

**PROYECTO DE RESOLUCION “Por la cual se adopta el Formato Uniforme de Resultados-FUR y el Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes virtual, para vehículos automotores en el territorio nacional”**

FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Publicación: desde el día 11 de mayo hasta el día 18 de mayo de 2020						
13/05/2020	Diagnósticentro Parque de la Aguas S.A.S.	Diagnósticentro Parque de la Aguas S.A.S.	Dándole estudio al documento compartido, vemos que el objetivo general es desmaterializar el FUR y poder hacerle llegar dicha información al usuario de manera certificada y digital, al igual que este documento debe quedar almacenado en la base de datos del conecionario RUNT. Por ende, dicho documento de manera amplia da sustento jurídico y técnico (anexo técnico) de como se debe realizar dicho proceso, mas sin embargo en la pagina numero 7 literal B mencionan “ Número consecutivo asignado por el sistema de SOFTWARE AUTORIZADO por el Ministerio de Transporte y dispuesto por del Centro de Diagnóstico Automotriz, “ esto me parece poco provechoso dentro de el desarrollo de dicho documento, ya que excede el alcance de lo que se quiere lograr en el documento que es la desmaterializacion del FUR. Claramente no esta claro por que se incluye la autorización de un software sabiendo que cada cda tiene un software el cual fue autorizado en la resolución de habilitación, el cual paso por varios filtros como el de autoridad ambiental, y el ONAC, en este caso sería mas claro que el ministerio ponga reglas minimas de inscripción de los software con los que actualmente cuentan los cda del país para que queden debidamente registrados en el Ministerio de transporte y por decirlo de otra manera queden legalizados para tener conocimiento de cuales existen. <i>Feto no quiere decir que la iniciativa no sea bien acentada, si no que creemos que debe enmarcarse en</i> Agregar un Artículo, que establezca que clase de sanciones podrán ser impuestas a los Centros de Diagnóstico Automotor — CDA, que incumplan total o parcialmente con lo contemplado en la Resolución, dejando claro que es responsabilidad de estos, implementar acciones de control al riesgo de fraude tanto en los certificados de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes electrónicas y físicas. Mencionado artículo contendrá los siguientes párrafos: Párrafo 1: Los Centros de Diagnóstico Automotor — CDA, deberán adoptar mecanismos de seguridad que garanticen la autenticidad, integridad, inalterabilidad y fiabilidad de los certificados, de acuerdo con lo dispuesto en el Código de Comercio, la Ley 527 de 1999 y las normas que las modifiquen, adicionen o deroguen. Párrafo 2: Los Centros de Diagnóstico Automotor — CDA, serán solidariamente responsable cuando se compruebe la omisión en la exigencia de los requisitos para la obtención del certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes y <i>que de esta se derive un accidente de tránsito</i> Agregar el siguiente párrafo al Artículo 6: Párrafo: En todo caso, si la autoridad de tránsito de regulación operativa, dentro de las actividades de control verifica el vencimiento del certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, procederá a la inmovilización del vehículo, dando claridad que los 15 días mencionados en el artículo son para efectuar las reparaciones pertinentes y subsanar los aspectos defectuosos, mas no lo exime para transitar por las diferentes vías con el certificado vencido.		X	No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013; es por esto que cuando se utiliza en la Resolución la expresión “software autorizado”, se hace referencia a que las empresas proveedoras de Software deben haber cumplido con las disposiciones allí establecidas y encontrarse homologadas como proveedoras de Software.  Por otro lado, cuando el Ministerio Habilita a un CDA, no se valida que se cuente con un Software, más lo que si se valida es que los CDA’s cuenten con los mínimos de conectividad, lo cual se realiza a través de una certificación en donde se indica que cuentan con la Infraestructura del Software, hardware y de conectividad determinada por el Mintransporte, la Superintendencia de Transporte y Autoridades ambientales para expedición del FUR y el Certificado, esto previendo que su CDA cuente con los recursos de computación, red, almacenamiento y que estén agrupados de manera lógica para que puedan gestionarse entre sí, sin suplir en ningún momento que con esto se esté autorizando el Software dispuesto por ustedes para que estos equipos puedan interactuar entre si al interior de su CDA.
13/05/2020	LAURA YANETH HUERTAS CALDERON	Jefe Oficina Asuntos Jurídicos DITRA	Agregar un Artículo, que establezca la carga de la prueba para el conductor, el cual está en la obligación de demostrar ante la autoridad de tránsito de control operativo, que porta el certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, en medio virtual.		X	No se acoge: El artículo 111 del Decreto Ley 2106 de 2019, por medio del cual se modificó el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, indica en su párrafo primero que no sera exigible el porte del Certificado de revision tecnico-mecanica y de emisiones contaminantes, sino por el contrario, razon por la cual el agente de tránsito debiera proceder a consultar la misma a traves del Registro Unico Nacional de Tránsito- RUNT.
			Agregar Artículo Periodo de Transición. Se otorga un plazo máximo de un (XXXX) XXXXX a partir de la fecha de entrada en vigencia la presente resolución, para que Los Centros de Diagnóstico Automotor — CDA, implementen las medidas adoptadas en la presente resolución.		X	No se acoge: En relación a una posible transición para la Virtualización del Certificado de Revisión Tecnicomecanica y de emisiones contaminantes, es de anotar que el mismo no es posible en la medida de que el párrafo 1 del artículo 111 del Decreto 2106 de 2019 estipulo un plazo de seis meses siguientes a la expedicion del Decreto Ley.  En lo referente al cargue del FUR al RUNT de maner automatica, el proyecto de resolución establece en su artículo 17 un plazo de 1
			Agregar Artículo, que especifique los formatos a presentar ante la autoridad de tránsito de control operativo por parte de los conductores, ya sea virtual o impreso y establecer el tiempo que perdurara el formato actual.		X	No se acoge: Conforme al termino estipulado en el inciso primero del párrafo 1 del artículo 111 del Decreto 2106 de 2019, dicho formato debe implementarse a los seis (6) meses siguientes a la expedición del dicho decreto ley.  En cuanto al formato, se debe revisar el Anexo Técnico No. 2, en el cual podrá encuentra la propuesta del formato virtualizado del Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. No obstante lo anterior, el agente de tránsito, deberá realizar la consulta a través del Registro Único Nacional de Tránsito del cumplimiento de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, por lo tanto, no podrá exigir el certificado físico de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminante.
			Dentro del documento no se evidencia, cuál será la participación y facultades para la autoridad de tránsito de control operativo. > No se evidencia, que herramientas tecnológicas se dispondrá, para que la autoridad de tránsito de control operativo pueda realizar las verificaciones en vía pública. (sistema donde se pueda verificar la legalidad del certificado). > Establecer mecanismos de seguridad que permitan a las autoridades de tránsito de control operativo, comprobar la integridad y la autenticidad del FUR y el Certificado de Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes virtual, a través de dispositivos móviles. Asimismo, se requiere		X	No se acoge: No corresponde con el objeto del proyecto de resolucioin, toda vez que la misma adopta el Formato Unificado de Resutados FUR y el Certificado de revision tecnico-mecanica y de emisiones contaminantes virtual.Respecto a su inquietud es de clarar que conforme al paragrafo 2 del articulo 111 del Decreto 2106 de 2019, el agente de tránsito, deberá realizar la consulta a través del Registro Único Nacional de Tránsito del cumplimiento de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, por lo tanto, no podrá exigir el certificado físico de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminante.

13/05/2020	Martha Jimenez	Thomas Greg	<p>En cuanto al tema de los CRTMG, noto que el proyecto está dando un plazo de un año a los Cda para estar listos, y por otro lado piden hacer la destrucción de los documentos que tengan en stock.</p> <p>Así las cosas no es claro cuál es el tiempo real del destrucción de la papelería existente, ya que cuando habla de destrucción indica inmediatez, sin embargo los CDA tendrán un año de plazo.</p>		X	<p>No se acoge: En primer lugar se aclara que la destrucción del stock obedece al plazo de implementación el certificado de revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes virtual, que lo hace exigible de conformidad con el artículo 111 del Decreto 2106 de 2019. En segundo lugar se aclara que el plazo establecido en el artículo 17 corresponde al plazo para que el concesionario encargado de la operación del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT pueda realizar los desarrollos correspondientes en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT, que permitan a los CDA cargar de manera automática la información del Formato Uniforme de Resultados – FUR al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.</p>
14/05/2020	JHONNY MUÑOZ	DIRECTOR Tecnico Diagnosticentro Automotor del Cauca SAS	<p>Buenas tardes para realizar comentari en la parte de ANEXO TÉCNICO NÚMERO UNO (1) 1. FORMATO UNIFORME DE RESULTADOS –FUR en la nota dice: NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor- CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p> <p>Es de saber que es prácticamente imposible tener todos los manuales de los vehículos a inspeccionar puesto que existen más de 2695 marcas y mas de 27063 líneas registradas en el RUNT y lo que da a entender esa nota es que si no posee el manual del vehículo no se puede inspeccionar.</p>	X		<p>Se acoge su observacion y se da claridad en la redacción propuesta en el proyecto de resolución dindicando que esto hace referencia a los vehiculos de nuevas tecnologías que ingresen al país como los dispuestos para Euro V, equivalentes y superiores.</p>
14/05/2020	John Fredy Florez	Diagnostiya SAS	<p>1. Gramática. Texto original: "... Automotriz..." Texto sugerido "...Automotor..." Argumento: Concordancia en términos con las Normas Técnicas existentes y Reglamentación vigente.</p>	X		<p>Se acoge su observacion y se unifica la redacción en el proyecto de resolución.</p>
			<p>Texto original: No se contempla artículo sobre el software utilizado por el CDA para la expedición de los FUR y Certificado Texto sugerido: La aplicación del Formato Uniforme de Resultados- FUR será realizada por el por el sistema de software que haya dispuesto el Centro de Diagnóstico Automotor, dicho software deberá contar con certificado de conformidad con respecto a la Norma ISO/IEC 25000, el proveedor de software deberá contar con la certificación bajo la NTC 27001. Parágrafo: El proveedor de software contara con un plazo de 12 meses para demostrar la certificación del software ante el ministerio de transportes</p>		X	<p>No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013; es por esto que cuando se utiliza en la Resolución la expresión "software autorizado", se hace referencia a que las empresas proveedoras de Software deben haber cumplido con las disposiciones allí establecidas y encontrase homologadas como proveedoras de Software.</p>
			<p>Texto original: "...La aplicación del Formato Uniforme de Resultados- FUR es conforme a lo establecido en la Norma Técnica Colombiana- NTC 5375, 6218 y 6282 para vehículos automotores o aquellas que las actualicen, modifiquen o sustituyan, previa adopción del Ministerio de Transporte, el cual constara de la siguiente información: a. Nombre del documento "Formato Uniforme de Resultados –FUR". b. Número del FUR: Número consecutivo asignado por el sistema de software autorizado por el Ministerio de Transporte y dispuesto por del Centro de Diagnóstico Automotriz, número que debe estar integrado por la siguiente estructura : ..." Texto sugerido: "...La aplicación del Formato Uniforme de Resultados- FUR es conforme a lo establecido en la Norma Técnica Colombiana- NTC 5375, 6218 y 6282 para vehículos automotores o aquellas que las actualicen, modifiquen o sustituyan, previa adopción del Ministerio de Transporte, el cual constara de la siguiente información: a. Nombre del documento "Formato Uniforme de Resultados –FUR". b. Número del FUR: Número consecutivo asignado por el sistema de software dispuesto por del Centro de</p>		X	<p>No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013; es por esto que cuando se utiliza en la Resolución la expresión "software autorizado", se hace referencia a que las empresas proveedoras de Software deben haber cumplido con las disposiciones allí establecidas y encontrase homologadas como proveedoras de Software.</p>
			<p>4. Inclusión en el anexo Texto original: no se contempló uso del logo de OANC Texto sugerido: Emblema impreso "Acreditado por ONAC" (3.5 cm de ancho x 1.5 cm de alto) de acuerdo a reglamentación vigente o aquellas que la actualicen, modifiquen o sustituyan Argumento: <u>Nuestra actividad es acreditada por el ONAC</u></p>	X		<p>Se acoge su observacion y se adiciona en el Formato FUR</p>
			<p>Texto original: Q. el registro fotográfico de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica conforme a las excepciones para vehículos eléctricos, en virtud de lo reglado en la Ley 1964 de 2019, serán de 7 cm de alto por 8 cm de largo. Las fotografías pueden ser a blanco y negro, manteniendo una calidad óptima en definición y resolución. Texto sugerido: Eliminar numeral q. Argumento: El SICOV graba la operación 24 horas, no se hace necesario la fotografía pues esta lo que buscaba originalmente era asegurar la presencia física del vehiculo en el CDA</p>		X	<p>No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos analisis.</p>
			<p>6. Eliminar párrafo Texto original: u. Nombre impreso y firma Autógrafa del FUR por parte del Director Técnico autorizado por el representante legal del centro de diagnóstico automotor Texto sugerido: Eliminar numeral u. Argumento: Si el objetivo es digitalizar el FUR no sería coherente la firma autógrafa, más aun cuando en el proceso se utiliza validación biométrica por parte de los ingenieros para el envío de la información al SICOV, se debería asegurar el uso de firmas digitales por parte de los directores técnicos.</p>		X	<p>No acogida: de conformidad a lo reglado en el artículo 26 de la Resolución 3768 de 2013, el formato exige la firma autografa, situacion que debe ir en concordancia con las demas reglamentaciones, motivo por el cual se hace la exigencia de la misma. Sin embargo se realiza aclaracion en el parrafo, con la finalidad de indicar que se mantendra la firma autógrafa por el periodo que se requiera el FUR fisico, una vez se automatice se implementara la firma digital.</p>

