por construcción. Un tipo diferente de dispositivo de frenado. El número y la disposición de los ejes. El tipo de motor.	X		Se realiza la eliminación en el artículo 3.
Artículo 4°. Ámbito de aplicación.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se sugiere adoptar la redacción propuesta, en virtud del ámbito adecuado de aplicación según los reglamentos vigentes y las normas aduaneras y del sector vigente, el cual es productores, ensambladores e importadores de vehículos tipo motocicletas y de llantas.	Artículo 4°. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente reglamento son aplicables a los productores, y proveedores ensambladores y importadores de vehículos nuevos tipo motocicleta, que incorporen llantas neumáticas nuevas, así como a productores y proveedores de llantas neumáticas nuevas, destinadas a ensamblaje de vehículos tipo motocicleta, que se importen, fabriquen, ensamblen o como equipo de repuesto, que se encuentran clasificadas en las siguientes subpartidas arancelarias:		X	En el artículo 3 de definiciones se establece con claridad quiénes son los proveedores y productores.
Artículo 4°. Ámbito de aplicación. Literal b)	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: El numeral arancelario correspondientes al Decreto sobre el particular de 2022, es "87.11.60.00.90" y su descripción completa, reza: "los demás propulsados con motor eléctrico".	87.11.60. 00.90 Los demás Propulsados con motor eléctrico.	X		La partida arancelaria que aparece en el proyecto de reglamento técnico publicado para consulta es la número 87.11.60 - Propulsados con motor eléctrico.
Artículo 4°. Ámbito de aplicación. Párrafo 1	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Las partidas arancelarias a las que aplica el presente reglamento técnico deben estar expresamente incluidas en la norma, el arancel de aduanas es claro en incluir o no los productos sujetos a la norma por lo	Parágrafo 4. Para la aplicación de las disposiciones de este reglamento técnico se deberán tener en cuenta las características.		X	Es importante dejar la salvedad que aún cuando el producto sea importado por una partida arancelaria diferente, este deberá cumplir lo establecido en el reglamento técnico.
Artículo 5°. Excepciones:	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita agregar estas dos excepciones, habitualmente incluidas en las reglamentaciones colombianas, de forma que productos NON ROAD o de uso de fuera de carretera y aquellas que ingresen de forma temporal.	Artículo 5°. Excepciones: se exceptúa de la aplicación del presente reglamento técnico, los siguientes productos: a. Productos utilizados en vehículos para competencias o exhibiciones deportivas. b. Productos que ingresen al país con destino a procesos de ensayo para fines de certificación y prototipos para desarrollo. c. Productos destinados a su comercialización o uso fuera de Colombia. d. Vehículos tipo motocicleta de velocidad máxima menor a 25 km/h. e. Vehículos tipo motocicleta equipados para personas con discapacidad. f. Productos destinados al uso en todo terreno y concebidos para circular en superficies no pavimentadas (non road), cuatrimotos (ATVs). g. Los vehículos tipo motocicletas que ingresen bajo la modalidad de importación temporal.		X	El reglamento técnico es enfático en mencionar que el ámbito de aplicación es para las categorías L1, L2, L3, L4 y L5. Un producto que cuente con características para circular en superficies no pavimentadas, también puede circular en vías pavimentadas, por lo cual, deben cumplir con el reglamento técnico siempre que pertenezcan a las categorías enunciadas (L1 a L5). Así mismo, el ámbito de aplicación aclara que el reglamento técnico es aplicable a motocicletas que se comercialicen en Colombia.
Artículo 5°. Excepciones: Párrafo 1.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Las alternativas de las exclusiones a la norma deben permitir tanto la reexportación, como la destrucción o la nacionalización bajo la presente norma, esta es la práctica general utilizada en todos los reglamentos técnicos.	Parágrafo 1. Para el caso de las excepciones contempladas en los literales a), b) d) los productos deberán ser reexportados destruidos o nacionalizados de conformidad con la presente norma al terminar el evento/prueba 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 en el territorio colombiano. Estos documentos podrán 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 los artículos 7, 10 u 11 de la presente norma y que ingresen al país como importación ordinaria.		X	El párrafo 1 del artículo 5 aclara que se exceptúan de la obligación de destrucción o reexportación, los productos que cuenten con la documentación establecida en el artículo 9 de la presente norma y que ingresen al país como importación ordinaria.

Proyecto de Resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones"

<p>Artículo 6°. Requisitos técnicos específicos, numerales y ensayos aplicables. / Numeral 6.2.1</p>	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: El ámbito de aplicación del reglamento técnico de llantas debe aplicar exclusivamente para las motocicletas que se clasifican en la categoría L3, según UNR75 sin ampliarlo a otro tipo de vehículos livianos, según el estudio de Análisis de Impacto Normativo realizado para la elaboración de esta norma.</p> <p>Así las cosas, no deben incluirse en el reglamento vehículos tipo motocarros, tricimotos o cuatrimotos, estos, por su configuración, especificaciones y características técnicas, usos, tipo de servicios (casi el 50% de los motocarros de pasajeros son para uso de transporte público mixto) deben contar con sus propias reglamentaciones.</p>	<p>Numeral 6: Requisitos</p> <p>Anexo 4: Correspondencia entre el índice de capacidad de carga y la masa máxima</p> <p>Anexo 5: Designación del tamaño de los neumáticos y dimensiones</p> <p>Este reglamento aplica a las siguientes categorías vehiculares:</p> <p>— Categoría L1: Vehículos de dos ruedas de cilindrada <= 50 cm³ (en caso de motor térmico) y velocidad máxima <= 50 km/h.</p> <p>Categoría L2: Vehículos de tres ruedas de cilindrada <= 50 cm³ (en caso de motor térmico) y velocidad máxima <= 50 km/h.</p> <p>Categoría L3: Vehículos de dos ruedas de cilindrada > 50 cm³ (en caso de motor térmico) o velocidad máxima > 50 km/h.</p> <p>— Categoría L4: Vehículos de tres ruedas asimétricas, con respecto al eje medio longitudinal del vehículo, de cilindrada > 50 cm³ (en caso de motor térmico) o velocidad máxima > 50 km/h.</p> <p>Categoría L5: Vehículos de tres ruedas simétricas, con respecto al eje medio longitudinal del vehículo, de cilindrada > 50 cm³ (en caso de motor térmico) o velocidad máxima > 50 km/h.</p>		X	<p>Las cuatrimotos se encuentran catalogadas bajo la categoría L6. El reglamento técnico es enfático en mencionar que el ámbito de aplicación es para las categorías L1, L2, L3, L4 y L5. No se cuenta con una razón técnica para que las motos de menor cilindraje dispongan de sistemas de frenado con menores características de seguridad, teniendo en cuenta que en Colombia también se presentan fatalidades en motocicletas con cilindraje inferior a 50 CC.</p>
<p>Artículo 6°. Requisitos técnicos específicos, numerales y ensayos aplicables. / Párrafo 2</p>	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita incluir el término "equivalencias" en cuanto se refiere al rotulado para mantener la unidad de criterio de adopción de rotulados de acuerdo a las normativas internacionales reconocidas en el presente reglamento técnico.</p>	<p>Parágrafo 2. El cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo deberá acreditarse de forma previa a la nacionalización de la mercancía, de acuerdo con el procedimiento <u>y equivalencias</u> que se describen en el <u>los</u> siguientes capítulos.</p>		X	<p>El párrafo 2 del artículo 6 se suprimió del proyecto de reglamento técnico.</p>