14/05/2020	Luis Bolagay	Bear-Cartek Group	5 Parágrafo segundo: Se solicita indicar si este reporte es nuevo, cuales son los campos y formatos en los que debe ser enviado. De igual forma que se establezca por las autoridades ambientales un sólo formato unificado y medio de envío.		X	No acogida: No es una observación, obedece a un derecho de petición, le sugerimos elevar la solicitud a la autoridad ambiental de su jurisdicción territorial, por no ser de competencia de esta cartera ministerial.
			artículo 11: El proceso de aprobación es el mismo que hoy se ejecuta en el CDA? o se va a crear un paso o proceso adicional para dicha aprobación, quien debe hacer esta aprobación? se requiere una conexión con el RUNT para esta aprobación?		X	No acogida: en atención a su inquietud, nos permitimos informarle que la aprobación a que hace referencia el artículo 11 corresponde a aquella realizada por el CDA, cuando el vehículo automotor cumple con las condiciones de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica, según corresponda.
			artículo 13: ¿Que infraestructura tecnológica debe tener el CDA para registrar la información ante el RUNT.?		X	No acogida: el artículo 17 establece que el concesionario encargado de la operación del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, cuenta con un año para realizar los desarrollos correspondientes en el sistema-RUNT, que permitan el cargue automatico de la informacion del formaton, razon por la cual en el momento que se encuentren disponibles se procedera a informar las condiciones de conectividad requeridas para el efecto.
			ANEXO TÉCNICO NUMERO UNO (1) LITERAL B: Cuales son las normas técnicas, documentos, guías o procesos que debe realizar el Proveedor de software ante el ministerio de Transporte para recibir autorización del software que utiliza el Centro de Diagnóstico Automotriz, así como ante el RUNT para obtener los números de identificación.		X	No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está consagrado en la Resolución 792 de 2013.
			ANEXO TÉCNICO NUMERO UNO (1) LITERAL U: En el FUR virtual que tipo de firma se debe del Director Técnico autorizado?		X	No acogida: de conformidad a lo reglado en el artículo 26 de la Resolución 3768 de 2013, el formato exige la firma autografa, situacion que debe ir en concordancia con las demas reglamentaciones, motivo por el cual se hace la exigencia de la misma. Sin embargo se realiza aclaracion en el parrafo, con la finalidad de indicar que se mantendra la firma autógrafa por el periodo que se requiera el FUR fisico, una vez se automatice se implementara la firma digital.
14/05/2020	Cesar Eduardo Guzman	Especialista de Normatividad Registro Nacional de Tránsito - RUNT	Artículo 6: Creo que existe error en la norma que se cita, pues, según el contexto creo que en realidad se quiere citar el inciso segundo del parágrafo del artículo 28 de la Resolución 3768 de 2013, que señala: "Cuando de la revisión visual se compruebe que el vehículo pudo haber sufrido alguna alteración, éste será sometida a una revisión total como si acudiera por primera vez y esta generará el respectivo cobro." Sugiero validar este aspecto y de ser correcta mi opinión corregir la redacción incluyendo esto como otra posible causal de cobro en el evento que un vehículo deba acudir a una segunda revisión en el CDA.		X	No acogida: No existe error en la norma citada, ya que se hace referencia tanto al no pago de la segunda revision en caso de rechazo, como al pago por alteraciones, los dos casos factibles dentro de la segunda revisión.
			En consecuencia, un vehículo en propiedad indeterminada no podría obtener el certificado de la RTMyEC a través de esta opción, pues, el sistema no permite la consulta de vehículos por la página web del RUNT de vehículos con propiedad a persona indeterminada.		X	No acogida: Para vehículos con traspaso a indeterminado se esta dando la opcion de entrega a traves del correo electronico, por eso en la redaccion se encuentre la palabra solicitante, de igual manera es importante recordar que ya no se va a solicitar el porte del certificado, lo importante es que se encuentre vigente en el RUNT.
			<del>Se sugiere esta aclaración o modificación sobre este aspecto.</del> Esta disposición, en que momento se aplicará? Hasta donde tengo entendido el sistema RUNT no tiene esos campos para reporte de información del FUR. Sugiero indicar que, lo podrán realizar una vez se encuentre disponible la funcionalidad que el RUNT desarrollará para tal fin.		X	No acogida: El artículo 17 del texto propuesto en el proyecto de Resolución objeto de consulta, esta dando un (1) año para realizar los desarrollos pertinentes en el sistema RUNT
			Este FUR, solo se podrá enviar de a través de correo electrónico o existirá un medio alternativo de envío o consulta.		X	No acogida: el artículo 5 del proyecto de resolución establece que el CDA expedirá copia del Formato Uniforme de Resultados-FUR al propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor, el cual podrá ser entregado de manera digital a través del correo electrónico certificado informado por el solicitante o al inscrito ante en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT o en medio físico, según lo indique el solicitante.
			Esta norma no contempla un periodo de transición, toda vez que una vez se expida, existirán vehículos con RTMyEC vigentes que no fueron generadas con esta reglamentación y que podrían requerir un duplicado o tener un medio para ser consultadas por las autoridades que trata este proyecto de resolución. Sugiero establecer como será el proceso de transición de esta reglamentación.		X	No acogida: El artículo 111 del Decreto Ley 2106 de 2019, por medio del cual se modificó el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, indica en su parágrafo primero que no sera exigible el porte del Certificado de revision tecnico-mecanica y de emisiones contaminantes, sino por el contrario, razon por la cual el agente de tránsito debiera proceder a consultar la misma a traves del Registro Unico Nacional de Tránsito- RUNT.
			1, solicita complementar la definición de correo electrónico certificado de la siguiente forma: Correo Electrónico Certificado: Servicio tecnológico de entrega de correos electrónicos, acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia- ONAC, que garantiza la validez jurídica y probatoria de un envío postal certificado por medios físicos. Genera la trazabilidad del envío de un mensaje de datos enviado en un correo electrónico, registrando la recepción por parte del destinatario, la lectura de este y el acceso al archivo adjunto enviado, certificando cada uno de estos eventos mediante una firma digital y una estampa cronológica que permita generar un acta de trazabilidad que garantizando el origen, el destino del mensaje, la fecha y la hora en que fue enviado y recibido el mensaje.	X		Se acoge su observacion y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			2, Se solicita agregar la definición de firma digital: Firma Digital: Técnica matemática que hace uso de un valor numérico asociado a un mensaje de datos y permite identificar la entidad originadora del mensaje (el firmante), y confirmar que el mensaje no ha sido modificado desde que fue firmado por el originador. De acuerdo con el parágrafo del artículo 28 de la ley 527 de 1999, el uso de una firma digital tiene la misma fuerza y efectos sobre un mensaje de datos que el uso de una firma manuscrita para un documento impreso.	X		Se acoge su observacion y se incluye la redacción en el proyecto de resolución.
			3, Se solicita modificar el título de la definición de firma digital central, pasándolo a Servicio de Firma Digital Central	X		Se acoge su observacion y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.

15/05/2020	Delia Flechas	Gerente de Desarrollo y Tecnología Registro Nacional de Tránsito - RUNT	4, Se solicita modificar el artículo 15, indicando que los CDA deben pagar el valor del correo certificado, y aclarando que la firma digital debe ser central así: Artículo 15. Procedimiento para la generación, firma y entrega del Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes virtual. Una vez registrada la aprobación de la revisión en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT , se generará de forma automática el Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes con código QR, firmado digitalmente de manera centralizada por el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT y el Centro de Diagnóstico Automotor – CDA en el que se haya efectuado la mencionada revisión; para lo cual, los Centros de Diagnóstico Automotor – CDA deberán disponer y mantener vigentes las firmas (servicio de firma digital central) y servicios de correo electrónico certificado que permitan la realización de este proceso ante las entidades de certificación digital, acreditadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC y que puedan interoperar con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.	X		Se acoge su observación y se ajusta la redacción en el proyecto de resolución.
			5, el literal u) del anexo técnico 1 hace referencia a que se incluye la firma autógrafa. Siendo un documento digital se solicita eliminar la firma autógrafa.		X	No acogida: de conformidad a lo reglado en el artículo 26 de la Resolución 3768 de 2013, el formato exige la firma autógrafa, situación que debe ir en concordancia con las demás reglamentaciones, motivo por el cual se hace la exigencia de la misma. Sin embargo se realiza aclaración en el párrafo, con la finalidad de indicar que se mantendrá la firma autógrafa por el periodo que se requiera el FUR físico, una vez se automatice se implementará la firma digital.
			7, Se sugiere modificar la palabra dígitos por caracteres, dado que dígitos se entiende como números de 0 a 9 y no limitar el número de caracteres, porque el nombre de las personas responsables saldrá incompleto, siendo un PDF no se justifica recortarlo.	X		Se acoge su observación y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			8, Se sugiere en el artículo 5, hacer claridad que quien envía el correo electrónico no es el CDA, dejando el párrafo así. Artículo 5. Entrega del Formato Uniforme de Resultados-FUR. Una vez realizada la Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes por parte del Centro de Diagnóstico Automotor-CDA debidamente registrado ante el Registro Nacional de Tránsito–RUNT. El Runt expedirá copia del Formato Uniforme de Resultados-FUR al propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor, el cual podrá ser entregado de manera digital a través del correo electrónico certificado informado por el solicitante o al inscrito ante en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT o en medio físico, según lo indique el solicitante.	X		Se acoge su observación y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			9, Se solicita aclarar que el CDA debe pagar el correo certificado y que usará el servicio de firma digital central. Artículo 14. Procedimiento para la generación, firma y entrega del Formato Uniforme de Resultados - FUR virtual. En los casos en los que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor objeto de revisión solicite que el Formato Uniforme de Resultados-FUR le sea entregado a través de correo electrónico certificado, el Centro de Diagnóstico Automotor – CDA deberá disponer y mantener vigentes las firmas (servicio de firma digital central) y servicios de correo electrónico certificado que permitan la realización de este proceso, ante las entidades de certificación digital, acreditadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC y que puedan interoperar con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.	X		Se acoge su observación y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			10, n el artículo 6 del Capítulo II, se sugiere dejar el párrafo de la siguiente forma, para que el manejo de estados continúe de la misma forma como se encuentra hoy en día en Producción y como se encuentra el desarrollo del control de cambios de Desmaterialización de RTM: "El vehículo automotor que habiendo sido sometido a la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica y cuyo resultado sea Reprobado, el propietario, poseedor o tenedor del vehículo contará con el término de quince (15) días calendario contados a partir de la fecha de Reprobación"	X		Se acoge su observación y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			11, Se sugiere adicionar un artículo que diga que el RUNT controlará la cantidad de RTM expedidas por hora. Los CDA deben registrar en el Runt un número de RTM menor o igual a la capacidad autorizada por línea por hora, de acuerdo con la hora de inicio de labores de cada Centro de Diagnóstico Automotor y el número de horas que está autorizado para trabajar al día.	X		Se acoge su observación y se incluye en la redacción en el proyecto de resolución.
			12, Se sugiere eliminar la anulación del trámite de duplicado, en los considerandos, dado que se va a requerir cuando se le pierda a un ciudadano el papel que a hoy manejan. Que en cumplimiento de lo establecido en la disposición anterior y en el Pacto por la Transformación Digital del Gobierno Nacional, se hace necesario desarrollar e implementar la virtualización del Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, lo cual impulsa la transformación digital, y, además, elimina uno de los trámites con mayor número de solicitudes por parte de los ciudadanos al año, como lo es el duplicado del Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.		X	No se acoge: El artículo 111 del Decreto Ley 2106 de 2019, por medio del cual se modificó el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, indica en su parágrafo primero que no será exigible el porte del Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, sino por el contrario, razón por la cual el agente de tránsito debiera proceder a consultar la misma a través del Registro Único Nacional de Tránsito- RUNT, motivo por el cual no se requerirá generar duplicados del mismo.
			13, Se sugiere incluir las instrucciones a los CDA respecto a los sustratos, teniendo en cuenta que si una persona que a hoy tiene la RTM en papel requiere generar un duplicado, debe ser impreso nuevamente en papel, dado que solo se podrá consultar el pdf si fue generado desde este nuevo proceso.		X	No se acoge: El artículo 111 del Decreto Ley 2106 de 2019, por medio del cual se modificó el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, indica en su parágrafo primero que no será exigible el porte del Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, sino por el contrario, razón por la cual el agente de tránsito debiera proceder a consultar la misma a través del Registro Único Nacional de Tránsito- RUNT, motivo por el cual no se requerirá generar duplicados del mismo.
			14, Se sugiere ordenar a los CDA finalizar las solicitudes y no dejar ninguna revisión abierta antes del inicio de operación de la RTM desmaterializada.		X	No se acoge: no es un tema objeto de la presente reglamentación.

			<p>EN EL ANEXO TÉCNICO NÚMERO DOS (2): De acuerdo a las observaciones realizadas por el Ministerio de Transporte en la capacitación funcional del nuevo proceso, en cuanto a la notificación de la RTM a Cancillería, sería bueno que en el formato de Revisión ANEXO 2 incluyan un campo que permita identificar la procedencia ( Nacional, Extranjero o Diplomático acuerdo a la marcación realizada en el registro de la solicitud), esto con el fin de identificar fácilmente las placas Nacionales que por formato se pueden cruzar con las Diplomáticas.</p>		X	No acogida: no hace parte del objeto de esta resolución.
			<p>EN EL ANEXO TÉCNICO NÚMERO DOS (2): Se sugiere unificar los logos que deben salir en el certificado de RTM, dado que numeral 2.1 contempla de los logos del Ministerio de Transporte y Registro único Nacional de Tránsito RUNT, así como le código QR y títulos. El numeral 2.2.1. En la parte superior izquierda, se encontrara el escudo de la Republica de Colombia con la leyenda "Republica de Colombia, Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible" en letra Helvética en negrilla. En el formato ejemplo se encuentra lo expresado en el numeral 2.2.1 y no lo mencionado en el numeral 2.1, es decir no sale el logo del Ministerio de Transporte ni del Runt.</p>	X		Se acoge su observacion y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			<p>EN EL ANEXO TÉCNICO NÚMERO DOS (2): Se solicita dejar la fecha de vencimiento todo a un año y no por clase, por lo cual, se solicita dejar la definición de fecha de vencimiento así: Fecha de vencimiento: Espacio para colocar la fecha de vencimiento de la prueba, en formato año, mes, día, indica el año en cuatro dígitos, el mes en dos dígitos y el día en dos dígitos, datos correspondientes al último día de validez del certificado y será llenado de manera automática. Estará conformada por 8 dígitos numéricos (aaaa/mm/dd) y el tipo de letra utilizado será Calibri.</p>		X	No acogida: Se establece la fecha de vencimiento por clase, de conformidad a lo establecido en el artículo 52 de la Ley 769 de 2002, en donde se regla lo concertuente a la primera revisión la cual esta atada a la clase de vehículos, haciendo 3 distinciones: vehículos nuevos de servicio particular, nuevos de servicio público y motocicletas y similares.
			<p>EN EL ANEXO TÉCNICO NÚMERO DOS (2): Se sugiere que el campo no indique el fabricante, dado que esa información no se posee en el Runt. Es diferente la marca al fabricante, por lo cual, se sugiere dejar la marca así: Marca: Espacio para colocar la marca del vehículo objeto de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, información que deberá ser traída de la registrada en el Registro Nacional Automotor. Estará conformada por 15 dígitos alfa-numéricos y el tipo de letra utilizado será Calibri. Observaciones de Tamaño: Se recomienda ampliar la longitud para los siguientes campos: · No. Motor y Chasis a 25 caracteres · VIN: 17 caracteres · Marca, Línea y Color: 50 Caracteres · Nombre propietario: 100 caracteres · Nombre Responsable: 100 caracteres</p>	X		Se acoge su observacion y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
17/05/2020	Ing. Ember Sanchez Valencia	N/A	<p>Artículo 11. Eliminar el Parágrafo Primero o modificar este parágrafo: Ya el CDA envía a nivel digital el Formato Uniforme de Resultados-FUR al Sistema de control y vigilancia SICOV, lo que daría una redundancia de datos teniendo que enviar esta información también al RUNT generando doble trabajo para el CDA. Además el tener que enviar la información doble va en contravía a los principios eficiencia y eficacia que le estado colombiano promulga en sus organizaciones. Texto propuesto: Parágrafo Primero. El Sistema de Control y Vigilancia SICOV, deberá implementar los mecanismos necesarios para cargar de manera automática Formato Uniforme de Resultados – FUR emitido Centro de Diagnóstico Automotor al Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT</p>		X	No acogida: Es importante que tenga presente que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirán como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte; por otro lado, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional la cual va a permitir un mejor análisis.
			<p>ANEXO TÉCNICO NÚMERO UNO (1) 1. FORMATO UNIFORME DE RESULTADOS –FUR: No limitar a firma Autógrafa si no incluir la posibilidad de firma digital. Texto propuesto: u. Nombre impreso, firma Autógrafa y/o firma digital del FUR por parte del Director Técnico autorizado por el representante legal del centro de diagnóstico automotor.</p>	X		Acogida: de conformidad a lo reglado en el artículo 26 de la Resolución 3768 de 2013, el formato exige la firma autografa, situacion que debe ir en concordancia con las demas reglamentaciones, motivo por el cual se hace la exigencia de la misma. Sin embargo se realiza aclaracion en el párrafo, con la finalidad de indicar que se mantendra la firma autógrafa por el periodo que se requiera el FUR fisico, una vez se automatice se implementara la firma digital.
			<p>ANEXO TÉCNICO NÚMERO UNO (1) 1. FORMATO UNIFORME DE RESULTADOS –FUR: Eliminar Nota, ya Cumplir con lo que pide esta nota es complicado debido a: 1. No se estipula cual es el manual que debe tener el CDA (manual de usuario, mantenimiento, eléctrico, partes, etc.) Cada uno de estos manuales tienen unas características especiales para cada fin en particular. 2. La dificultad en adquirir los manuales de los vehiculos, debido a que los fabricantes no liberan estos manuales o por líneas que no están comercialmente (R4, Willys etc). 3. Se limitaría la operación de los CDAs ya que podría realizar la RTM y EC a los vehículos de los que tenga los manuales. Además las normas técnica colombianas NTC 5375, NTC 6218 y NTC 6282 están diseñadas para revisar condiciones mínimas de seguridad por igual sin importar la marca, modelo o serie</p>		X	No acogida: Se busca a traves de lo dispuesto que se pueda contar con manuales para los vehiculos de nuevas tecnologias que ingresen al país como los dispuestos para Euro V, equivalentes y superiores.
			<p>Artículo 5, Primer párrafo: 1. Ampliar redacción a los vehículos eléctricos: "Artículo 5. Entrega del Formato Uniforme de Resultados-FUR. Una vez realizada la Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnicomecánica para vehículos eléctricos por parte del Centro de Diagnóstico Automotor-CDA ..." 2. Especificar a quién debe informar el solicitante, del correo electrónico certificado 3. Aclarar si el solicitante debe inscribir un correo en el RUNT y donde lo puede hacer (organismo de tránsito, en la misma aplicación del RUNT o en el CDA, etc.)</p>		X	No acogida: En la parte considerativa y en la definición de Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes virtual, se hace referencia que cuando se habla de "Revisión Técnicomecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnicomecánica", la expresion o revisión tecnicomecanicam hace referencia a los vehiculos electricos.

17/05/2020	Ing. HUMBERTO CEPEDA LOPEZ	N/A	Artículo 6, Primer párrafo: 1. Ampliar redacción a los vehículos eléctricos: "El vehículo automotor que habiendo sido sometido a la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnicomecánica para vehículos eléctricos ..."		X	No acogida: En la parte considerativa y en la definición de Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes virtual, se hace referencia que cuando se habla de "Revisión Técnicomecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnicomecánica", la expresión o revisión tecnicomecanicam hace referencia a los vehículos eléctricos.
			2. En concordancia con lo establecido en el Parágrafo del Artículo 28 de la Resolución 3768 de 2013, se debería hacer claridad de que en esta segunda revisión el vehículo "será objeto de una revisión sensorial completa para verificar que las condiciones generales del vehículo se mantienen, y se procederá a hacer una revisión gratuita de los aspectos probados en la visita inicial mediante revisión visual o revisión mecanizada, según corresponda". Incluir en la segunda revisión, la revisión mecanizada de los sistemas que tengan afectación por las reparaciones realizadas (p.e. efecto de la eficacia del frenado y adherencia por cambio de llantas o corrección de fugas)			
			Artículo 8 y Anexo técnico No. 1: 1. Según lo establecido en el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 3 de la Ley 1383 de 2020, "la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se debía realizar en Centros de Diagnóstico Automotor, legalmente constituidos, y los resultados de las mismas se consignarían en un documento uniforme cuyas características determinaría el Ministerio de Transporte". Por lo tanto, el FUR no se debe limitar a registrar los defectos, sino todos los resultados (sensorial y mecanizada)		X	No acogida: teniendo en cuenta que el FUR es el Formato que permite al CDA la verificación de la revisión técnica mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica, el mismo solo deberá contener los defectos, toda vez que el mismo es la guía que le permite al CDA contar con la información para proceder a realizar la segunda revisión o dejar alertar para mejoramientos al vehículo.
			2. El Anexo técnico establece el registro del resultado de las pruebas (armonizar con el cuerpo de la resolución, donde se menciona revisión mecanizada) y la inspección visual (revisión sensorial), no estableciendo específicamente el registro de solamente los defectos encontrados.			
			Artículo 9: 1. Modificar el nombre del Certificado, pues excluye a los vehículos eléctricos. Propuesta: "Certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnicomecánica para vehículos eléctricos"		X	No acogida: El nombre del Certificado esta conforme a lo dispuesto en el artículo 53 del la Ley 769 de 2002, en donde se estipula "la aceptación de las condiciones de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes del vehículo, se dará mediante el Certificado de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes", por lo cual para poder modificar este nombre se requiere una modificación en la Ley.
			Artículo 10 y 15: 1. No es claro a que se refiere la palabra "usar", pues se entiende del Artículo 15, que el Certificado de Revisión Técnicomecánica y de emisiones contaminantes virtual, es generado "de forma automática el Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes con código QR, firmado digitalmente de manera centralizada por el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT y el Centro de Diagnóstico Automotor - CDA en el que se haya efectuado la revisión.		X	No acogida: Se utiliza la palabra usar, para especificar que este sera el unico formato que se puede generar, dejando la especificación para que una vez en firme la resolución, no se siga utilizando el formato dispuesto en la Resolución 5111 de 2011.
			2. Igualmente, no es clara la participación del CDA en la generación automática del Certificado			
			Anexo técnico No. 1: 1. Definir el tamaño de la hoja del informe, así como el tipo y tamaño de letra.		X	No acogida: no se evidencia la necesidad de la misma.
			Anexo técnico No. 1: En numero del FUR, hacer claridad, a qué software se hace referencia, y si es el que utiliza el CDA para realizar las inspecciones, cual es el procedimiento de autorización.		X	No acogida: efectivamente se hace referencia al software con el que cuenta cada CDA. En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013.
			Anexo técnico No. 1: en emblema impreso "Vigilado Supertransporte" 4. Para dar relevancia al tema ambiental en la RTMyEC, sería conveniente, imprimir el logo de la autoridad ambiental que hizo la autorización de los equipos.		X	No acogida: No existe la obligación legal de colocar dentro del FUR el logo de la autoridad ambiental, la cual no es relevante para el objeto del FUR.
			Anexo técnico No. 1:, en aplicación del FUR, 5. Se recomienda presentar la descripción de la información en el mismo orden que tiene el diseño del formato. Es el caso de los literales g y h, que se encuentran entre la información del propietario y los datos del vehículo. Reordenar.		X	No existe relevancia para la reorganización,
			Anexo técnico No. 1,m en medición de luces altas y antiniebla: 6. En la norma NTC 5375, no se contempla la medición de la inclinación de luces altas ni antiniebla (exploradoras), pero en el formato se está definiendo campos para su registro.	X		Acogida parcialmente: en cuanto a la medición de luces alta se dará consecución solo para medición de intensidad, la inclinación y la desviación solo será verificada para las luces bajas.
			Anexo técnico No. 1, para tipo de motor existente: 7. No es claro para qué se pide el registro de "los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis", si estas son características del equipo de medición, no del vehículo.	X		Acogida, se modifica proyecto de resolución conforme a observación.
			8. Según lo establecido en el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 3 de la Ley 1383 de 2020, "la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se debía realizar en Centros de Diagnóstico Automotor, legalmente constituidos, y los resultados de las mismas se consignarían en un documento uniforme cuyas características determinaría el Ministerio de Transporte". Por lo tanto, el FUR no se debe limitar a registrar los defectos, sino todos los resultados (sensorial y mecanizada)		X	No acogida: teniendo en cuenta que el FUR es el Formato que permite al CDA la verificación de la revisión técnico- mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica, el mismo solo deberá contener los defectos, toda vez que el mismo es la guía que le permite al CDA contar con la información para proceder a realizar la segunda revisión o dejar alertar para mejoramientos al vehículo.
			Anexo técnico No. 1, en cuanto al numero de consecutivo FUR: 9. Se debe aclarar que no es el mismo establecido en el literal b. Número del FUR: Número consecutivo asignado por el sistema de software autorizado por el Ministerio de Transporte y dispuesto por el Centro de Diagnóstico Automotriz. El número a que se hace mención, en la actualidad es el No. consecutivo RUNT.		X	No acogida: En el anexo tecnico se establece de manera diferencial lo relacionado al numero FUR y el numero consecutivo RUNT, indicando en cada caso cual es su aplicación.
			Anexo técnico No. 1, para el registro fotografico, aclarar, que se debe garantizar que sea legible el número de las placas.	X		Se acoge su observación y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			Anexo técnico No. 1, para relacion de equipos perifericos: 11. Definir qué información de los equipos se debe relacionar: nombre del equipo, serial, PEF o LTOE cuando aplique. Aclarar que se debe relacionar todos los equipos, incluidos elevadores, detectores de holguras, termohigrometro, profundimetro, etc	X		Se acoge su observación y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			Anexo técnico No. 1, para nombres y apellidos impresos de los tecnicos, 12. Aclarar que el orden es nombre + apellidos		X	No acogida: cuando en el titulo se esta colocando nombre y apellido se esta indicando el orden.

			Anexo técnico No. 1, para nombre impreso o firma autografa: aclarar que es el nombre + apellido. No se establece, cómo se procederá con la firma manuscrita, cuando la entrega del FUR se realiza de manera digital a través del correo electrónico certificado informado por el solicitante o al inscrito ante en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT	X		Se acoge su observación y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			Anexo técnico No. 1 para el tem del documento debe ir paginado: 15. Definir, donde debe ir la numeración de las páginas	X		Se acoge su observación y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			Anexo técnico No. , para el tema de los manuales: 1. No se encuentra que relevancia tiene el poseer los manuales, cuando se están definiendo las características del informe. 2. No es claro, cómo se registrará en el FUR, los defectos de condiciones anormales, pues su presencia, según la NTC 5375, se registra como un defecto de la prueba mecanizada (análisis de gases u opacidad). No se podría colocar tanto en la prueba mecanizada, como en la revisión sensorial, pues se estaría duplicando los defectos.		X	No acogida: Se busca a través de lo dispuesto que para los vehículos de nuevas tecnologías que ingresen al país como los dispuestos para Euro V, equivalentes y superiores, se pueda contar con manuales. El defecto asociado a la 5375 y el defecto asociado a la norma técnica que esta evaluando. Por otro lado en el FUR solo se consignaran los defectos.
			Anexo técnico 2, para el tema del diseño de certificado: 18. En el diseño del certificado, se observa que no se presenta el logo del Ministerio de Transporte, sino el escudo de Colombia, junto con los nombres de los Ministerios de Transporte y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Adicional se observa, que en este recuadro se registrara el numero consecutivo.		X	No acogida: corresponde a una decisión interna por parte del Ministerio de Transporte, esto teniendo en cuenta las reglas de gobierno en línea.
			Anexo técnico 2, sobre lo datos del CDA: Se recomienda, que, en el certificado, quede explícito el municipio donde se expide el certificado, considerando que las líneas móviles prestan el servicio en diferentes municipios. Es necesario que se registre el Numero consecutivo RUNT, pues con este se da mutua trazabilidad al FUR, con el que el vehículo aprobó la RTMyEC		X	No acogida: En estos momentos la operatividad del sistema no cuenta con la información de los CDA móviles, lo cual impide el contar con una información sobre el lugar de expedición, hasta tanto se reglamente el registro de los CDA a través de la plataforma RUNT, no se cuenta con el factor de información para acceder a lo aquí solicitado.
			Anexo técnico 2, en los datos del cda: No es el nombre del propietario, es el nombre del CDA. La entidad que expide el certificado es el CDA, el cual es el establecimiento de comercio, pues existen varias razones sociales, propietarias de diferentes establecimientos (CDA), y los cuales son las entidades habilitadas.	X		Se acoge su observación y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			Anexo técnico 2, numero de nit: 23. Además de inscribir el NIT de la razón social, debería registrarse el número de la matrícula mercantil del establecimiento de comercio (CDA), pues estos últimos, son los habilitados por el Ministerio de Transporte.		X	No acogida: en estos momentos no se cuenta este tipo de información en el sistema RUNT, se preve con el registro de los organismos de apoyo centrar esta.
			Anexo técnico 2,m Para fecha de vencimiento: 24. EL CERTIFICADO NO DEBERÍA TENER FECHA DE VENCIMIENTO, PUES EL ESTADO DEL VEHÍCULO PUEDE CAMBIAR CON ACCIDENTES O INCIDENTES, ASÍ COMO POR HURTOS, POR LO QUE NO SERÍA PERTINENTE QUE EL CERTIFICADO MANTUVIERA SU VIGENCIA. Se debe recordar a los usuarios, de su obligación de realizar la RTMyEC con frecuencia anual.		X	No acogida: la Ley 769 del 2002, establece la periodicidad con la que se debe realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o técnico-mecánica, lo cual hace exigible que en el Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se haga la exigencia de la vigencia del mismo.
			Anexo técnico 2, para placa: 25. Considerar la longitud de las placas de vehículos extranjeros.	X		Se acoge su observación y se modifica la redacción en el proyecto de resolución.
			Anexo técnico 2: para cilindraje: 26. Indicar que se debe colocar las unidades cm3.		X	No acogida: ya se encuentra la descripción en el anexo técnico
			Artículo 7. Características del Formato Uniforme de Resultados-FUR: Se establece que en el inciso e. Logotipo e información del Centro de Diagnóstico Automotor- CDA en un espacio máximo de 12 cm de ancho por 2 cm de alto. Como mínimo deberá contener: nombre del establecimiento de comercio, NIT, teléfono, correo electrónico, dirección y ciudad. Al cual se le debe agregar: El logo del ente acreditador, el cual debe contener la norma bajo la cual está acreditado el CDA y su código de acreditación. Esto teniendo en cuenta que es condición obligatoria por parte de ONAC, a través de sus normas vigentes.	X		Se acoge su observación y se modifica en el proyecto de resolución.
			Se establece que en el inciso h. Medición de luces altas, intensidad e inclinación de las luces bajas, así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras. Se debe retirar la parte correspondiente a: así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras. La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras. El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes. Es necesario tener en cuenta que en el contenido del FUR propuesto en el Anexo 1, está contemplando: 4. Medición luces altas (NOTA FUERA DE TEXTO: tanto para la inclinación, como para la intensidad aparece en cada una de ellas 3 campos, para el registro de los valores medidos) (,,,) )		X	Acogida parcialmente: no se incluirá la medición de desviación en inclinación para luces altas o antiniebla, pero si se incluirá la medición de la intensidades de cada una de estas luces.

18/05/2020	Luz Marina Ossa	Gerente CDA del Norte S.A.S	<p>Suma de intensidad de las luces (NOTA FUERA DE TEXTO: Lo cual aplica, según dicho FUR, para las intensidades tomadas en los numerales 4, 5 y 6)  Intensidad Máximo Unidad Independiente () o simultanea ()  Se debe retirar la parte correspondiente a: Los numerales 4 y 6.  La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan ni la MEDICIÓN INDEPENDIENTE DE LA INCLINACIÓN Y LA INTENSIDAD PARA LAS LUCES ALTAS, NI PARA LAS DE ANTINEBLA/EXPLORADORA, menos aún establece RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces altas y las de antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras.  Se debe modificar IGUALMENTE el NUMERAL 7: El cual solo aplica para la SUMATORIA DE LAS LUCES SIMULTANEAS. No debe contemplarse el registro de valor alguno para intensidad de una luz independiente. (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m)  Las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, solo contempla un límite máximo para la sumatoria de las luces que encienden de manera simultánea y establece el defecto para su calificación. Por lo tanto, no debe contemplarse la posibilidad de registrar valor alguno para intensidad de una luz independiente. Nótese igualmente que las normas vigentes no establecen defecto alguno para la simultaneidad por cada tipo de luz (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m).  El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p>	X	No acogida: Se incluirá la medición de la intensidad de cada una de las luces, que enciendan de manera simultánea, registrando el valor de la intensidad de cada una de estas, se debe registrar la cantidad de luces independientes y la cantidad de luces simultaneas.
			<p>Se establece que en el inciso i. Tipo de motor existente en el vehículo, por ejemplo: OTTO 4T o 2T, Diésel, eléctrico, híbrido, y eléctrico; incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis.  Se debe retirar la parte correspondiente a: incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis.  Las Normas Técnicas Colombianas - NTC 5365, 4983 y 4231, establecen los valores que puede tener el PEF O FEP y LTOE, para los equipos de emisiones contaminantes para los ciclos OTTO 4T o 2T, Diésel e híbrido. Es decir, son especificaciones técnicas propias de los equipos para la determinación de las EMISIONES CONTAMINANTES, en las diferentes líneas de inspección.  Jamás los valores de PEF O FEP y LTOE, permitirán determinar o hacer aporte alguno a las características o especificaciones respecto del tipo de automotor que posea cada automotor a inspeccionar.</p>	X	No acogida : El valor del PEF o FEP del analizador de gases el un determinante para el diagnóstico de emisiones entregado por el equipo, por otro lado también es utilizado en las pruebas de exactitud para el canal de HC realizadas por la autoridad competente. De igual forma sucede con el LTOE (estándar) para la prueba de opacidad.
			<p>Se establece que en el inciso j. En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL".  Se debe quitar el campo KILOMETRAJE y LO DEFINIDO para su diligenciamiento, esto es: En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL".  En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, no existe referencia o condición alguna relacionada con el kilometraje recorrido por el automotor, menos aún especificación o restricción para realizar o no, alguna de las pruebas a las que debe ser sometido durante la ejecución de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.  Este es un dato que en nada beneficia, ni le aporta al proceso de la RTMYEC, tanto es así, que es igual de valido, que se pueda registrar o no, durante el proceso de recepción de cada automotor. Es decir, no posee, ni tiene trascendencia, ni hace parte de condición alguna para que el vehículo sea aceptado, inspeccionado y aprobado en un CDA.  Además, no termina siendo parámetro alguno de control o de verificación respecto del uso de los automotores, ya que mismo, puede estar sin funcionar o no poseerlo. Es más, tampoco es factible dentro de un Centro de Diagnóstico Automotor, el establecer si funciona correctamente.  Por lo tanto, le solicitamos eliminar de los campos a diligenciar en el FUR, el del KILOMETRAJE.</p>	X	No acogida: No se está solicitando que se evalué como defecto, tampoco se está indicando que el no funcionamiento o inexistencia de este impida la evaluación del mismo, únicamente es un dato informativo y de control tanto para el propietario del vehículo como para este ente ministerial
			<p>Se establece al final de los incisos NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.  En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de "los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar".  Menos aún es recomendable establecerlo de manera general al incluirlo como "LOS MANUALES", lo cual generaría una obligación indeterminada, ya que no podríamos establecer, ni siguiera a ciencia cierta, cuando tendríamos la totalidad de los manuales que le permitan a cada CDA asegurar que poseen la toda la información que tiene relación alguna con cada automotor. Igualmente, es imposible establecer, como se manejaría dicha información, respecto de los automotores a los cuales se les han cambiado piezas o partes y que las mismas no sean originales.  Por lo tanto, es necesario retirar la condición especificada en la NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p>	X	No acogida: Se busca a traves de lo dispuesto que para los vehiculos de nuevas tecnologias que ingresen al país como los dispuestos para Euro V, equivalentes y superiores, se pueda contar con manuales.