<p>Artículo 7°. y Párrafo 2</p>	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Una vez exista un certificador acreditado, el sector requerirá de doce (12) meses para realizar el trámite de certificación según la disponibilidad de la certificadora.</p>	<p>Artículo 7°. Evaluación de la conformidad. Los productores, <u>ensambladores importadores</u> y proveedores de los productos contemplados en el presente reglamento técnico deberán obtener para estos, el respectivo Certificado de Conformidad de producto que cubra los requisitos técnicos y ensayos referidos en el artículo 6 de esta Resolución, en consideración a los riesgos que se pretenden prevenir, mitigar o evitar.</p> <p>El Certificado de Conformidad referido deberá expedirse de acuerdo con una de las alternativas establecidas en el artículo 2.2.1.7.9.2 del Decreto 1074 de 2015.</p> <p>Parágrafo 1. Los Organismos de Certificación Acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o por los organismos de acreditación que sean signatarios de los acuerdos de reconocimiento multilateral suscritos por ONAC, con alcance a este reglamento técnico, deberán soportar sus</p>	X		<p>Se realiza el ajuste en el artículo 7.</p>

<p>Artículo 8. Elementos de la certificación de producto.</p>	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita incluir los esquemas de certificación "3", "5" y "de tipo" además de establecerlos como alternativos. En particular, la certificación de "Tipo" es la certificación por excelencia utilizada por parte de la industria automotriz a nivel mundial.</p>	<p>Artículo 8. Elementos de la certificación de producto. Los Certificados de Conformidad de producto para el presente reglamento técnico deberán ser expedidos utilizando alguno de los esquemas tipo 1B o 3, y o 5 o de tipo contenidos en la norma ISO/IEC17067, para Colombia NTC-ISO/IEC17067 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.</p>	<p>ACEPTADA PARCIALMENTE</p>		<p>Se acoge el comentario en referencia a que los esquemas de evaluación de la conformidad son excluyentes. Por lo anterior, y en atención a las necesidades de evaluación de la conformidad para los componentes vehiculares, se establece el esquema 5 como esquema de certificación.</p>
		<p>10.1. Certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU debidamente firmado y que aplique para el Reglamento ONU. 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, por sus siglas en inglés) expedido por la misma la Autoridad de Homologación con fecha de emisión no mayor a dos (2) años.</p>		<p>X</p>	<p>No se exige certificado de conformidad de la producción.</p>
<p>Artículo 10. Equivalencias ONU. Numeral 10.1</p>	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Solicitamos en este artículo se permita aportar el certificado de conformidad de la producción más reciente con la que cuente fabrica en los casos en el que el certificado de homologación tenga una fecha de expedición superior a tres (3) años, toda vez que esto depende del proceso que adelante cada fabrica</p> <p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: los fundamentales de los reglamentos técnicos en el sector automotor a nivel mundial son 1) los requisitos, 2) los plazos para la entrada en vigencia de los requisitos y 3) los mecanismos de demostración del cumplimiento, denominado evaluación de la conformidad.</p> <p>Sea esta la oportunidad luego de varios años de investigación y trabajo de los gremios nacionales y la comunidad internacional de reiterar la importancia de establecer instrumentos para la demostración de la conformidad con la norma viables que no establezcan exigencias que se constituyan en un bloqueo al comercio entre los países con los que Colombia cuenta con tratados de libre comercio o importante comercio.</p> <p>Por tal razón se presenta como alternativa o equivalencia para la demostración de la conformidad el único mecanismo real que podrán cumplir, los productos, colombianos, de Latinoamérica, de Estados Unidos, de Europa que no se comercialicen en Europa y del resto del globo. Lo consagrado en el Decreto vigente del país, y lo utilizado entre los países de UNECE para el reconocimiento mutuo de su comercio no es viable para más del 90% de los bienes comercializados en el país.</p> <p>Solamente a los productos provenientes de países firmantes del acuerdo del 58, podrán aportar Certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación, lo anterior sin tener en cuenta que el Acuerdo del 58 permite la certificación de primera parte.</p> <p>Los productos provenientes de países NO firmantes del acuerdo de 1958 no tener</p>	<p>10.1. 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 que aplique para cada Reglamento ONU. 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) más reciente</p> <p>10.2. Informe de ensayo del Servicio Técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA) de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y firmado.</p> <p>10.3. Documentación técnica presentada por el fabricante al Servicio Técnico de la Autoridad de Homologación (TAA) de una parte contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU encargado de hacer los ensayos. Esta documentación técnica deberá estar sellada por el Servicio Técnico que realizó los ensayos.</p> <p>Parágrafo 1. Para acreditar la conformidad de vehículos automotores, remolques y semirremolques que circulen en el territorio nacional, solo será necesario acreditar el cumplimiento de los numerales 10.1.</p>		<p>X</p>	<p>Los países que no hacen parte del Acuerdo de 1958 podrán demostrar la conformidad de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del proyecto de reglamento técnico, en este caso, cuentan con una alternativa diferente a la establecida en el artículo 10. El artículo 7 se enmarca en las disposiciones normativas que se encuentran establecidas en el Decreto 1074 de 2015, el cual rige el proceso de evaluación de la conformidad para los reglamentos técnicos en el país. Por su parte, los países signatarios del Acuerdo de 1958 exigen el certificado de homologación como requisito para la comercialización de los vehículos en sus territorios, de tal forma que el proyecto de reglamento técnico acoge el procedimiento de dichos países, sin alterarlo, pues dicho procedimiento genera confianza en el</p>

	<p>Los productos provenientes de países no miembros del Acuerdo de 1958 no tienen autoridad de homologación y no utilizar este mecanismo para el reconocimiento mutuo, no podrán aportar Certificado de homologación y en su defecto solo podrán aportar el Informe de ensayo del Servicio Técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA) de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958, la Documentación técnica presentada por el fabricante al Servicio Técnico de la Autoridad de Homologación y la firma del representante en Colombia tal como se realiza hoy en los reglamentos técnicos del sector.</p> <p>A continuación, se presenta en un cuadro la equivalencia de este mecanismo frente a lo establecido en el Decreto colombiano sobre el particular, así como en la normativa de Naciones Unidas.</p>	<p>Parágrafo 2. Se aceptarán como equivalentes los resultados de evaluación de la conformidad de los Reglamentos cuando no se cuente lo consignado en el numeral 10.1 de la presente resolución podrá aportarse un Certificado de Cumplimiento de Requisitos Técnicos debidamente firmado por el representante de legal en el país del fabricante, ensamblador o importador de los vehículos en el que se indique que la conformidad con las pruebas de ensayo requeridas en el presente reglamento técnico aportando adicionalmente lo establecido en los numerales 10.2 y 10.3.</p> <p>Parágrafo 3. Los fabricantes, ensambladores, e importadores de vehículos que se acojan a la acreditación de la conformidad acorde con las equivalencias señaladas en el presente artículo, no requerirán de ningún otro certificado adicional para demostrar la veracidad de la información suministrada y el cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente Reglamento Técnico.</p>			país para demostrar la conformidad de los requisitos técnicos exigidos.