		<p>En el numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar la Autonomía/Potencia.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: El campo de Autonomía/Potencia.</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la “Autonomía/Potencia” de los automotores a ser inspeccionados.</p> <p>Además, es muy claro que sería imposible para los CDA’s, determinar la Autonomía y la Potencia que posee cada automotor, al ingresar a sus instalaciones, ya que, por definición, estas están dadas así:</p> <p>AUTOMIA: Distancia máxima que puede recorrer un medio de transporte con el máximo de combustible o carga de sus baterías, la cual está directamente relacionada con el uso de la energía de estos cuatro indicadores: 1. Pérdida de eficacia aerodinámica (arrastre del aire sobre el cuerpo del coche y área frontal) 2. Pérdidas de arrastre de neumáticos (aerodinámica y rodadura de los neumáticos) 3. Pérdidas del tren de tracción (variador, motor, caja de cambios, rodamientos) 4. Pérdidas auxiliares (cargas de 12V, ventiladores y bombas, luces, etc.)</p> <p>POTENCIA: Es el trabajo o la energía desarrollados en la unidad de tiempo. La potencia del motor se obtiene, en cualquier régimen, multiplicando el par motor (determinado por la componente de la fuerza ejercida por los gases en la dirección de la biela, multiplicada por la distancia entre el eje de la biela y el del árbol motor) por la velocidad angular. El par motor, que corresponde a la fuerza desarrollada durante la rotación, alcanza su valor máximo a un determinado régimen (inferior al de la potencia máxima), a partir del cual disminuye al aminorarse el rendimiento volumétrico y mecánico (debido al aumento de las pérdidas por rozamiento en los órganos fundamentales del motor y en los mecanismos auxiliares que éste arrastra).</p> <p>Los centros de diagnóstico automotor, no están dados, ni poseen, ni tienen la capacidad operativa, ni elementos, ni herramientas y equipos para realizar las mediciones, para obtener estos cálculos.</p> <p>Por lo tanto, es necesario, retirar del numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, el campo Autonomía/Potencia.</p>	X		se acoge ya que verificando información con un importador de vehículos eléctricos, indican que no hay un valor que sea comparativo con el cilindraje de un vehículo de combustión interna, de tal modo se debe suprimir estar casilla, sin embargo se deberá registrar la potencia en los casos que aplique
		<p>En el numeral 11b. VEHÍCULOS CICLO DIESEL (opacidad), VALOR LTOE (l), del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar RPM en Ralentí, de cada ciclo, al igual que el campo para los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Es necesario retirar esta condición, ya que dentro de lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC 4231, vigente, no contempla ni la condición para determinar el porcentaje de opacidad en velocidad ralentí y menos aún que al combustible tipo diesel, se le determinen concentraciones del NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Por lo tanto, se requiere retirar del FUR, el campo para diligenciar RPM en Ralentí, de cada ciclo, al igual que el de los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p>		X	No acogida: a pesar de que hoy en día no se realice la medición del (NO) será incluido por futuras modificaciones a este proceso, a pesar de que se realice la medición de la opacidad a rpm gobernada es necesario también incluir la rpm ralentí con el fin de verificar y llevar trazabilidad de esta información.
		<p>En el numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la “PRESIÓN DE LAS LLANTAS” de los automotores a ser inspeccionados.</p> <p>Tampoco existe defecto alguno definido para determinar la aprobación o rechazo respecto de los niveles aire que debe tener la presión de las llantas de los automotores. Por lo tanto, no es calificable dicha condición.</p> <p>El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p> <p>Por lo tanto, se debe retirar del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, en su numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, lo correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p>		X	No acogida: el registro de la presión del aire de las llantas a pesar de que no se encuentre contemplado por la NTC 5375 es necesario con el fin de llevar el control de la presión de aire con la cual ingresan los vehículos al centro de diagnóstico.
		<p>En el cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, aparece: Nota: Causal de Rechazo a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A.</p> <p>b) La cantidad total de defectos sea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Igual o superior a 10 para vehículos Livianos Particulares y Pesados Particulares</li> <li>● Igual o superior a 7 para vehículos Motocarros, Cuatrimotos, Mototriciclos y Cuadriciclos</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos Livianos públicos, Pesados públicos, Motocicleta, Ciclomotor y Tricimoto</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos de enseñanza automovilística.</li> <li>● Igual o superior a 1 para vehículos de enseñanza automovilística tipo Cuatrimotos, Mototriciclos, Cuadriciclos, Ciclomotor, Tricimoto</li> <li>● Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares</li> </ul> <p>En el aparte b), aparece como ultima causal de rechazo: Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares.</p> <p>Dicha causal ya está definida y entendida en el aparte a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A, por lo tanto, se solicita sea retirada.</p>		X	No acogida: Dado que se trata de otra clase de vehículo es necesario dejar la indicada.

			<p>Artículo 7. Características del Formato Uniforme de Resultados-FUR: Se establece que en el inciso e. Logotipo e información del Centro de Diagnóstico Automotor- CDA en un espacio máximo de 12 cm de ancho por 2 cm de alto. Como mínimo deberá contener: nombre del establecimiento de comercio, NIT, teléfono, correo electrónico, dirección y ciudad.</p> <p>Al cual se le debe agregar: El logo del ente acreditador, el cual debe contener la norma bajo la cual está acreditado el CDA y su código de acreditación.</p> <p>Esto teniendo en cuenta que es condición obligatoria por parte de ONAC, a través de sus normas vigentes.</p>	X		Se acoge su observación y se adiciona en el Formato FUR.
			<p>Se establece que en el inciso h. Medición de luces altas, intensidad e inclinación de las luces bajas, así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras.</p> <p>La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras. El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p>	X		Acogida parcialmente: no se incluirá la medición de desviación en inclinación para luces altas o antiniebla, pero si se incluirá la medición de la intensidad de cada una de estas luces.
			<p>Suma de intensidad de las luces (NOTA FUERA DE TEXTO: Lo cual aplica, según dicho FUR, para las intensidades tomadas en los numerales 4, 5 y 6)</p> <p>Intensidad Máximo Unidad Independiente (I) o simultánea (I)</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: Los numerales 4 y 6.</p> <p>La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan ni la MEDICIÓN INDEPENDIENTE DE LA INCLINACIÓN Y LA INTENSIDAD PARA LAS LUCES ALTAS, NI PARA LAS DE ANTINIEBLA/EXPLORADORA, menos aún establece RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces altas y las de antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras.</p> <p>Se debe modificar IGUALMENTE el NUMERAL 7: El cual solo aplica para la SUMATORIA DE LAS LUCES SIMULTANEAS. No debe contemplarse el registro de valor alguno para intensidad de una luz independiente. (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m)</p> <p>Las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, solo contemplan un límite máximo para la sumatoria de las luces que encienden de manera simultánea y establece el defecto para su calificación. Por lo tanto, no debe contemplarse la posibilidad de registrar valor alguno para intensidad de una luz independiente. Nótese igualmente que las normas vigentes no establecen defecto alguno para la simultaneidad por cada tipo de luz (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m).</p> <p>El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p>		X	No acogida: Se incluirá la medición de la intensidad de cada una de las luces, que enciendan de manera simultánea, registrando el valor de la intensidad de cada una de estas, se debe registrar la cantidad de luces independientes y la cantidad de luces simultáneas.
			<p>Se establece que en el inciso i. Tipo de motor existente en el vehículo, por ejemplo: OTTO 4T o 2T, Diésel, eléctrico, híbrido, y eléctrico; incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis.</p> <p>Las Normas Técnicas Colombianas - NTC 5365, 4983 y 4231, establecen los valores que puede tener el PEF O FEP y LTOE, para los equipos de emisiones contaminantes para los ciclos OTTO 4T o 2T, Diésel e híbrido. Es decir, son especificaciones técnicas propias de los equipos para la determinación de las EMISIONES CONTAMINANTES, en las diferentes líneas de inspección.</p> <p>Jamás los valores de PEF O FEP y LTOE, permitirán determinar o hacer aporte alguno a las características o especificaciones respecto del tipo de automotor que posea cada automotor a inspeccionar.</p>		X	No acogida : El valor del PEF o FEP del analizador de gases es un determinante para el diagnóstico de emisiones entregado por el equipo, por otro lado también es utilizado en las pruebas de exactitud para el canal de HC realizadas por la autoridad competente. De igual forma sucede con el LTOE (estándar) para la prueba de opacidad.

18/05/2020	GUSMEN PEÑA VELASCO	Representante Legal CDA BARBOSA SERVI NORTE	<p>Se establece que en el inciso j. En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL".</p> <p>Se debe quitar el campo KILOMETRAJE y LO DEFINIDO para su diligenciamiento, esto es: En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL".</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, no existe referencia o condición alguna relacionada con el kilometraje recorrido por el automotor, menos aún especificación o restricción para realizar o no, alguna de las pruebas a las que debe ser sometido durante la ejecución de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.</p> <p>Este es un dato que en nada beneficia, ni le aporta al proceso de la RTMYEC, tanto es así, que es igual de válido, que se pueda registrar o no, durante el proceso de recepción de cada automotor. Es decir, no posee, ni tiene trascendencia, ni hace parte de condición alguna para que el vehículo sea aceptado, inspeccionado y aprobado en un CDA.</p> <p>Además, no termina siendo parámetro alguno de control o de verificación respecto del uso de los automotores, ya que mismo, puede estar sin funcionar o no poseerlo. Es más, tampoco es factible dentro de un Centro de Diagnóstico Automotor, el establecer si funciona correctamente.</p> <p>Por lo tanto, le solicitamos eliminar de los campos a diligenciar en el FUR, el del KILOMETRAJE.</p>	X	No acogida: No se está solicitando que se evalúe como defecto, tampoco se está indicando que el no funcionamiento o inexistencia de este impida la evaluación del mismo, únicamente es un dato informativo y de control tanto para el propietario del vehículo como para este ente ministerial
			<p>Se establece al final de los incisos NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de "los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar".</p> <p>Menos aún es recomendable establecerlo de manera general al incluirlo como "LOS MANUALES", lo cual generaría una obligación indeterminada, ya que no podríamos establecer, ni siguiera a ciencia cierta, cuando tendríamos la totalidad de los manuales que le permitan a cada CDA asegurar que poseen la toda la información que tiene relación alguna con cada automotor. Igualmente, es imposible establecer, como se manejaría dicha información, respecto de los automotores a los cuales se les han cambiado piezas o partes y que las mismas no sean originales.</p> <p>Por lo tanto, es necesario retirar la condición especificada en la NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p>	X	Se busca a traves de lo dispuesto que para los vehiculos de nuevas tecnologías que ingresen al país como los dispuestos para Euro V, equivalentes y superiores, se pueda contar con manuales.
			<p>En el numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar la Autonomía/Potencia.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: El campo de Autonomía/Potencia.</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la "Autonomía/Potencia" de los automotores a ser inspeccionados. Además, es muy claro que sería imposible para los CDA's, determinar la Autonomía y la Potencia que posee cada automotor, al ingresar a sus instalaciones, ya que, por definición, estas están dadas así:</p> <p>AUTOMIA: Distancia máxima que puede recorrer un medio de transporte con el máximo de combustible o carga de sus baterías, la cual está directamente relacionada con el uso de la energía de estos cuatro indicadores: 1. Pérdida de eficacia aerodinámica (arrastre del aire sobre el cuerpo del coche y área frontal) 2. Pérdidas de arrastre de neumáticos (aerodinámica y rodadura de los neumáticos) 3. Pérdidas del tren de tracción (variador, motor, caja de cambios, rodamientos) 4. Pérdidas auxiliares (cargas de 12V, ventiladores y bombas, luces, etc.)</p> <p>POTENCIA: Es el trabajo o la energía desarrollados en la unidad de tiempo. La potencia del motor se obtiene, en cualquier régimen, multiplicando el par motor (determinado por la componente de la fuerza ejercida por los gases en la dirección de la biela, multiplicada por la distancia entre el eje de la biela y el del árbol motor) por la velocidad angular. El par motor, que corresponde a la fuerza desarrollada durante la rotación, alcanza su valor máximo a un determinado régimen (inferior al de la potencia máxima), a partir del cual disminuye al aminorarse el rendimiento volumétrico y mecánico (debido al aumento de las pérdidas por rozamiento en los órganos fundamentales del motor y en los mecanismos auxiliares que éste arrastra).</p> <p>Los centros de diagnóstico automotor, no están dados, ni poseen, ni tienen la capacidad operativa, ni elementos, ni herramientas y equipos para realizar las mediciones, para obtener estos cálculos. Por lo tanto, es necesario, retirar del numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, el campo Autonomía/Potencia.</p>	X	Se acoge ya que verificando información con un importador de vehículos eléctricos, indican que no hay un valor que sea comparativo con el cilindraje de un vehículo de combustión interna, de tal modo se debe suprimir estar casilla, sin embargo se deberá registrar la potencia en los cases que aplique
			<p>En el numeral 11b. VEHÍCULOS CICLO DIESEL (opacidad), VALOR LTOE (), del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar RPM en Ralentí, de cada ciclo, al igual que el campo para los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Es necesario retirar esta condición, ya que dentro de lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC 4231, vigente, no contempla ni la condición para determinar el porcentaje de opacidad en velocidad ralentí y menos aún que al combustible tipo diesel, se le determinen concentraciones del NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Por lo tanto, se requiere retirar del FUR, el campo para diligenciar RPM en Ralentí, de cada ciclo, al igual que el de los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p>	X	No acogida: a pesar de que hoy en día no se realice la medición del (NO) será incluido por futuras modificaciones a este proceso, a pesar de que se realice la medición de la opacidad a rpm gobernada es necesario también incluir la rpm ralentí con el fin de verificar y llevar trazabilidad de esta información.