Artículo 13. Verificación por Lote.	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita eliminar este requisito, ya que, debido a la dinámica de producción de vehículos a nivel mundial, hoy nuestras fábricas solicitan a los diferentes proveedores del producto, las llantas, vidrios, cinturones, etc. y estos basados en las prácticas del Wp29, no hacen entrega de datos de especificación de lote y tampoco del Informe de ensayo del Servicio Técnico y de la Documentación técnica presentada por el fabricante al Servicio Técnico. Por lo que hoy los importadores de vehículos estarían en una imposibilidad de brindar esta información.</p> <p>De esta forma se solicita efectuar la verificación por cada registro de importación, el cual funciona correctamente en la práctica aduanera.</p>	<p>Artículo 13. Verificación por Lote. Cada vez que se importe o fabrique un lote de vehículos automotores nuevos tipo motocicleta que incorporen llantas neumáticas, o de llantas neumáticas nuevas para uso en dichos vehículos, se deberá adjuntar la documentación indicada en los artículos 7, 10 u 11, según corresponda.</p>		X	<p>La definición de lote en lo que respecta al reglamento técnico, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3, hace referencia a: Grupo de unidades de igual línea o tipo de vehículo automotor amparada bajo la misma documentación que avala el cumplimiento de un Reglamento o Estándar» Esta definición se incorpora dado que es utilizada en el proyecto de reglamento técnico.</p> <p>Al analizar la definición, esta nos va a llevar a la expresión «línea de vehículo», la cual, según dicho artículo corresponde a: «Referencia o nombre que le da el fabricante a un vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánica» En ese sentido, el lote se refiere a un grupo de unidades de igual línea vehicular, de tal forma que no hace referencia al lote o fecha de producción, como se observa en la definición.</p> <p>Por lo anterior, es importante demostrar que cada lote o grupo de línea de vehículos cuente con la documentación que acredita la conformidad, pues cada línea vehicular debe ser sometida a los ensayos establecidos en los reglamentos o estándares, de tal forma que no es viable demostrar la conformidad de una línea vehicular con la documentación correspondiente a una línea vehicular diferente.</p>
Artículo 16. Ventanilla Única de Comercio Exterior.	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Esto genera una ineficiencia en la nacionalización de los vehículos ya que implica realizar un VoBo adicional que actualmente no se realiza por parte de la SIC, de hecho, en el pasado se exigió este Visto Bueno y colapsaron las importaciones de llantas en el país debido a la incapacidad en infraestructura para los volúmenes de información que maneja el sector automotor de importaciones. Ese procedimiento para el sector y otros con características similares se realiza al amparo del mecanismo de Declaración de Conformidad Permanente.</p>	<p>Artículo 16. 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, 10 u 11 del presente reglamento técnico, según corresponda, a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior.</p>		X	<p>El artículo 22 se encuentra soportado en lo establecido en el artículo 2.2.3.3.1.2 del Decreto 1074 de 2015, por lo tanto no es viable modificar mediante el proyecto de resolución, lo establecido en el Decreto.</p>
Artículo 16. Ventanilla Única de Comercio Exterior. / Párrafo	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: La resolución de Descripciones Mínimas es establecida por Min comercio y no por otra entidad y agregar el número de certificado de conformidad, la referencia o serie de la llanta en la declaración de importación es una información en términos de volumen.</p>	<p>Parágrafo. En la Declaración de Importación deben aparecer el número de serie del vehículo o la referencia del producto según aplique y el número del certificado de conformidad o documento expedido de acuerdo con las equivalencias establecidas en los artículos 10 u 11 del presente acto administrativo.</p>		X	Se elimina párrafo.