		<p>En el numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la “PRESIÓN DE LAS LLANTAS” de los automotores a ser inspeccionados.</p> <p>Tampoco existe defecto alguno definido para determinar la aprobación o rechazo respecto de los niveles aire que debe tener la presión de las llantas de los automotores. Por lo tanto, no es calificable dicha condición.</p> <p>El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p> <p>Por lo tanto, se debe retirar del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, en su numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, lo correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p>		X	No acogida: el registro de la presión del aire de las llantas a pesar de que no se encuentre contemplado por la NTC 5375 es necesario con el fin de llevar el control de la presión de aire con la cual ingresan los vehículos al centro de diagnóstico.
		<p>En el cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, aparece: Nota: Causal de Rechazo a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A.</p> <p>b) La cantidad total de defectos sea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Igual o superior a 10 para vehículos Livianos Particulares y Pesados Particulares</li> <li>● Igual o superior a 7 para vehículos Motocarros, Cuatrimotos, Mototriciclos y Cuadriciclos</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos Livianos públicos, Pesados públicos, Motocicleta, Ciclomotor y Tricimoto</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos de enseñanza automovilística.</li> <li>● Igual o superior a 1 para vehículos de enseñanza automovilística tipo Cuatrimotos, Mototriciclos, Cuadriciclos, Ciclomotor, Tricimoto</li> <li>● Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares</li> </ul> <p>En el aparte b), aparece como última causal de rechazo: Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares.</p> <p>Dicha causal ya está definida y entendida en el aparte a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A., por lo tanto, se solicita sea retirada.</p>		X	No acogida: dado que se trata de otra clase de vehículo es necesario dejar la indicada.
		<p>Artículo 7. Características del Formato Uniforme de Resultados-FUR: Se establece que en el inciso e. Logotipo e información del Centro de Diagnóstico Automotor- CDA en un espacio máximo de 12 cm de ancho por 2 cm de alto. Como mínimo deberá contener: nombre del establecimiento de comercio, NIT, teléfono, correo electrónico, dirección y ciudad.</p> <p>Al cual se le debe agregar: El logo del ente acreditador, el cual debe contener la norma bajo la cual está acreditado el CDA y su código de acreditación.</p> <p>Esto teniendo en cuenta que es condición obligatoria por parte de ONAC, a través de sus normas vigentes.</p>		X	Se acoge su observación y se adiciona en el Formato FUR
		<p>Se establece que en el inciso h. Medición de luces altas, intensidad e inclinación de las luces bajas, así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras.</p> <p>La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras. El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p>		X	Acogida parcialmente: no se incluirá la medición de desviación en inclinación para luces altas o antiniebla, pero si se incluirá la medición de la intensidad de cada una de estas luces.

18/05/2020	N/A	CDA TRANVÍA BUENOS AIRES S.A.S	<p>Suma de intensidad de las luces (NOTA FUERA DE TEXTO: Lo cual aplica, según dicho FUR, para las intensidades tomadas en los numerales 4, 5 y 6) Intensidad Máximo Unidad Independiente (I) o simultánea (I) Se debe retirar la parte correspondiente a: Los numerales 4 y 6. La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan ni la MEDICIÓN INDEPENDIENTE DE LA INCLINACIÓN Y LA INTENSIDAD PARA LAS LUCES ALTAS, NI PARA LAS DE ANTINEBLA/EXPLORADORA, menos aún establece RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces altas y las de antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras. Se debe modificar IGUALMENTE el NUMERAL 7: El cual solo aplica para la SUMATORIA DE LAS LUCES SIMULTANEAS. No debe contemplarse el registro de valor alguno para intensidad de una luz independiente. (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m) Las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, solo contempla un límite máximo para la sumatoria de las luces que encienden de manera simultánea y establece el defecto para su calificación. Por lo tanto, no debe contemplarse la posibilidad de registrar valor alguno para intensidad de una luz independiente. Nótese igualmente que las normas vigentes no establecen defecto alguno para la simultaneidad por cada tipo de luz (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m). El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p>		X	No acogida: Se incluirá la medición de la intensidad de cada una de las luces, que enciendan de manera simultánea, registrando el valor de la intensidad de cada una de estas, se debe registrar la cantidad de luces independientes y la cantidad de luces simultaneas.
			<p>Se establece que en el inciso i. Tipo de motor existente en el vehículo, por ejemplo: OTTO 4T o 2T, Diésel, eléctrico, híbrido, y eléctrico; incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis. Se debe retirar la parte correspondiente a: incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis. Las Normas Técnicas Colombianas - NTC 5365, 4983 y 4231, establecen los valores que puede tener el PEF O FEP y LTOE, para los equipos de emisiones contaminantes para los ciclos OTTO 4T o 2T, Diésel e híbrido. Es decir, son especificaciones técnicas propias de los equipos para la determinación de las EMISIONES CONTAMINANTES, en las diferentes líneas de inspección. Jamás los valores de PEF O FEP y LTOE, permitirán determinar o hacer aporte alguno a las características o especificaciones respecto del tipo de automotor que posea cada automotor a inspeccionar.</p>		X	No acogida : El valor del PEF o FEP del analizador de gases el un determinante para el diagnóstico de emisiones entregado por el equipo, por otro lado también es utilizado en las pruebas de exactitud para el canal de HC realizadas por la autoridad competente. De igual forma sucede con el LTOE (estándar) para la prueba de opacidad.
			<p>Se establece que en el inciso j. En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL". Se debe quitar el campo KILOMETRAJE y LO DEFINIDO para su diligenciamiento, esto es: En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL". En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, no existe referencia o condición alguna relacionada con el kilometraje recorrido por el automotor, menos aún especificación o restricción para realizar o no, alguna de las pruebas a las que debe ser sometido durante la ejecución de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes. Este es un dato que en nada beneficia, ni le aporta al proceso de la RTMYEC, tanto es así, que es igual de valido, que se pueda registrar o no, durante el proceso de recepción de cada automotor. Es decir, no posee, ni tiene trascendencia, ni hace parte de condición alguna para que el vehículo sea aceptado, inspeccionado y aprobado en un CDA. Además, no termina siendo parámetro alguno de control o de verificación respecto del uso de los automotores, ya que mismo, puede estar sin funcionar o no poseerlo. Es más, tampoco es factible dentro de un Centro de Diagnóstico Automotor, el establecer si funciona correctamente. Por lo tanto, le solicitamos eliminar de los campos a diligenciar en el FUR, el del KILOMETRAJE.</p>		X	No acogida: No se está solicitando que se evalué como defecto, tampoco se está indicando que el no funcionamiento o inexistencia de este impida la evaluación del mismo, únicamente es un dato informativo y de control tanto para el propietario del vehículo como para este ente ministerial
			<p>Se establece al final de los incisos NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar. En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de "los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar". Menos aún es recomendable establecerlo de manera general al incluirlo como "LOS MANUALES", lo cual generaría una obligación indeterminada, ya que no podríamos establecer, ni siquiera a ciencia cierta, cuando tendríamos la totalidad de los manuales que le permitan a cada CDA asegurar que poseen la toda la información que tiene relación alguna con cada automotor. Igualmente, es imposible establecer, como se manejaría dicha información, respecto de los automotores a los cuales se les han cambiado piezas o partes y que las mismas no sean originales. Por lo tanto, es necesario retirar la condición especificada en la NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p>		X	Se busca a traves de lo dispuesto que para los vehiculos de nuevas tecnologias que ingresen al país como los dispuestos para Euro V, equivalentes y superiores, se pueda contar con manuales.

		<p>En el numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar la Autonomía/Potencia.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: El campo de Autonomía/Potencia.</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la “Autonomía/Potencia” de los automotores a ser inspeccionados. Además, es muy claro que sería imposible para los CDA’s, determinar la Autonomía y la Potencia que posee cada automotor, al ingresar a sus instalaciones, ya que, por definición, estas están dadas así:</p> <p>AUTOMIA: Distancia máxima que puede recorrer un medio de transporte con el máximo de combustible o carga de sus baterías, la cual está directamente relacionada con el uso de la energía de estos cuatro indicadores: 1. Pérdida de eficacia aerodinámica (arrastre del aire sobre el cuerpo del coche y área frontal) 2. Pérdidas de arrastre de neumáticos (aerodinámica y rodadura de los neumáticos) 3. Pérdidas del tren de tracción (variador, motor, caja de cambios, rodamientos) 4. Pérdidas auxiliares (cargas de 12V, ventiladores y bombas, luces, etc.)</p> <p>POTENCIA: Es el trabajo o la energía desarrollados en la unidad de tiempo. La potencia del motor se obtiene, en cualquier régimen, multiplicando el par motor (determinado por la componente de la fuerza ejercida por los gases en la dirección de la biela, multiplicada por la distancia entre el eje de la biela y el del árbol motor) por la velocidad angular. El par motor, que corresponde a la fuerza desarrollada durante la rotación, alcanza su valor máximo a un determinado régimen (inferior al de la potencia máxima), a partir del cual disminuye al aminorarse el rendimiento volumétrico y mecánico (debido al aumento de las pérdidas por rozamiento en los órganos fundamentales del motor y en los mecanismos auxiliares que éste arrastra).</p> <p>Los centros de diagnóstico automotor, no están dados, ni poseen, ni tienen la capacidad operativa, ni elementos, ni herramientas y equipos para realizar las mediciones, para obtener estos cálculos. Por lo tanto, es necesario, retirar del numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, el campo Autonomía/Potencia.</p>	X		Se acoge ya que verificando información con un importador de vehículos eléctricos, indican que no hay un valor que sea comparativo con el cilindraje de un vehículo de combustión interna, de tal modo se debe suprimir estar casilla, sin embargo se deberá registrar la potencia en los casos que aplique.
		<p>En el numeral 11b. VEHÍCULOS CICLO DIESEL (opacidad), VALOR LTOE (I), del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar RPM en Ralentí, de cada ciclo, al igual que el campo para los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Es necesario retirar esta condición, ya que dentro de lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC 4231, vigente, no contempla ni la condición para determinar el porcentaje de opacidad en velocidad ralentí y menos aún que al combustible tipo diesel, se le determinen concentraciones del NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Por lo tanto, se requiere retirar del FUR, el campo para diligenciar RPM en Ralentí, de cada ciclo, al igual que el de los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p>	X		No acogida: a pesar de que hoy en día no se realice la medición del (NO) será incluido por futuras modificaciones a este proceso, a pesar de que se realice la medición de la opacidad a rpm gobernada es necesario también incluir la rpm ralentí con el fin de verificar y llevar trazabilidad de esta información.
		<p>En el numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la “PRESIÓN DE LAS LLANTAS” de los automotores a ser inspeccionados.</p> <p>Tampoco existe defecto alguno definido para determinar la aprobación o rechazo respecto de los niveles aire que debe tener la presión de las llantas de los automotores. Por lo tanto, no es calificable dicha condición.</p> <p>El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p> <p>Por lo tanto, se debe retirar del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, en su numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, lo correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p>	X		No acogida: el registro de la presión del aire de las llantas a pesar de que no se encuentre contemplado por la NTC 5375 es necesario con el fin de llevar el control de la presión de aire con la cual ingresan los vehículos al centro de diagnóstico.
		<p>En el cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, aparece: Nota: Causal de Rechazo a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A.</p> <p>b) La cantidad total de defectos sea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Igual o superior a 10 para vehículos Livianos Particulares y Pesados Particulares</li> <li>● Igual o superior a 7 para vehículos Motocarros, Cuatrimotos, Mototriciclos y Cuadriciclos</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos Livianos públicos, Pesados públicos, Motocicleta, Ciclomotor y Tricimoto</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos de enseñanza automovilística.</li> <li>● Igual o superior a 1 para vehículos de enseñanza automovilística tipo Cuatrimotos, Mototriciclos, Cuadriciclos, Ciclomotor, Tricimoto</li> <li>● Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares</li> </ul> <p>En el aparte b), aparece como ultima causal de rechazo: Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares.</p> <p>Dicha causal ya está definida y entendida en el aparte a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A., por lo tanto, se solicita sea retirada.</p>	X		No acogida: dado que se trata de otra clase de vehículo es necesario dejar la indicada.

		<p>Artículo 5 Actualmente los CDA enviamos toda la información del FUR al SICOV firmada biométricamente con Huella dactilar. Podría acompañarse de firma digital, y para hacer un proceso mas simple, mas seguro y transparente, se puede exigir que los proveedores de SICOV transmitan automáticamente toda la información del FUR al HQ RUNT mediante conexión WEB SERVICE y adicionalmente, que los proveedores el SICOV se acrediten ante el ONAC como entidad Servicio tecnológico de entrega de correos electrónicos acreditado ante ONAC, para el envío automático mediante Correo Electrónico Certificado al email del propietario del vehículo y al CDA o permitir la descarga para que el CDA lo pueda reenviar al cliente, si este lo desea por otro medio. Este costo los proveedores de SICOV , lo pueden cubrir dentro de la tarifa que ya manejan, lo cual no generaría costos adicionales a la revisión técnico mecánica. Con esto se reforzaría la vigilancia del SICOV.</p>		X	<p>No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos analisis.</p>
		<p>Artículo 10: Actualmente el HQ RUNT genera directamente el Certificado y El CDA lo imprime. La generación del Certificado por parte del CDA puede tener debilidades que sean aprovechadas para el fraude. Con el fin de dar seguridad, simplicidad y transparencia al proceso de generación de rechazo y/o aprobación de inspecciones y la generación del respectivo Certificado, el SICOV, de acuerdo a la información recibida del CDA y firmada Biométricamente por huella y acompañada de firma digital del CDA, enviará de manera automática al HQ RUNT la información del FUR mediante conexión WEB SERVICE y recibir del HQ RUNT de manera automática el Certificado de Revisión técnico mecánica con el código QR y para hacer un proceso mas simple y mas seguro se puede exigir que los proveedores de SICOV se acrediten ante el ONAC como entidad Servicio tecnológico de entrega de correos electrónicos acreditado ante ONAC, para el envío automático mediante Correo Electrónico Certificado al email del propietario del vehículo registrado en el FUR, en el RUNT y al CDA o permitir la descarga para que lo pueda reenviar al cliente si lo desea por otro medio. Con esto se reforzaría la vigilancia del SICOV.</p>		X	<p>No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos analisis.</p>
		<p>Artículo 11: La aprobación se da por medio del software de gestión del CDA si se cumplen las especificaciones de la Normatividad técnica y legal aplicable. La expedición del certificado debe ser de manera automática y mediante la interacción con el SICOV y el HQ RUNT. El SICOV una vez recibe la información del FUR firmada biométrica y digitalmente, y valida que el vehiculo es aprobado, envía la información del FUR al HQ RUNT, mediante conexión WEB SERVICE y recibe por el mismo medio el CERTIFICADO Y QR respectivo; el SICOV como entidad de servicio tecnológico, envía por email a la dirección de email del cliente registrado en el FUR, en el RUNT y al CDA.. o SICOV dispondrán de una página donde se pueda descargar el FUR. El Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, o en formato descargable a través del módulo de consulta al ciudadano en la página web del Registro Único Nacional de Tránsito- RUNT.</p>		X	<p>No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos analisis.</p>
		<p>Artículo 11. Parágrafo Primero: El SICOV deberá cargar de manera automática la información del Formato Uniforme de Resultados – FUR al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, una vez se encuentre disponible dicha funcionalidad.</p>		X	<p>No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos analisis.</p>
		<p>Artículo 11. Parágrafo Segundo: Eliminar, pues ya se expuso el control que realizará el SICOV.</p>		X	<p>No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos analisis.</p>
		<p>Artículo 13: Cargue de resultados Formato Uniforme de Resultados – FUR al sistema RUNT. EL SICOV de manera automática y mediante conexión WEB SERVICE debe registrar la información de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica, en el Formato Uniforme de resultados-FUR, para los vehículos aprobados y rechazados, cuya información reposará en el historial del vehículo del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito- RUNT.</p>		X	<p>No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos analisis.</p>
		<p>Artículo 14: Procedimiento para la generación, firma y entrega del Formato Uniforme de Resultados - FUR virtual. El SICOV enviará el Formato Uniforme de Resultados-FUR y el Certificados de Revisión técnico mecánica cuando el vehiculo sea a probado a través de correo electrónico certificado, el SICOV deberá disponer y mantener vigentes las firmas que permitan la realización de este proceso, ante las entidades de certificación digital, acreditadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC y que puedan interoperar con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p>		X	<p>No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos analisis.</p>
		<p>Artículo 15. Parágrafo: El concesionario encargado de la operación del Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT, los proveedores autorizados del SICOV y los Centros de Diagnóstico Automotor – CDA deberán disponer y mantener vigentes las firmas que permitan la realización de este proceso ante las entidades de certificación digital, acreditadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC y que puedan interoperar con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p>		X	<p>No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos analisis.</p>