Artículo 18. Competencia de otras entidades gubernamentales.	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se considera importante mencionar que las demás normas que se expidan, si bien pueden ser supletorias no pueden bajo ninguna circunstancia agregar, subrogar o modificar las disposiciones contenidas en el presente reglamento.</p>	<p>Artículo 18. 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, siempre y cuando esta no se constituya en una adición, sustitución o modificación al presente reglamento técnico especial.</p>		x	<p>El artículo 18 hace referencia expresa a normas emitidas por otras entidades gubernamentales. El presente reglamento técnico solo podrá ser modificado por su regulador, es decir, el Ministerio de Transporte.</p>
Artículo 20. Folleto al usuario.	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: La información del folleto con destino al consumidor final debe ser responsabilidad y provenir desde el fabricante, ensamblador o importador. Los folletos de productos importados suelen llegar en varios idiomas, por lo que se considera que el importador o comercializador puede exigirlo al productor.</p> <p>En cuanto a la fecha de fabricación del producto, se solicita eliminar el requerimiento teniendo en cuenta que no se cuenta con este dato.</p> <p>Con respecto a los datos del registro del fabricante o importador ante la SIC, se considera que en este folleto no es relevante para el consumidor final, dado que no</p>	<p>Artículo 20. Folleto al usuario. Los comercializadores, fabricantes, ensambladores o importadores de llantas nuevas para vehículos tipo motocicleta deberán suministrar al cliente consumidor final, un documento impreso electrónico en idioma español, el cual debe contener como mínimo la siguiente información: la dimensión de la llanta, la carga máxima y la velocidad permisible, expresadas en unidades del sistema internacional de</p>	ACEPTADA PARCIALMENTE		<p>Se modifica por productores y proveedores. Se modifica la palabra cliente por consumidor. Se elimina fecha de fabricación. Se eliminan datos de fabricante e importador.</p>

				<p>Artículo 22. Inventarios</p>	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita eliminar la iniciativa de agotar los inventarios a efectos del cumplimiento de los reglamentos técnicos. La entrada en vigencia debe ser controlada al momento de la nacionalización y no en la comercialización. No es posible ser responsable del consumo del inventario, esto depende del libre mercado y del comportamiento de la economía, en particular estas épocas convulsionadas han demostrado la imposibilidad de controlar los inventarios.</p>	<p>Artículo 22. Inventarios- Los comercializadores deberán adoptar las medidas necesarias para agotar el inventario existente y una vez vencido el plazo establecido en el presente artículo, queda prohibido comercializar vehículos automotores tipo motocicletas equipadas con llantas neumáticas que no cumplan con la presente Resolución, así como llantas neumáticas que se produzcan o importen para ser instaladas en vehículos automotores tipo motocicletas, sin atender las condiciones aquí establecidas.</p>		X	<p>El objetivo del reglamento técnico es que los consumidores, a quienes se busca proteger, encuentren en el mercado llantas con condiciones técnicas de seguridad y cuyo desempeño ha sido probado.</p>
				<p>ALCANZE ANDI MOTOCICLETAS REGLAMENTOS TÉCNICOS DE LLANTAS Y FRENSOS</p> <p>Damos alcance a nuestra comunicación de esta semana, hacemos llegar los dos documentos de la Cámara Automotriz de la ANDI con los aportes a los proyectos de reglamentos técnicos de llantas y de frenos de motocicletas.</p> <p>Bogotá D.C. 11 de abril de 2022</p> <p>Camilo Pabón Viceministro MINISTERIO DE TRANSPORTE msgranados@mintransporte.gov.co</p> <p>Luis Felipe Lota Director AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, ANSV</p> <p>Aurelio Enrique Mejía Director de Regulaciones MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO</p> <p>Juan Camilo Durán Superintendente Delegado para el Control y Verificación de Reglamentos Técnicos y Metrología Legal SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, SIC</p> <p>Asunto: La Industria de Motocicletas de la ANDI y el proyecto de reglamento técnico de Llantas</p> <p>Apreciados Doctores:</p> <p>La Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI, inspirada en el bien común, en la democracia participativa y en la búsqueda del mayor desarrollo y beneficio social para los colombianos, de manera atenta se permite remitir los aportes consolidados al proyecto de resolución "Por la cual se expide el Reglamento Técnico aplicable a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones", en anexo al texto del proyecto destacadas en otro color y debidamente sustentadas.</p> <p>El ministerio de Transporte expedirá en los próximos meses cerca de 20 reglamentos técnicos, que pondrán a Colombia a la vanguardia en materia de seguridad vial en Latinoamérica, lo anterior junto con la adhesión al WP29 mediante el proyecto de Ley recientemente radicado.</p> <p>Este proceso que cuenta con el apoyo de la industria automotriz y llegará a buen suceso en la medida de que la adopción de los mismos tenga una mirada integral en cuanto a 1) los requisitos, 2) el cronograma o plazos para la entrada en vigencia, 3) la evaluación de la conformidad y 4) el control y vigilancia. Todo ello reconociendo la realidad y la particular complejidad mundial del sector, los acuerdos de libre comercio, las equivalencias internacionales de los requisitos, de la demostración de los mismos, la diferenciación de las pruebas y normas al vehículo y sus partes, de los de repuestos y la subsistencia de la industria nacional, entre otros.</p> <p>En la seguridad de que nuestros comentarios serán de buen recibo, quedamos a su disposición y de la de sus colaboradores para ampliar lo expuesto y solicitamos comedidamente la realización de una del sector con ANSV, SIC, MinCIT y Min Transporte, para lograr este objetivo loable para el país sin traumatismos, con la mayor efectividad para los usuarios y el sector.</p> <p>Cordialmente,</p>			NA	NA	<p>Sin comentario</p>

Artículo 1. Objeto	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: La categoría L3 se define: "Vehículo de dos ruedas, cuya cilindrada del motor en el caso de un motor térmico exceda 50cm ³ o cualquiera que sea el medio de propulsión, con una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h" aplicable al presente reglamento de acuerdo a la categorización de Naciones Unidas.	Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto expedir el Reglamento Técnico para las llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicleta de la categoría L3 , 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 en error a los consumidores.		X	Las categorías vehiculares a las que se aplica el reglamento técnico son las indicadas en el numeral 6.2.1 las cuales corresponden a las categorías a las que se aplica el reglamento ONU.
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita modificar el número del Reglamento ONU R-78 por R-75, teniendo en cuenta que la norma R-78 corresponde a la normativa de frenos y no al de llantas.	Artículo 3. Definiciones. Para la correcta aplicación e interpretación de la presente Resolución, además de las definiciones contempladas en el artículo 5o de la Ley 1480 de 2011, se adoptan las que se enuncian a continuación y las contenidas en los Reglamentos ONU R-75 8 y el estándar FMVSS 119, según aplique.		x	Se realiza el ajuste en el artículo 3.
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se sugiere incluir la definición de "Cámara de aire" dado que forma parte de los componentes de la llanta	Cámara de aire: Elemento con forma toroidal con el que cuentan multitud de vehículos y que se encargan de mantener el aire comprimido en el interior de los neumáticos.		X	Se incorpora definición en el artículo 3.
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: No toda sustitución es debida a un defecto o daño, toda vez que las piezas o partes sufren un desgaste dentro de su ciclo de vida útil. En tal sentido, se solicita incluir el término "desgaste".	Equipo de repuesto: Piezas o partes de un vehículo destinadas a substituir otra que realiza la misma función debido a un desgaste , defecto o daño.		X	Se realiza el ajuste en la expresión en el artículo 3
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se recomienda incorporar el término "convencional", que es el que se usa frecuentemente a nivel nacional.	Estructura de una llanta: Características técnicas de la carcasa de la llanta. Se distinguen en particular dos tipos de estructura: diagonal (convencional) y radial		X	Se realiza el ajuste en la expresión en el artículo 3
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se recomienda incorporar el término "convencional", que es el que se usa frecuentemente a nivel nacional.	Estructura diagonal (convencional) Estructura de llanta neumática cuyos cables de las lonas se extienden hasta el talón y están dispuestos de modo que forman ángulos alternos sensiblemente inferiores a 90° respecto de la línea media de la banda de rodadura.		X	Se realiza el ajuste en la expresión en el artículo 3
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se sugiere incorporar la redacción propuesta, en virtud a que el requisito de etiqueta debe ser aplicable al Sistema de Control de la Presión de los Neumáticos (TPMS por sus siglas en inglés), a la instalación de llantas y a las llantas de repuesto.	Etiqueta: Marca, rótulo, grabado o estampado, con información específica sobre un producto, la cual deberá ser legible e indeleble en todo su contenido aplicable a instalación de llantas, TPMS y a la llanta de repuesto de tenería		X	La expresión "etiquetado" se eliminó del artículo 3, dado que no es utilizada en el reglamento.

Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: El diseño también influye en la línea del vehículo y, en tal sentido, se solicita incluirlo en el texto.	Línea de vehículo: Referencia o nombre que le da el fabricante a un vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas y/o diseño.	X		Se realiza el ajuste en la expresión en el artículo 3
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: En Colombia el neumático se refiere a la cámara de aire y no a la parte externa o dura de la llanta. En tal sentido, se sugiere suprimir el "neumático" de las definiciones.	Llanta/Llanta neumática/Neumático: Pieza de caucho con o sin cámara de aire que se monta sobre un rin de un vehículo tipo motocicleta.		X	En el reglamento ONU 75 se utiliza la denominación neumático, por lo cual, se considera importante mantener la expresión.
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se sugiere modificar la definición para adoptar el texto preciso establecido en el ECE/TRANS/WP.29/1059 de las Naciones Unidas.	Servicio Técnico: Laboratorio oficialmente designado por la autoridad de homologación de tipo, para la realización de los ensayos especificados en cada reglamento ONU, Organización u organismo designado por la Autoridad de Aprobación de una parte Contratante del WP29 como laboratorio de pruebas para realizar pruebas, o como organismo de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la evaluación inicial y otras pruebas o inspecciones en nombre de la aprobación Autoridad de Aprobación.	X		Se realizará el cambio conforme a lo establecido en el documento ECE/TRANS/WP.29/1059 "RESOLVING INTERPRETATION ISSUES AND REQUIREMENTS FOR THE TECHNICAL SERVICES IN THE FRAMEWORK OF THE 1958 AGREEMENT" definiendo servicio técnico como: Servicio Técnico: Organización u organismo designado por la Autoridad de Homologación de una parte Contratante del WP29 como un laboratorio de pruebas para realizar ensayos, o como un organismo de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la evaluación inicial y otras pruebas o inspecciones en nombre de la Autoridad de Homologación, siendo posible que la propia autoridad de homologación desempeñe esas funciones
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita eliminar al "fabricante" ya que él no representa una característica intrínseca del producto.	Tipo de llanta neumática: Corresponde a la categoría de llanta neumática para motocicleta que no presenta entre sí diferencias sustanciales en cuanto a: <ul style="list-style-type: none"> • El fabricante • Designación de su tamaño • Clases de uso • Estructura • Símbolo de categoría de velocidad • Índice de capacidad de carga • Sección transversal. 	X		Se realiza el ajuste en el artículo 3,
Artículo 3. Definiciones.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Debido a que todas las llantas en el alcance del reglamento son para vehículos tipo motocicleta, se recomienda eliminar la definición de "Tipo de motocicleta", de otra manera, se prestaría a confusión el ámbito de aplicación de la presente norma.	Tipo de motocicleta: Categoría de motocicleta que no difieren en aspectos esenciales tales como:- <ul style="list-style-type: none"> • La categoría de vehículo • La masa máxima • La distribución de la masa entre los ejes • La velocidad máxima por construcción • Un tipo diferente de dispositivo de frenado; • El número y la disposición de los ejes • El tipo de motor • El número de marchas y las relaciones de transmisión • Las relaciones finales de transmisión • Las dimensiones de los neumáticos 	X		Se elimina la expresión en el artículo 3.
Artículo 4°. Ámbito de aplicación.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se sugiere adoptar la redacción propuesta, en virtud del ámbito adecuado de aplicación según los reglamentos vigentes y las normas aduaneras y del sector vigente, el cual es productores, ensambladores e importadores de vehículos tipo motocicletas y de llantas.	Artículo 4°. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente reglamento son aplicables a los productores, y proveedores ensambladores y importadores de vehículos nuevos tipo motocicleta, que incorporen llantas neumáticas nuevas, así como a productores y proveedores de llantas neumáticas nuevas, destinadas a ensamblaje de vehículos tipo motocicleta, que se importen, fabriquen, ensamblen o como equipo de repuesto, que se encuentran clasificadas en las siguientes subpartidas arancelarias:		X	El artículo 3 define con claridad quiénes son los productores y proveedores.
Artículo 4°. Ámbito de aplicación. Literal b)	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: El numeral arancelario correspondientes al Decreto sobre el particular de 2022, es "87.11.60.00.90" y su descripción completa, reza: "los demás propulsados con motor eléctrico".	87.11.60. 00.90 Los demás, únicamente Propulsados con motor eléctrico	X		La partida arancelaria que aparece en el proyecto de reglamento técnico publicado para consulta es la número 87.11.60 - Propulsados con motor eléctrico.
Artículo 4°. Ámbito de aplicación. Parágrafo 1	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Las partidas arancelarias a las que aplica el presente reglamento técnico deben estar expresamente incluidas en la norma, el arancel de aduanas es claro en incluir o no los productos sujetos a la norma por lo tanto no debe ser subjetiva la norma según se plantea en el parágrafo 1 en comento.	Parágrafo 1. Para la aplicación de las disposiciones de este reglamento técnico se deberán tener en cuenta las características del producto de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la presente resolución, incluso si su comercialización en el país se efectuó a través de partidas arancelarias diferentes a las citadas en este artículo.		X	Es importante dejar la salvedad que aún cuando el producto sea importado por una partida arancelaria diferente, este deberá cumplir lo establecido en el reglamento técnico.

El 15/04/2022 a las 11:41:00 a. m. reenvía comentarios fuera de término en un archivo que no abre, por lo que el 18/04/2022 10:22 reenvía los comentarios nuevamente FUERA DE TÉRMINO

María Juliana Rico Ospina
<JRICO@andi.com.co>

Artículo 4°. Ámbito de aplicación. Parágrafo 2	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita incluir la redacción propuesta, teniendo en cuenta que la categoría L3 es la aplicable	Parágrafo 2. El presente reglamento aplicará a las tipologías vehiculares tipo motocicleta de la categoría L3 ONU R-75 y el estándar FMVSS 119, según aplique.	X	Las categorías vehiculares a las que se aplica el reglamento técnico son las indicadas en el numeral 6.2.1 las cuales corresponden a las categorías a las que se aplica el reglamento ONU.