18/05/2020	WILLIAM ALFARO ALDANA	GERENTE GREMIAL FENALCO	anexo 1 numeral u: No debería ir la firma autógrafa si va a ser digital el documento; a no ser que toque imprimir y firmar autógrafamente y digitalizar.		X	No acogida: de conformidad a lo reglado en el artículo 26 de la Resolución 3768 de 2013, el formato exige la firma autógrafa, situación que debe ir en concordancia con las demás reglamentaciones, motivo por el cual se hace la exigencia de la misma. Sin embargo se realiza aclaración en el párrafo, con la finalidad de indicar que se mantendrá la firma autógrafa por el periodo que se requiera el FUR físico, una vez se automatice se implementara la firma digital.
			Anexo1: FUR numeral 10 Dispositivos de cobro: No debería solicitar el tamaño de la llanta, pues los equipos de medición deben medir exactamente la distancia recorrida por las ruedas y tiempo realmente transcurrido y no hacen interpolación con la circunferencia de la llanta según su dimensión.		X	No acogida: se debe solicitar, ya que con base en el tamaño de la llanta se hace el calculo de la distancia y del tiempo, situación que hace exigible la medicion.
			Todos, "... Automotriz...": Argumento: Concordancia en términos con las Normas Técnicas existentes y Reglamentación vigente	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución en lo relacionado a la observación.
			Se elimina lo resaltado en amarillo, No se ha definido procedimiento y/o las características técnicas para dar autorización de software por parte del ministerio de transportes, como por ejemplo que este certificado bajo la ISO/IEC 27001, que este avalado por el ONAC, las autoridades ambientales, que este validado de acuerdo a la NTC17020:2020 etc.. Se debe incluir un artículo que contemple las características mínimas del software.		X	No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013.
			Incluir Logo ONAC: Nuestra actividad es acreditada por el ONAC.	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución en lo relacionado a la observación.
			en cuanto al registro fotografico: El SICOV graba la operación 24 horas, no se hace necesario la fotografia pues esta lo que buscaba originalmente era asegurar la presencia física del vehículo en el CDA.		X	No acogida: Es importante que tenga presente que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir a la hora de dichos análisis.
			en cuanto al nombre o firma autografa: Si el objetivo es digitalizar el FUR no seria coherente la firma autógrafa, más aun cuando en el proceso se utiliza validación biométrica por parte de los ingenieros para el envío de la información al SICOV, se debería asegurar el uso de firmas digitales por parte de los directores técnicos.		X	No acogida: de conformidad a lo reglado en el artículo 26 de la Resolución 3768 de 2013, el formato exige la firma autógrafa, situación que debe ir en concordancia con las demás reglamentaciones, motivo por el cual se hace la exigencia de la misma. Sin embargo se realiza aclaración en el párrafo, con la finalidad de indicar que se mantendrá la firma autógrafa por el periodo que se requiera el FUR físico, una vez se automatice se implementara la firma digital.
			ANEXO TECNICO NUMERO I FORMATO UNIFORME DE RESULTADOS -FUR: asignado por el sistema de software autorizado por el Ministerio de Transporte y dispuesto por del Centro de Diagnóstico Automotriz (POCO PROVECHOSO DENTRO DEL DESARROLLO DE DICHO DOCUMENTO QUE ES LA DESMATERIALIZACION DEL FUR, CLARAMENTE ESTO ES UNA IDEA DE HOMOLOGACION DE SOFTWARE CON EL GRAVE LINEAMIENTO PARA LOGRAR EL MISMO NO ESTAN CONSIGNADOS EN NINGUN ANEXO,ABIENDO LA PUERTA A LA SUBJETIVIDAD PUDIENDO DEJAR EN MANOS DEL SOFTWARE A OLIGOPOLIOS O PEOR MONOPOLIOS, DEJANDO A LOS CDAS EN MANOS DE UNO O DOS PROVEEDORES DE SOFTWARE ,QUE POSIBLEMENTE SEAN AGENTES EXTERNOS AL MERCADO ACTUAL ,QUE CLARAMENTE NO CONOCEN EL DESARROLLO DEL NEGOCIO EN COLOMBIA ,YA QUE NUESTRO MODELO ES MUY DIFERENTE AL RESTO DEL MUNDO,ESTO NO QUIERE DECIR QUE LA INICITIA NO SEA BIEN ACEPTADA ,SINO QUE CREO QUE DEBE ENMARCARSE EN OTRO PROYECTO DE RESOLUCION Y GENERAR SUS DEBIDOS ANEXOS TÉCNICOS ,REALIZAR MESA TECNICA DE SECTORES Y DE LS ACTORES ACTUALES Y LOGICAMENTE DE LOS REPRESENTANTES DEL CDA.		X	No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013, así las cosas, cualquiera que cumpla con las especificaciones dispuestas en la resolución 792 de 2013, puede acceder a la homologación del software.
			ANEXO TÉCNICO NÚMERO UNO , 1. FORMATO UNIFORME DE RESULTADOS –FUR, B: Dándole estudio al documento compartido, vemos que el objetivo general es desmaterializar el FUR y poder hacerle llegar dicha información al usuario de manera certificada y digital, al igual que este documento debe quedar almacenado en la base de datos del concesionario RUNT. Por ende, dicho documento de manera amplia da sustento jurídico y técnico (anexo técnico) de como se debe realizar dicho proceso, mas sin embargo en la página numero 7 literal B mencionan " Número consecutivo asignado por el sistema de software autorizado por el Ministerio de Transporte y dispuesto por del Centro de Diagnóstico Automotriz, " esto me parece poco provechoso dentro de el desarrollo de dicho documento, ya que excede el alcance de lo que se quiere lograr en el documento que es la desmaterialización del FUR. Claramente esto es una idea de homologación de software con el grave peligro de que los lineamientos para lograr el mismo no están consignados en ningún anexo, abriendo la puerta a la subjetividad y al posible desconocimiento de lo que esto puede ocasionar en nuestros sector. Oligomopolios o peor aun Monopolios, Dejando a los CDAS en manos de uno o dos proveedores de software, que muy posiblemente pueden ser agentes externos al mercado actual, que claramente no conocen el desarrollo del negocio en Colombia, ya que nuestro modelo es muy diferente al resto de el mundo. Esto no quiere decir que la iniciativa no sea bien aceptada, si no que creemos que debe enmarcarse en otro proyecto de resolución y generar sus debidos anexos técnicos, donde se dictaran las normas claras a cumplir, previo a realizar una mesa técnica con los actores actuales que proveen dichos software y lógicamente los representantes de los CDAs. Señores FENALCO, ustedes han sido fieles escuderos de los intereses del gremio, solicitamos de la manera mas respetuosa velar por que se anule, "autorizado por el Ministerio de Transporte y" ya que es claro que no afecta en nada en el objetivo de la desmaterialización del FUR, pero si llega a quedar es claro que si afecta a todo el gremio. el texto propuesto para este párrafo es: "Número consecutivo asignado por el sistema de software dispuesto por del Centro de Diagnóstico Automotriz, número que debe estar integrado por la siguiente estructura : "		X	No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013, así las cosas, cualquiera que cumpla con las especificaciones dispuestas en la resolución 792 de 2013, puede acceder a la homologación del software.



18/05/2020	N/A	COMPANHIA INTERNACIONAL DE INTEGRACIÓN S.A. – CIZ S.A.	Artículo 5. Entrega del Formato Uniforme de Resultados-FUR: Realizar el ajuste en la redacción que considere la Entidad para dar claridad a las observaciones dadas. Aclarar quién es el solicitante, ¿el tenedor o propietario, o el CDA? Esta aclaración es importante porque los tenedores o propietarios no tiene un correo electrónico certificado. ¿Se le exigirá correo electrónico certificado al tenedor o propietario?		X	No acogida: Dentro del articulado en el proyecto de resolución se establece que la obligación de contar con correo electrónico certificado esta en cabeza del CDA, ya que son ellos quienes deben garantizar con validez probatoria el envío del Certificado de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al solicitante, entendiendo como solicitante, la persona que asiste al CDA sin importar su calidad, a realizar la revisión.
			Artículo 11: Aclarar quién es el solicitante, ¿el tenedor o propietario, o el CDA? Esta aclaración es importante porque los tenedores o propietarios no tienen un correo electrónico certificado. ¿Se le exigirá correo electrónico certificado al tenedor o propietario? El RUNT antes de generar de forma automática el Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes con código QR, deberá validar con el homologado SICOV. Aclarar que la interacción entre CDAs y los Homologados de SICOV no se modifica.		X	No acogida: por favor remitirse a la respuesta a la pregunta anterior. Por otro lado, el parágrafo segundo del artículo 11 indica que el Sistema Integrado de Control y Vigilancia – SICOV de la Superintendencia de Transporte podrá realizar la validación de la realización de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica, según corresponda, de conformidad con la normatividad vigente; con lo cual se aclara que el procedimiento sigue siendo el mismo utilizado a la fecha.
			Artículo 14. Realizar el ajuste en la redacción que considere la Entidad para dar claridad a las observaciones dadas. ¿Se le va a exigir correo electrónico certificado al propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor objeto de revisión solicite que el Formato Uniforme de Resultados- FUR?		X	No acogida: Dentro del articulado en el proyecto de resolución se establece que la obligación de contar con correo electrónico certificado esta en cabeza del CDA, ya que son ellos quienes deben garantizar con validez probatoria el envío del Certificado de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al solicitante.
			Artículo 15. El RUNT antes de generar de forma automática el Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes con código QR, deberá validar con el homologado SICOV.		X	No acogida: El parágrafo segundo del artículo 11 indica que el Sistema Integrado de Control y Vigilancia – SICOV de la Superintendencia de Transporte podrá realizar la validación de la realización de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica, según corresponda, de conformidad con la normatividad vigente; con lo cual se aclara que el procedimiento sigue siendo el mismo utilizado a la fecha.
18/05/2020	JULIÁN DARÍO CARVAJAL	METROPOLITANA VALLE DE ABURRA	Anexo 1, numeral 1. (i): Las características de PEF (FEP) y LTOE pertenecen al equipo de medición y no al tipo de motor del vehículo; por lo que se hace necesario que estas características se soliciten en el numeral (Anexo 1, 1, r). Solicitar las características de PEF (FEP) y LTOE en el inciso “r” del numeral 1, del anexo 1.	X		Se acoge su observación y se adiciona en el Formato FUR.
			Anexo 1, numeral 1, Incluir información para “DATOS DE VEHÍCULO”. Tales como: - Número de escapes. - Presencia de catalizador (o sistemas de control de emisiones). - Diseño de Motor (Convencional o Scooter (para el caso de motocicletas). Incluir dentro de la información de datos de vehículo el número de escapes y si el vehículo dispone de catalizador (o sistema de control	X		Acogida parcialmente: Se acepta únicamente para catalizador, para los demás componentes, no se entiende la relevancia de incluir el número de escapes o el diseño de motor en el FUR. Para el caso de los Bicomcombustibles siempre se debe evaluar en la modalidad fósil.
			Anexo 1, sección 11b del FUR. - Incluir diámetro de tubo de escape o LTOE estándar (cuando aplique). - Incluir en la información el diámetro de tubo de escape (LTO)	X		Se acoge su observación y se adiciona en el Formato FUR.
			Anexo 1, sección 11 a y b del FUR. - Incluir el lugar de medición de la temperatura., - Incluir el lugar de medición de la temperatura.		X	No acogida: No se entiende la relevancia de incluirlo en el FUR.
			Anexo 1, numeral 1(r): Incluir dentro de la información del FUR: - Autoridad ambiental respectiva. - Resolución de certificación en gases. - Vigencia de Certificación. Incluir dentro de la información del FUR: - Autoridad ambiental respectiva. - Resolución de certificación en gases.		X	No acogida: No se entiende la relevancia de incluirlo en el FUR toda vez que son aspectos de carácter permisivo de la Autoridad Ambiental.
			Anexo 1, numeral 1(r): Especificar las características a solicitar en la relación de equipos y periféricos. Relación de equipos así: - Analizadores de gases: Marca, Modelo, Serial Analizador, Serial Banco, PEF (FEP), serial electrónico y última fecha y hora de verificación con gases patrones. - Opacímetros: Marca opacímetro, modelo, serial opacímetro, serial banco, LTOE, serial electrónico y última fecha y hora de verificación de linealidad.	X		Acogida parcialmente: Se acepta únicamente para incluir la marca y el serial tanto del analizador de gases como del opacímetro.
			Anexo 1. Numeral 2.3.1., No se incluyen condiciones anormales tales como: - RPM fuera de lo establecido por el Fabricante. (numeral 4.1.3.8 NTC 4983:2012). - RPM inestables. (numeral 4.1.3.9. NTC 4983:2012). - RPM fuera de rango. (numeral 4.1.3.9. NTC 4983:2012). - Presencia de Humo Negro (numeral 4.1.3.10 NTC 4983:2012). - Presencia de Humo azul (numeral 4.1.3.10 NTC 4983:2012). Codificar los defectos descritos para ser incluidos en el FUR.	X		Se acoge su observación y se adiciona en lo pertinente.
			Anexo 1. Numeral 2.3.1. Incluir observaciones en caso de que se modifique las normas de referencia. Especificar lo que sucede en caso de modificación de norma de referencia.		X	No acogida: las normas siempre deben ser adoptadas por el ministerio.
			Anexo 1. Numeral 2.4: La norma de referencia 5385 no es la que refiere la tabla siguiente, Ajustar el número de norma por 5365	X		Se acoge su observación y se modifica lo pertinente.
			Anexo 1. Numeral 2.4.1, No se incluyen condiciones anormales tales como: - Presencia de Humo azul (numeral 4.1.3.7 NTC 5365:2012). - RPM fuera de rango. (numeral 4.2.4 NTC 5365:2012). Codificar los defectos descritos para ser incluidos y codificados en el FUR.	X		Se acoge su observación y se adiciona en lo pertinente.