Artículo 5°. Excepciones:	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita agregar estas dos excepciones, habitualmente incluidas en las reglamentaciones colombianas, de forma que productos NON ROAD o de uso de fuera de carretera y aquellas que ingresen de forma temporal.	Artículo 5°. Excepciones: se exceptúa de la aplicación del presente reglamento técnico, los siguientes productos: a. Productos utilizados en vehículos para competencias o exhibiciones deportivas. b. Productos que ingresen al país con destino a procesos de ensayo para fines de certificación y prototipos para desarrollo. c. Productos destinados a su comercialización o uso fuera de Colombia. d. Vehículos tipo motocicleta de velocidad máxima menor a 25 km/h. e. Vehículos tipo motocicleta equipados para personas con discapacidad. f. Productos destinados al uso en todo terreno y concebidos para circular en superficies no pavimentadas (non road), cuatrimotos (ATVs). g. Los vehículos tipo motocicletas que ingresen bajo la modalidad de importación temporal.	X	El reglamento técnico es enfático en mencionar que el ámbito de aplicación es para las categorías L1, L2, L3, L4 y L5. Un producto que cuente con características para circular en superficies no pavimentadas, también puede circular en vías pavimentadas, por lo cual, deben cumplir con el reglamento técnico siempre que pertenezcan a las categorías enunciadas (L1 a L5). Así mismo, el ámbito de aplicación aclara que el reglamento técnico es aplicable a motocicletas que se comercialicen en Colombia.
Artículo 5°. Excepciones: Parágrafo 1.	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Las alternativas de las exclusiones a la norma deben permitir tanto la reexportación, como la destrucción o la nacionalización bajo la presente norma, esta es la práctica general utilizada en todos los reglamentos técnicos.	Parágrafo 1. Para el caso de las excepciones contempladas en los literales a), b) d) los productos deberán ser reexportados o nacionalizados de conformidad con la presente norma al terminar el evento/prueba 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 en el territorio colombiano. Estos documentos podrán 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 los artículos	X	El parágrafo 1 del artículo 5 aclara que se exceptúan de la obligación de destrucción o reexportación, los productos que cuenten con la documentación establecida en el artículo 9 de la presente norma y que ingresen al país como importación ordinaria.
Artículo 6°. Requisitos técnicos específicos, numerales y ensayos aplicables. / Numeral 6.2.1	ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: El ámbito de aplicación del reglamento técnico de llantas debe aplicar exclusivamente para las motocicletas que se clasifican en la categoría L3, según UNR75 sin ampliarlo a otro tipo de vehículos livianos, según el estudio de Análisis de Impacto Normativo realizado para la elaboración de esta norma. Así las cosas, no deben incluirse en el reglamento vehículos tipo motocarros, tricimotos o cuatrimotos. estos, por su configuración, especificaciones y características técnicas, usos, tipo de servicios (casi el 50% de los motocarros de pasajeros son para uso de transporte público mixto) deben contar con sus propias reglamentaciones.	Numeral 6: Requisitos · Anexo 4: Correspondencia entre el índice de capacidad de carga y la masa máxima · Anexo 5: Designación del tamaño de los neumáticos y dimensiones Este reglamento aplica a las siguientes categorías vehiculares: Categoría L1: Vehículos de dos ruedas de cilindrada <=50 cm3 (en caso de motor térmico) y velocidad máxima <= 50 km/h · Categoría L2: Vehículos de tres ruedas de cilindrada <=50 cm3 (en caso de motor térmico) y velocidad máxima <= 50 km/h · Categoría L3: Vehículos de dos ruedas de cilindrada > 50 cm3 (en caso de motor térmico) o velocidad máxima > 50 km/h. · Categoría L4: Vehículos de tres ruedas asimétricas, con respecto al eje medio longitudinal del vehículo, de cilindrada > 50 cm3 (en caso de motor térmico) o velocidad máxima > 50 km/h. · Categoría L5: Vehículos de tres ruedas simétricas, con respecto al eje medio longitudinal del vehículo, de cilindrada > 50 cm3, (en caso de motor térmico) o velocidad máxima > 50 km/h.	X	Las categorías vehiculares a las que se aplica el reglamento técnico son las indicadas en el numeral 6.2.1 las cuales corresponden a las categorías a las que se aplica el reglamento ONU.

<p>Artículo 6°. Requisitos técnicos específicos, numerales y ensayos aplicables. / Párrafo 2</p>	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita incluir el término "equivalencias" en cuanto se refiere al rotulado para mantener la unidad de criterio de adopción de rotulados de acuerdo a las normativas internacionales reconocidas en el presente reglamento técnico.</p> <p>Parágrafo 2. El cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo deberá acreditarse de forma previa a la nacionalización de la mercancía, de acuerdo con el procedimiento y equivalencias que se describen en el los siguientes capítulos.</p>		x	<p>El párrafo 2 del artículo 6 se suprimió del proyecto de reglamento técnico.</p>
<p>Artículo 7°. y Párrafo 2</p>	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Una vez exista un certificador acreditado, el sector requerirá de doce (12) meses para realizar el trámite de certificación según la disponibilidad de la certificadora.</p>	<p>Artículo 7. Evaluación de la conformidad. Los productores, ensambladores importadores y proveedores de los productos contemplados en el presente reglamento técnico deberán obtener para estos, el respectivo Certificado de Conformidad de producto que cubra los requisitos técnicos y ensayos referidos en el artículo 6 de esta Resolución, en consideración a los riesgos que se pretenden prevenir, mitigar o evitar.</p> <p>El Certificado de Conformidad referido deberá expedirse de acuerdo con una de las alternativas establecidas en el artículo 2.2.1.7.9.2 del Decreto 1074 de 2015.</p> <p>Parágrafo 1. Los Organismos de Certificación Acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o por los organismos de acreditación que sean signatarios de los acuerdos de reconocimiento multilateral suscritos por ONAC, con alcance a este reglamento técnico, deberán soportar sus Certificados de Conformidad, en los resultados de ensayos realizados en laboratorios los cuales se realizarán de acuerdo con lo contemplado en el artículo 2.2.1.7.9.5 del Decreto 1074 de 2015.</p> <p>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 productos objeto del presente título, 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.</p> <p>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.</p>	X	<p>Se realiza la modificación en el artículo 7.</p>
<p>Artículo 8. Elementos de la certificación de producto.</p>	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita incluir los esquemas de certificación "3", "5" y "de tipo" además de establecerlos como alternativos. En particular, la certificación de "Tipo" es la certificación por excelencia utilizada por parte de la industria automotriz a nivel mundial.</p>	<p>Artículo 8. Elementos de la certificación de producto. Los Certificados de Conformidad de producto para el presente reglamento técnico deberán ser expedidos utilizando alguno de los esquemas tipo 1B o 3, y o 5 o de tipo contenidos en la norma ISO/IEC:17067, para Colombia NTC-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.</p>	<p>ACEPTADA PARCIALMENTE</p>	<p>Se acoge el comentario en referencia a que los esquemas de evaluación de la conformidad son excluyentes. Por lo anterior, y en atención a las necesidades de evaluación de la conformidad para los componentes vehiculares, se establece el esquema 5 como esquema de certificación.</p>

	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Solicitamos en este artículo se permita aportar el certificado de conformidad de la producción más reciente con la que cuente fabrica en los casos en el que el certificado de homologación tenga una fecha de expedición superior a tres (3) años, toda vez que esto depende del proceso que adelante cada fábrica.</p> <p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Los fundamentales de los reglamentos técnicos en el sector automotor a nivel mundial son 1) los requisitos, 2) los plazos para la entrada en vigencia de los requisitos y 3) los mecanismos de demostración del cumplimiento, denominado evaluación de la conformidad.</p> <p>Sea esta la oportunidad luego de varios años de investigación y trabajo de los gremios nacionales y la comunidad internacional de reiterar la importancia de establecer instrumentos para la demostración de la conformidad con la norma viables que no establezcan exigencias que se constituyan en un bloqueo al comercio entre los países con los que Colombia cuenta con tratados de libre comercio o importante comercio.</p> <p>Por tal razón se presenta como alternativa o equivalencia para la demostración de la conformidad el único mecanismo real que podrán cumplir, los productos, colombianos, de Latinoamérica, de Estados Unidos, de Europa que no se comercialicen en Europa y del resto del globo. Lo consagrado en el Decreto vigente del país, y lo utilizado entre los países de UNECE para el reconocimiento mutuo de su comercio no es viable para más del 90% de los bienes comercializados en el país.</p> <p>Solamente a los productos provenientes de países firmantes del acuerdo del 58, podrán aportar Certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación, lo anterior sin tener en cuenta que el Acuerdo del 58 permite la certificación de primera parte.</p> <p>Los productos provenientes de países NO firmantes del acuerdo de 1958 al no tener autoridad de homologación y no utilizar este mecanismo para el reconocimiento mutuo, no podrán aportar Certificado de homologación y en su defecto solo podrán aportar el informe de ensayo del Servicio Técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA) de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958, la Documentación técnica presentada por el fabricante al Servicio Técnico de la Autoridad de Homologación y la firma del representante en Colombia tal como se realiza hoy en los reglamentos técnicos del sector.</p> <p>A continuación, se presenta en un cuadro la equivalencia de este mecanismo frente a lo establecido en el Decreto colombiano sobre el particular, así como en la normativa de Naciones Unidas.</p>	<p>10.1. Certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU debidamente firmado y que aplique para el Reglamento ONU. 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, por sus siglas en inglés) expedido por la misma la Autoridad de Homologación con fecha de emisión no mayor a dos (2) años.</p> <p>10.2. Informe de ensayo del Servicio Técnico designado por la Autoridad de Homologación (TAA) de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU para realizar los ensayos de homologación, debidamente sellado y firmado.</p> <p>10.3. Documentación técnica presentada por el fabricante al Servicio Técnico de la Autoridad de Homologación (TAA) de una parte contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU encargado de hacer los ensayos. Esta documentación técnica deberá estar sellada por el Servicio Técnico que realizó los ensayos.</p> <p>Parágrafo 1. Para acreditar la conformidad de vehículos automotores, remolques y semirremolques que circulen en el territorio nacional, solo será necesario acreditar el cumplimiento de los numerales 10.1.</p> <p>Parágrafo 2. Se aceptarán como equivalentes los resultados de evaluación de la conformidad de los Reglamentos cuando no se cuente lo consignado en el numeral 10.1 de la presente resolución podrá aportarse un Certificado de Cumplimiento de Requisitos Técnicos debidamente firmado por el representante de legal en el país del fabricante, ensamblador o importador de los vehículos en el que se indique que la conformidad con las pruebas de ensayo requeridas en el presente reglamento técnico aportando adicionalmente lo establecido en los numerales 10.2 y 10.3.</p> <p>Parágrafo 3. Los fabricantes, ensambladores, e importadores de vehículos que se acojan a la acreditación de la conformidad acorde con las equivalencias señaladas en el presente artículo, no requerirán de ningún otro certificado adicional para demostrar la veracidad de la información suministrada y el cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente Reglamento Técnico.</p>			<p>El proyecto de reglamento técnico no requiere certificado de conformidad de la producción.</p> <p>Los países que no hacen parte del Acuerdo de 1958 podrán demostrar la conformidad de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del proyecto de reglamento técnico, en este caso, cuentan con una alternativa diferente a la establecida en el artículo 10. El artículo 7 se enmarca en las disposiciones normativas que se encuentran establecidas en el Decreto 1074 de 2015, el cual rige el proceso de evaluación de la conformidad para los reglamentos técnicos en el país. Por su parte, los países signatarios del Acuerdo de 1958 exigen el certificado de homologación como requisito para la comercialización de los vehículos en sus territorios, de tal forma que el proyecto de reglamento técnico acoge el procedimiento de dichos países, sin alterarlo, pues dicho procedimiento genera confianza en el país para demostrar la conformidad de los requisitos técnicos exigidos.</p>
<p>Artículo 10. Equivalencias ONU. / Numeral 10.1</p>				<p>X</p>	