			<p>Anexo 1. Numeral 2.2.1. No se incluyen condiciones anormales tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incorrecta operación o ausencia del sistema de control de velocidad de giro de motor. (Numeral 3.1.3.10 NTC 4231:2012).</li> <li>- Diferencia de temperatura – Operación incorrecta de motor (numeral 3.1.3.9 NTC 4231:2012).</li> <li>- RPM fuera de lo establecido por el Fabricante. (numeral 3.1.3.12 NTC 4231:2012).</li> <li>- Indicación visible o sonora que pueda poner en duda las condiciones normales del motor o del vehículo (numeral 3.1.3.12.1. NTC 4231:2012).</li> <li>- Indicio de que la capacidad limitadora del sistema de inyección de combustible no está operando, o que se esté presentando un daño de motor o alguna condición insegura para el personal o el equipo. (numeral 3.1.3.12.2. NTC 4231:2012).</li> <li>- Vehículo no alcanza la velocidad de gobernación en t&lt;5segundos debido a condiciones deficientes de operación (numeral 3.1.3.13 NTC 4231:2012).</li> <li>- Falla súbita de motor (numeral 3.2.1. NTC 4231:2012).</li> <li>- No se satisfacen criterios en la ejecución de la prueba (numeral 3.2.2. NTC 4231:2012).</li> </ul> <p><i>Diferencia aritmética de opacidad (numeral 3.2.4. NTC 4231:2012)</i></p> <p>Artículo 5, Parágrafo 2. Hay que especificar que la información debe ser entregada en los términos que la Autoridad Ambiental lo solicite, incluida la información complementaria.</p> <p>Solicitar además que sean días calendario y recomendable que sean 5 días calendario. Los Centros de Diagnóstico Automotor- CDA deben remitir para los fines pertinentes, la información del Formato Uniforme de Resultados- FUR relacionada con los asuntos ambientales a las autoridades competentes, dentro de los cinco (05) primeros días calendario de cada mes, en los términos que cada autoridad lo solicite, incluida la información complementaria referente a las inspecciones realizadas</p>	X	Se acoge su observación y se adiciona en lo pertinente.
			<p>Anexo 2 , Numeral 2.2. Primera línea, Respecto a la Entidad que expide el Certificado, especificar el "Nombre del Establecimiento de comercio - SEDE" o nombre de la SEDE (Para el caso de que la razón social tenga varios establecimientos).</p> <p>Anexo 2 , Numeral 2.2. Primera línea, Incluir Ciudad de Expedición. , Incluir Ciudad de Expedición.</p>	X	Acogida parcialmente: Se acepta en el sentido de mencionar los términos que la Autoridad Ambiental lo solicite.
				X	Se acoge su observación y se adiciona en lo pertinente.
				X	No acogida: En estos momentos la operatividad del sistema no cuenta con la información de los CDA móviles, lo cual impide el contar con una información sobre el lugar de expedición, hasta tanto se reglamente el registro de los CDA a través de la plataforma RUNT, no se cuenta con el factor de información para acceder a lo aquí solicitado.
18/05/2020	N/A	Director Operativo Acedan	<p>Artículo 16, Se sugiere al Ministerio de Transporte, el generar un periodo de transición no inferior a dos (2) meses, que permita disminuir la afectación económica y administrativa que hoy día viven los Centros de Diagnóstico Automotor- CDA, producto de la suspensión de actividades asociada a la crisis sanitaria que afronta el país y que se podría incrementar bajo la obligación que impone el artículo (16) del proyecto de resolución, en relación a la destrucción de los sustratos sin ponderar los costos de sacrificio en que se incurrirán.</p> <p>Se estima que el inventario, de las entidades proveedoras del documento alcanza el (1.304.915) sustratos1 y que los (540) Centros de Diagnóstico Automotor- CDA del país, no cuentan con menos (420.000) sustratos en su poder, según proyección realizada por la agremiación. Esto implica un costo de inventario del sector no es inferior a: novecientos cuarenta y seis millones novecientos setenta y ocho mil trescientos treinta y cinco pesos (604.678.335).</p> <p>El estilo de redacción del "...Anexo 1. Literal b. Número del FUR: Se sugiere al Ministerio de Transporte, el ACLARAR la intención de la frase "...de software autorizado por el Ministerio de Transporte..." o RETIRARLA del texto, bajo el entendido que a la fecha los proveedores de software para la revisión técnico mecánica y emisiones contaminantes no poseen autorización y tampoco conocen un reglamento técnico que permita el acceso a dicha autorización de manera plural, evitando con ello, el mal entendido que se esté guiando al sector a un oligopolio o monopolio de una de las actividades críticas para este.</p> <p>Se hace notar que la agremiación ACEDAN viene liderando espacios de acercamiento entre proveedores de software para la revisión técnico mecánica y emisiones contaminantes y el Ministerio de Transporte, con el fin de hacer aportes a la seguridad vial ambiental del país de manera coordinada e insistiremos la protección de la pluralidad de oferentes.</p>	X	Acogida: Es necesario contemplar un periodo de pruebas y de capacitación con los CDA para la implementación de las disposiciones contenidas en el proyecto de resolución, teniendo en cuenta la que con ocasión de la emergencia sanitaria se encuentran suspendidos los CDA, de acoge su solicitud.
			<p>AMPLIACIÓN ALCANCE LITERAL B ANEXO TÉCNICO UNO, Al integrarse al nuevo modelo del FUR lo que se conocerá como "...número del FUR..." obliga a preguntar al Ministerio de Transporte, de mantenerse la redacción</p> <p>• Al solicitar el Centro de Diagnóstico Automotor- CDA a su proveedor de software la actualización de su servicio:</p> <p>¿Como le podrá informar, donde puede consultar los documentos de referencia para que este pueda ser AUTORIZADO como ya se expreso anteriormente este documento y como puede anticipar el protocolo de autorización de numeración de identificación RUNT e interacción con la concesión RUNT?</p>	X	No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013.
			<p>ACLARACIÓN: CUAL SERÁN LOS TIEMPOS QUE POSEERÁN LOS PROVEEDORES DE SOFTWARE PARA REALIZAR LOS DESARROLLOS EXIGIDOS. Se sugiere al Ministerio de Transporte, el ACLARAR en el texto del documento, cuál será el tiempo a modo de periodo de transición que poseerán los Centros de Diagnóstico Automotor- CDA para que sus proveedores de Software y formatos virtuales de Certificación realicen los desarrollos y mejoras a sus softwares, en atención a lo requerido por el proyecto de resolución.</p> <p>Se hace notar que en el artículo 17 del proyecto de resolución se le garantiza el conocimiento de tiempos al consensuario RUNT y esto debe aplicarse a los Centros de Diagnóstico Automotor- CDA y proveedores de Software de igual manera. Se hace notar al Ministerio de Transporte, que en la actualidad el Comité (196 – Centros de Diagnóstico Automotor- CDA) del ICONTEC viene discutiendo actualización a la NTC:5375 lo que supondrá seguramente modificaciones futuras a lo expresado en el presente proyecto de resolución.</p>	X	No acogida: conforme a lo estipulado en el artículo 17 de la resolución, se contará con un periodo de transición de 1 año, contados a partir de la expedición de la resolución.

			<p>ACLARACIÓN DE ENTREGA DE FUR A CLIENTES CENTROS DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR. Se sugiere al Ministerio de Transporte el eliminar el artículo.</p> <p>El artículo suma costos a la operación del Centro de Diagnóstico Automotor- CDA, al menos bajo el escenario "...podrá ser entregado de manera digital a través del correo electrónico certificado informado por el solicitante o al inscrito ante en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT..." ya que; este protocolo solo podría ser cumplido por entidades acreditadas por el Organismo Nacional de Acreditación- ONAC infiriéndose entonces la necesidad de un nuevo proveedor en medio de una situación de crisis económica generalizada en el país, producto de la crisis sanitaria. Se entiende el espíritu de la redacción, pero también es cierto que la devolución del FUR posee un mayor impacto a la seguridad vial y ambiental <del>del país, producto de la crisis sanitaria.</del></p>	X	No acogida: conforme a lo estipulado en el artículo 17 de la resolución, se contara con un periodo de transición de 1 año, contados a partir de la expedición de la resolución.
			<p>PARAGRAFO SEGUNDO DEL ARTICULO 5 ENTREGA DEL FORMATO FUR. Se pide al Ministerio de Transporte el informar si este punto fue conciliado con el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, dado que esta entidad viene socializado hace un buen tiempo la actualización de la resolución 910 de 2008 y donde está haría exigencias adicionales en la forma de reportar información a las entes ambientales, con lo que este paragrafo podría implicar la duplicidad de información. De ser compatible esta exigencia con el citado proyecto de resolución, se pide anexar al documento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que campos y formatos deben ser utilizados por los proveedores de software de los Centros de Diagnostico Automotor- CDA para tal fin.</li> </ul>	X	No acogida: no es competencia de esta cartera ministra el pronunciarse sobre temas que corresponden a las políticas a implementar por parte de Minambiente.
			<p>ALCANCE DEL CARGUE DE RESULTADOS FORMATO UNICO DE RESULTADOS. Al integrarse al nuevo modelo del FUR lo que se conocerá como "...número del FUR..." obliga a preguntar al Ministerio de Transporte, de mantenerse la redacción. Al solicitar el Centro de Diagnóstico Automotor- CDA a su proveedor de software la actualización de su servicio ¿Como le podrá informar, donde puede consultar los documentos de referencia para que este pueda ser AUTORIZADO como ya se expresó anteriormente este documento y como puede anticipar el protocolo de autorización de numeración de identificación RUNT e interacción con la concesión RUNT?</p>	X	No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013; es por esto que cuando se utiliza en la Resolución la expresión "software autorizado", se hace referencia a que las empresas proveedoras de Software deben haber cumplido con las disposiciones allí establecidas y encontrarse homologadas como proveedoras de Software.
			<p>CORREGIR LA PALABRA AUTOMOTRIZ POR AUTOMOTOR en Número del FUR y DISEÑO DEL CERTIFICADO. Se identifica en el texto, mas concretamente anexo tecnico dos numeral 2.1. y anexo tecnico uno literal b numeral 1, el uso de la palabra automotriz, la cual debe ser corregida por automotor.</p>	X	Acogida, se modifica el proyecto de resolución en lo relacionado a la observación.
			<p>Artículo 7. Características del Formato Uniforme de Resultados-FUR: Se establece que en el inciso e. Logotipo e información del Centro de Diagnóstico Automotor- CDA en un espacio máximo de 12 cm de ancho por 2 cm de alto. Como mínimo deberá contener: nombre del establecimiento de comercio, NIT, teléfono, correo electrónico, dirección y ciudad.</p> <p>Al cual se le debe agregar: El logo del ente acreditador, el cual debe contener la norma bajo la cual está acreditado el CDA y su código de acreditación.</p> <p>Esto teniendo en cuenta que es condición obligatoria por parte de ONAC, a través de sus normas vigentes.</p>	X	Acogida, se modifica el proyecto de resolución en lo relacionado a la observación.
			<p>Se establece que en el inciso h. Medición de luces altas, intensidad e inclinación de las luces bajas, así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras.</p> <p>La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras. El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p>	X	Acogida parcialmente: no se incluirá la medición de desviación en inclinación para luces altas o antiniebla, pero si se incluirá la medición de la intensidades de cada una de estas luces.

18/05/2020	JULIO CESAR CAMARGO ORTIZ	CDA EL PALOMAR SAS	<p>Suma de intensidad de las luces (NOTA FUERA DE TEXTO: Lo cual aplica, según dicho FUR, para las intensidades tomadas en los numerales 4, 5 y 6)</p> <p>Intensidad Máximo Unidad Independiente (I) o simultanea (I)</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: Los numerales 4 y 6.</p> <p>La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan ni la MEDICIÓN INDEPENDIENTE DE LA INCLINACIÓN Y LA INTENSIDAD PARA LAS LUCES ALTAS, NI PARA LAS DE ANTINIEBLA/EXPLORADORA, menos aún establece RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces altas y las de antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras.</p> <p>Se debe modificar IGUALMENTE el NUMERAL 7: El cual solo aplica para la SUMATORIA DE LAS LUCES SIMULTANEAS. No debe contemplarse el registro de valor alguno para intensidad de una luz independiente. (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m)</p> <p>Las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, solo contempla un límite máximo para la sumatoria de las luces que encienden de manera simultánea y establece el defecto para su calificación. Por lo tanto, no debe contemplarse la posibilidad de registrar valor alguno para intensidad de una luz independiente. Nótese igualmente que las normas vigentes no establecen defecto alguno para la simultaneidad por cada tipo de luz (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m).</p> <p>El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p>	X	No acogida: Se incluirá la medición de la intensidad de cada una de las luces, que enciendan de manera simultánea, registrando el valor de la intensidad de cada una de estas, se debe registrar la cantidad de luces independientes y la cantidad de luces simultáneas.
			<p>Se establece que en el inciso i. Tipo de motor existente en el vehículo, por ejemplo: OTTO 4T o 2T, Diésel, eléctrico, híbrido, y eléctrico; incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis.</p> <p>Las Normas Técnicas Colombianas - NTC 5365, 4983 y 4231, establecen los valores que puede tener el PEF O FEP y LTOE, para los equipos de emisiones contaminantes para los ciclos OTTO 4T o 2T, Diésel e híbrido. Es decir, son especificaciones técnicas propias de los equipos para la determinación de las EMISIONES CONTAMINANTES, en las diferentes líneas de inspección.</p> <p>Jamás los valores de PEF O FEP y LTOE, permitirán determinar o hacer aporte alguno a las características o especificaciones respecto del tipo de automotor que posea cada automotor a inspeccionar.</p>	X	No acogida : El valor del PEF o FEP del analizador de gases el un determinante para el diagnóstico de emisiones entregado por el equipo, por otro lado también es utilizado en las pruebas de exactitud para el canal de HC realizadas por la autoridad competente. De igual forma sucede con el LTOE (estándar) para la prueba de opacidad.
			<p>Se establece que en el inciso j. En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL".</p> <p>Se debe quitar el campo KILOMETRAJE y LO DEFINIDO para su diligenciamiento, esto es: En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL".</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, no existe referencia o condición alguna relacionada con el kilometraje recorrido por el automotor, menos aún especificación o restricción para realizar o no, alguna de las pruebas a las que debe ser sometido durante la ejecución de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.</p> <p>Este es un dato que en nada beneficia, ni le aporta al proceso de la RTMYEC, tanto es así, que es igual de valido, que se pueda registrar o no, durante el proceso de recepción de cada automotor. Es decir, no posee, ni tiene trascendencia, ni hace parte de condición alguna para que el vehículo sea aceptado, inspeccionado y aprobado en un CDA.</p> <p>Además, no termina siendo parámetro alguno de control o de verificación respecto del uso de los automotores, ya que mismo, puede estar sin funcionar o no poseerlo. Es más, tampoco es factible dentro de un Centro de Diagnóstico Automotor, el establecer si funciona correctamente.</p> <p>Por lo tanto, le solicitamos eliminar de los campos a diligenciar en el FUR, el del KILOMETRAJE.</p>	X	No acogida: No se está solicitando que se evalué como defecto, tampoco se está indicando que el no funcionamiento o inexistencia de este impida la evaluación del mismo, únicamente es un dato informativo y de control tanto para el propietario del vehículo como para este ente ministerial.
			<p>Se establece al final de los incisos NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de "los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar".</p> <p>Menos aún es recomendable establecerlo de manera general al incluirlo como "LOS MANUALES", lo cual generaría una obligación indeterminada, ya que no podríamos establecer, ni siguiera a ciencia cierta, cuando tendríamos la totalidad de los manuales que le permitan a cada CDA asegurar que poseen la toda la información que tiene relación alguna con cada automotor. Igualmente, es imposible establecer, como se manejaría dicha información, respecto de los automotores a los cuales se les han cambiado piezas o partes y que las mismas no sean originales.</p> <p>Por lo tanto, es necesario retirar la condición especificada en la NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p>	X	No acogida: Se busca a traves de lo dispuesto que para los vehiculos de nuevas tecnologias que ingresen al país como los dispuestos para Euro V, equivalentes y superiores, se pueda contar con manuales.