	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita eliminar este requisito, ya que, debido a la dinámica de producción de vehículos a nivel mundial, hoy nuestras fábricas solicitan a los diferentes proveedores del producto, las llantas, vidrios, cinturones, etc. y estos basados en las prácticas del Wp29, no hacen entrega de datos de especificación de lote y tampoco del Informe de ensayo del Servicio Técnico y de la Documentación técnica presentada por el fabricante al Servicio Técnico. Por lo que hoy los importadores de vehículos estarían en una imposibilidad de brindar esta información.</p> <p>De esta forma se solicita efectuar la verificación por cada registro de importación, el cual funciona correctamente en la práctica aduanera.</p>	<p>Artículo 43. Verificación por Lote. Cada vez que se importe o fabrique un lote de vehículos automotores nuevos tipo motocicleta que incorporen llantas neumáticas, o de llantas neumáticas nuevas para uso en dichos vehículos, se deberá adjuntar la documentación indicada en los artículos 7, 40 u 44, según corresponda.</p>		<p>X</p>	<p>La definición de lote en lo que respecta al reglamento técnico, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3, hace referencia a: Grupo de unidades de igual línea o tipo de vehículo automotor amparada bajo la misma documentación que avala el cumplimiento de un Reglamento o Estándar» Esta definición se incorpora dado que es utilizada en el proyecto de reglamento técnico.</p> <p>Al analizar la definición, esta nos va a llevar a la expresión «línea de vehículo», la cual, según dicho artículo corresponde a: «Referencia o nombre que le da el fabricante a un vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánica» En ese sentido, el lote se refiere a un grupo de unidades de igual línea vehicular, de tal forma que no hace referencia al lote o fecha de producción, como se observa en la definición.</p> <p>Por lo anterior, es importante demostrar que cada lote o grupo de línea de vehículos cuente con la documentación que acredita la conformidad, pues cada línea vehicular debe ser sometida a los ensayos establecidos en los reglamentos o estándares, de tal forma que no es viable demostrar la conformidad de una línea vehicular con la documentación correspondiente a una línea vehicular diferente.</p>

	Artículo 16. Ventanilla Única de Comercio Exterior.	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Esto genera una ineficiencia en la nacionalización de los vehículos ya que implica realizar un VoBo adicional que actualmente no se realiza por parte de la SIC, de hecho, en el pasado se exigió este Visto Bueno y colapsaron las importaciones de llantas en el país debido a la incapacidad en infraestructura para los volúmenes de información que maneja el sector automotor de importaciones. Ese procedimiento para el sector y otros con características similares se realiza al amparo del mecanismo de Declaración de Conformidad Permanente.</p>	Artículo 16. 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, 10 u 11 del presente reglamento técnico, según corresponda, a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) <u>mediante la declaración de conformidad permanente según la legislación vigente establecida para el sector automotor.</u>	X	El Decreto 1074 de 2015 establece lo pertinente a la declaración de conformidad.
	Artículo 16. Ventanilla Única de Comercio Exterior. / Párrafo	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: La resolución de Descripciones Mínimas es establecida por Min comercio y no por otra entidad y agregar el número de certificado de conformidad, la referencia o serie de la llanta en la declaración de importación es una información en términos de volumen.</p>	<p>Parágrafo. En la Declaración de Importación deben aparecer el número de serie del vehículo o la referencia del producto según aplique y el número del certificado de conformidad o documento expedido de acuerdo con las equivalencias establecidas en los artículos 10 u 11 del presente acto administrativo.</p>	X	Se suprimió el párrafo del artículo 16.
	Artículo 18. Competencia de otras entidades gubernamentales.	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se considera importante mencionar que las demás normas que se expidan, si bien pueden ser supletorias no pueden bajo ninguna circunstancia agregar, subrogar o modificar las disposiciones contenidas en el presente reglamento.</p>	<p>Artículo 18. 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, <u>siempre y cuando esta no se constituya en una adición, sustitución o modificación al presente reglamento técnico especial.</u></p>	X	El artículo 18 hace referencia expresa a normas emitidas por otras entidades gubernamentales. El presente reglamento técnico solo podrá ser modificado por su regulador, es decir, el Ministerio de Transporte.
	Artículo 20. Folleto al usuario.	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: La información del folleto con destino al consumidor final debe ser responsabilidad y provenir desde el fabricante, ensamblador o importador. Los folletos de productos importados suelen llegar en varios idiomas, por lo que se considera que el importador o comercializador puede exigirlo al productor.</p> <p><i>En cuanto a la fecha de fabricación del producto, se solicita eliminar el requerimiento teniendo en cuenta que no se cuenta con este dato.</i></p> <p><i>Con respecto a los datos del registro del fabricante o importador ante la SIC, se considera que en este folleto no es relevante para el consumidor final, dado que no le brinda ninguna información útil con relación a los requisitos del producto. En tal sentido, se solicita delimitar el contenido.</i></p>	<p>Artículo 20. Folleto al usuario. Los comercializadores <u>fabricantes, ensambladores o importadores</u> de llantas nuevas para vehículos tipo motocicleta deberán suministrar al <u>cliente consumidor final</u>, un documento impreso electrónico en idioma español, el cual debe contener como mínimo la siguiente información: la dimensión de la llanta, la carga máxima y la velocidad permisible, expresadas en unidades del sistema internacional de medidas; la indicación de la estructura; <u>la fecha de fabricación</u>; la interpretación de la nomenclatura e índices de rotulado; las instrucciones de uso; las indicaciones de instalación; las condiciones de reparación y mantenimiento, al igual que las advertencias; prohibiciones; los Reglamentos ONU que cumple el producto o los estándares FMVSS según aplique; así como, los fines de uso previstos; la identificación del fabricante <u>o importador y, el número de Registro del fabricante o importador ante la Superintendencia de Industria Comercio y las demás consideradas como relevantes para el idos en los reglamentos o es</u></p>	ACEPTADA PARCIALMENTE	Se modifica por productores y proveedores. Se modifica la palabra cliente por consumidor. Se elimina fecha de fabricación. Se eliminan datos de fabricante e importador.
	Artículo 22. Inventarios	<p>ANDI MOTOCICLETAS SUSTENTACIÓN: Se solicita eliminar la iniciativa de agotar los inventarios a efectos del cumplimiento de los reglamentos técnicos. La entrada en vigencia debe ser controlada al momento de la nacionalización y no en la comercialización. No es posible ser responsable del consumo del inventario, esto depende del libre mercado y del comportamiento de la economía, en particular estas épocas convulsiónadas han demostrado la imposibilidad de controlar los inventarios.</p>	<p>Artículo 22. Inventarios. Los comercializadores deberán adoptar las medidas necesarias para agotar el inventario existente y una vez vencido el plazo establecido en el presente artículo, queda prohibido <u>comercializar</u> vehículos automotores tipo motocicletas equipadas con llantas neumáticas que no cumplan con la presente Resolución, así como llantas neumáticas que se produzcan o importen para ser instaladas en vehículos automotores tipo motocicletas, sin atender las condiciones aquí establecidas.</p>	X	El objetivo del reglamento técnico es que los consumidores, a quienes se busca proteger, encuentren en el mercado llantas con condiciones técnicas de seguridad y cuyo desempeño ha sido probado.