		<p>En el numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar la Autonomía/Potencia.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: El campo de Autonomía/Potencia.</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la “Autonomía/Potencia” de los automotores a ser inspeccionados. Además, es muy claro que sería imposible para los CDA’s, determinar la Autonomía y la Potencia que posee cada automotor, al ingresar a sus instalaciones, ya que, por definición, estas están dadas así:</p> <p>AUTOMIA: Distancia máxima que puede recorrer un medio de transporte con el máximo de combustible o carga de sus baterías, la cual está directamente relacionada con el uso de la energía de estos cuatro indicadores: 1. Pérdida de eficacia aerodinámica (arrastre del aire sobre el cuerpo del coche y área frontal) 2. Pérdidas de arrastre de neumáticos (aerodinámica y rodadura de los neumáticos) 3. Pérdidas del tren de tracción (variador, motor, caja de cambios, rodamientos) 4. Pérdidas auxiliares (cargas de 12V, ventiladores y bombas, luces, etc.)</p> <p>POTENCIA: Es el trabajo o la energía desarrollados en la unidad de tiempo. La potencia del motor se obtiene, en cualquier régimen, multiplicando el par motor (determinado por la componente de la fuerza ejercida por los gases en la dirección de la biela, multiplicada por la distancia entre el eje de la biela y el del árbol motor) por la velocidad angular. El par motor, que corresponde a la fuerza desarrollada durante la rotación, alcanza su valor máximo a un determinado régimen (inferior al de la potencia máxima), a partir del cual disminuye al aminorarse el rendimiento volumétrico y mecánico (debido al aumento de las pérdidas por rozamiento en los órganos fundamentales del motor y en los mecanismos auxiliares que éste arrastra).</p> <p>Los centros de diagnóstico automotor, no están dados, ni poseen, ni tienen la capacidad operativa, ni elementos, ni herramientas y equipos para realizar las mediciones, para obtener estos cálculos. Por lo tanto, es necesario, retirar del numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, el campo Autonomía/Potencia.</p>	X		Se acoge ya que verificando información con un importador de vehículos eléctricos, indican que no hay un valor que sea comparativo con el cilindraje de un vehículo de combustión interna, de tal modo se debe suprimir estar casilla, sin embargo se deberá registrar la potencia en los casos que aplique
		<p>En el numeral 11b. VEHÍCULOS CICLO DIESEL (opacidad), VALOR LTOE ( ), del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar RPM en Ralenti, de cada ciclo, al igual que el campo para los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Es necesario retirar esta condición, ya que dentro de lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC 4231, vigente, no contempla ni la condición para determinar el porcentaje de opacidad en velocidad ralenti y menos aún que al combustible tipo diesel, se le determinen concentraciones del NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Por lo tanto, se requiere retirar del FUR, el campo para diligenciar RPM en Ralenti, de cada ciclo, al igual que el de los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p>		X	No acogida: a pesar de que hoy en día no se realice la medición del (NO) será incluido por futuras modificaciones a este proceso, a pesar de que se realice la medición de la opacidad a rpm gobernada es necesario también incluir la rpm ralenti con el fin de verificar y llevar trazabilidad de esta información.
		<p>En el numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la “PRESIÓN DE LAS LLANTAS” de los automotores a ser inspeccionados.</p> <p>Tampoco existe defecto alguno definido para determinar la aprobación o rechazo respecto de los niveles aire que debe tener la presión de las llantas de los automotores. Por lo tanto, no es calificable dicha condición.</p> <p>El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p> <p>Por lo tanto, se debe retirar del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, en su numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, lo correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p>		X	No acogida: el registro de la presión del aire de las llantas a pesar de que no se encuentre contemplado por la NTC 5375 es necesario con el fin de llevar el control de la presión de aire con la cual ingresan los vehículos al centro de diagnóstico.
		<p>En el cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, aparece: Nota: Causal de Rechazo a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A.</p> <p>b) La cantidad total de defectos sea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Igual o superior a 10 para vehículos Livianos Particulares y Pesados Particulares</li> <li>● Igual o superior a 7 para vehículos Motocarros, Cuatrimotos, Motociclos y Cuadriciclos</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos Livianos públicos, Pesados públicos, Motocicleta, Ciclomotor y Tricimoto</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos de enseñanza automovilística.</li> <li>● Igual o superior a 1 para vehículos de enseñanza automovilística tipo Cuatrimotos, Motociclos, Cuadriciclos, Ciclomotor, Tricimoto</li> <li>● Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares</li> </ul> <p>En el aparte b), aparece como ultima causal de rechazo: Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares.</p> <p>Dicha causal ya está definida y entendida en el aparte a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A., por lo tanto, se debe retirar.</p>		X	No acogida: dado que se trata de otra clase de vehículo es necesario dejar la indicada.
		<p>Artículo 7. Características del Formato Uniforme de Resultados-FUR: Se establece que en el inciso e. Logotipo e información del Centro de Diagnóstico Automotor- CDA en un espacio máximo de 12 cm de ancho por 2 cm de alto. Como mínimo deberá contener: nombre del establecimiento de comercio, NIT, teléfono, correo electrónico, dirección y ciudad.</p> <p>Al cual se le debe agregar: El logo del ente acreditador, el cual debe contener la norma bajo la cual está acreditado el CDA y su código de acreditación.</p> <p>Esto teniendo en cuenta que es condición obligatoria por parte de ONAC, a través de sus normas vigentes.</p>	X		Se acoge su observacion y se adiciona en el Formato FUR

			<p>Se establece que en el inciso h. Medición de luces altas, intensidad e inclinación de las luces bajas, así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras.</p> <p>La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras. El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p>	X		<p>Acogida parcialmente: no se incluirá la medición de desviación en inclinación para luces altas o antiniebla, pero si se incluirá la medición de la intensidades de cada una de estas luces.</p>
			<p>Suma de intensidad de las luces (NOTA FUERA DE TEXTO: Lo cual aplica, según dicho FUR, para las intensidades tomadas en los numerales 4, 5 y 6)</p> <p>Intensidad Máximo Unidad Independiente () o simultanea ()</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: Los numerales 4 y 6.</p> <p>La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan ni la MEDICIÓN INDEPENDIENTE DE LA INCLINACIÓN Y LA INTENSIDAD PARA LAS LUCES ALTAS, NI PARA LAS DE ANTINIEBLA/EXPLORADORA, menos aún establece RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces altas y las de antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras.</p> <p>Se debe modificar IGUALMENTE el NUMERAL 7: El cual solo aplica para la SUMATORIA DE LAS LUCES SIMULTANEAS. No debe contemplarse el registro de valor alguno para intensidad de una luz independiente. (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m)</p> <p>Las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, solo contempla un límite máximo para la sumatoria de las luces que encienden de manera simultánea y establece el defecto para su calificación. Por lo tanto, no debe contemplarse la posibilidad de registrar valor alguno para intensidad de una luz independiente. Nótese igualmente que las normas vigentes no establecen defecto alguno para la simultaneidad por cada tipo de luz (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m).</p> <p>El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p>	X		<p>No acogida: Se incluirá la medición de la intensidad de cada una de las luces, que enciendan de manera simultánea, registrando el valor de la intensidad de cada una de estas, se debe registrar la cantidad de luces independientes y la cantidad de luces simultaneas.</p>
			<p>Se establece que en el inciso i. Tipo de motor existente en el vehículo, por ejemplo: OTTO 4T o 2T, Diésel, eléctrico, híbrido, y eléctrico; incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis.</p> <p>Las Normas Técnicas Colombianas - NTC 5365, 4983 y 4231, establecen los valores que puede tener el PEF O FEP y LTOE, para los equipos de emisiones contaminantes para los ciclos OTTO 4T o 2T, Diésel e híbrido. Es decir, son especificaciones técnicas propias de los equipos para la determinación de las EMISIONES CONTAMINANTES, en las diferentes líneas de inspección.</p> <p>Jamás los valores de PEF O FEP y LTOE, permitirán determinar o hacer aporte alguno a las características o especificaciones respecto del tipo de automotor que posea cada automotor a inspeccionar.</p>	X		<p>No acogida : El valor del PEF o FEP del analizador de gases el un determinante para el diagnóstico de emisiones entregado por el equipo, por otro lado también es utilizado en las pruebas de exactitud para el canal de HC realizadas por la autoridad competente. De igual forma sucede con el LTOE (estándar) para la prueba de opacidad.</p>
			<p>Se establece que en el inciso j. En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL".</p> <p>Se debe quitar el campo KILOMETRAJE y LO DEFINIDO para su diligenciamiento, esto es: En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL".</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, no existe referencia o condición alguna relacionada con el kilometraje recorrido por el automotor, menos aún especificación o restricción para realizar o no, alguna de las pruebas a las que debe ser sometido durante la ejecución de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.</p> <p>Este es un dato que en nada beneficia, ni le aporta al proceso de la RTMyEC, tanto es así, que es igual de valido, que se pueda registrar o no, durante el proceso de recepción de cada automotor. Es decir, no posee, ni tiene trascendencia, ni hace parte de condición alguna para que el vehículo sea aceptado, inspeccionado y aprobado en un CDA.</p> <p>Además, no termina siendo parámetro alguno de control o de verificación respecto del uso de los automotores, ya que mismo, puede estar sin funcionar o no poseerlo. Es más, tampoco es factible dentro de un Centro de Diagnóstico Automotor, establecer si funciona correctamente.</p>	X		<p>No acogida: No se está solicitando que se evalué como defecto, tampoco se está indicando que el no funcionamiento o inexistencia de este impida la evaluación del mismo, únicamente es un dato informativo y de control tanto para el propietario del vehículo como para este ente ministerial.</p>

	JULIO CESAR CAMARGO ORTIZ	CDA SHADDAI ZOMAC SAS	<p>Se establece al final de los incisos NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de “los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar”.</p> <p>Menos aún es recomendable establecerlo de manera general al incluirlo como “LOS MANUALES”, lo cual generaría una obligación indeterminada, ya que no podríamos establecer, ni siguiera a ciencia cierta, cuando tendríamos la totalidad de los manuales que le permitan a cada CDA asegurar que poseen la toda la información que tiene relación alguna con cada automotor. Igualmente, es imposible establecer, como se manejaría dicha información, respecto de los automotores a los cuales se les han cambiado piezas o partes y que las mismas no sean originales.</p> <p>Por lo tanto, es necesario retirar la condición especificada en la NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p>			No acogida: Se busca con lo dispuesto, el poder contar con manuales para los vehiculos de nuevas tecnologias que ingresen al país como los dispuestos para Euro V, equivalentes y superiores.
			<p>En el numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar la Autonomía/Potencia.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: El campo de Autonomía/Potencia.</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la “Autonomía/Potencia” de los automotores a ser inspeccionados. Además, es muy claro que sería imposible para los CDA’s, determinar la Autonomía y la Potencia que posee cada automotor, al ingresar a sus instalaciones, ya que, por definición, estas están dadas así:</p> <p>AUTOMIA: Distancia máxima que puede recorrer un medio de transporte con el máximo de combustible o carga de sus baterías, la cual está directamente relacionada con el uso de la energía de estos cuatro indicadores: 1. Pérdida de eficacia aerodinámica (arrastre del aire sobre el cuerpo del coche y área frontal) 2. Pérdidas de arrastre de neumáticos (aerodinámica y rodadura de los neumáticos) 3. Pérdidas del tren de tracción (variador, motor, caja de cambios, rodamientos) 4. Pérdidas auxiliares (cargas de 12V, ventiladores y bombas, luces, etc.)</p> <p>POTENCIA: Es el trabajo o la energía desarrollados en la unidad de tiempo. La potencia del motor se obtiene, en cualquier régimen, multiplicando el par motor (determinado por la componente de la fuerza ejercida por los gases en la dirección de la biela, multiplicada por la distancia entre el eje de la biela y el del árbol motor) por la velocidad angular. El par motor, que corresponde a la fuerza desarrollada durante la rotación, alcanza su valor máximo a un determinado régimen (inferior al de la potencia máxima), a partir del cual disminuye al aminorarse el rendimiento volumétrico y mecánico (debido al aumento de las pérdidas por rozamiento en los órganos fundamentales del motor y en los mecanismos auxiliares que éste arrastra).</p> <p>Los centros de diagnóstico automotor, no están dados, ni poseen, ni tienen la capacidad operativa, ni elementos, ni herramientas y equipos para realizar las mediciones, para obtener estos cálculos. Por lo tanto, es necesario, retirar del numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, el campo Autonomía/Potencia.</p>	X		Se acoge ya que verificando información con un importador de vehículos eléctricos, indican que no hay un valor que sea comparativo con el cilindraje de un vehículo de combustión interna, de tal modo se debe suprimir estar casilla, sin embargo se deberá registrar la potencia en los cases que aplique.
			<p>En el numeral 11b. VEHÍCULOS CICLO DIESEL (opacidad), VALOR LTOE (), del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar RPM en Ralentí, de cada ciclo, al igual que el campo para los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Es necesario retirar esta condición, ya que dentro de lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC 4231, vigente, no contempla ni la condición para determinar el porcentaje de opacidad en velocidad ralentí y menos aún que al combustible tipo diesel, se le determinen concentraciones del NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Por lo tanto, se requiere retirar del FUR, el campo para diligenciar RPM en Ralentí, de cada ciclo, al igual que el de los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p>		X	No acogida: a pesar de que hoy en día no se realice la medición del (NO) será incluido por futuras modificaciones a este proceso, a pesar de que se realice la medición de la opacidad a rpm gobernada es necesario también incluir la rpm ralentí con el fin de verificar y llevar trazabilidad de esta información.
			<p>En el numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la “PRESIÓN DE LAS LLANTAS” de los automotores a ser inspeccionados.</p> <p>Tampoco existe defecto alguno definido para determinar la aprobación o rechazo respecto de los niveles aire que debe tener la presión de las llantas de los automotores. Por lo tanto, no es calificable dicha condición.</p> <p>El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p> <p>Por lo tanto, se debe retirar del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, en su numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, lo correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p>		X	No acogida: el registro de la presión del aire de las llantas a pesar de que no se encuentre contemplado por la NTC 5375 es necesario con el fin de llevar el control de la presión de aire con la cual ingresan los vehículos al centro de diagnóstico.

		<p>En el cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, aparece: Nota: Causal de Rechazo a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A.</p> <p>b) La cantidad total de defectos sea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Igual o superior a 10 para vehículos Livianos Particulares y Pesados Particulares</li> <li>● Igual o superior a 7 para vehículos Motocarros, Cuatrimotos, Mototriciclos y Cuadriciclos</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos Livianos públicos, Pesados públicos, Motocicleta, Ciclomotor y Tricimotor</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos de enseñanza automovilística.</li> <li>● Igual o superior a 1 para vehículos de enseñanza automovilística tipo Cuatrimotos, Mototriciclos, Cuadriciclos, Ciclomotor, Tricimotor</li> <li>● Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares</li> </ul> <p>En el aparte b), aparece como ultima causal de rechazo: Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares.</p> <p>Dicha causal ya está definida y entendida en el aparte a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A., por lo</p>	X	No acogida: dado que se trata de otra clase de vehículo es necesario dejar la indicada.
		<p>Artículo 7. Características del Formato Uniforme de Resultados-FUR: Se establece que en el inciso e. Logotipo e información del Centro de Diagnóstico Automotor- CDA en un espacio máximo de 12 cm de ancho por 2 cm de alto. Como mínimo deberá contener: nombre del establecimiento de comercio, NIT, teléfono, correo electrónico, dirección y ciudad.</p> <p>Al cual se le debe agregar: El logo del ente acreditador, el cual debe contener la norma bajo la cual está acreditado el CDA y su código de acreditación.</p> <p>Esto teniendo en cuenta que es condición obligatoria por parte de ONAC, a través de sus normas vigentes.</p>	X	Se acoge su observación y se adiciona en el Formato FUR.
		<p>Se establece que en el inciso h. Medición de luces altas, intensidad e inclinación de las luces bajas, así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras.</p> <p>La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras. El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las</p>	X	Acogida parcialmente: no se incluirá la medición de desviación en inclinación para luces altas o antiniebla, pero si se incluirá la medición de las intensidades de cada una de estas luces.
		<p>Suma de intensidad de las luces (NOTA FUERA DE TEXTO: Lo cual aplica, según dicho FUR, para las intensidades tomadas en los numerales 4, 5 y 6)</p> <p>Intensidad Máximo Unidad Independiente () o simultanea ()</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: Los numerales 4 y 6.</p> <p>La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan ni la MEDICIÓN INDEPENDIENTE DE LA INCLINACIÓN Y LA INTENSIDAD PARA LAS LUCES ALTAS, NI PARA LAS DE ANTINIEBLA/EXPLORADORA, menos aún establece RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces altas y las de antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras.</p> <p>Se debe modificar IGUALMENTE el NUMERAL 7: El cual solo aplica para la SUMATORIA DE LAS LUCES SIMULTANEAS. No debe contemplarse el registro de valor alguno para intensidad de una luz independiente. (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m)</p> <p>Las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, solo contempla un límite máximo para la sumatoria de las luces que encienden de manera simultánea y establece el defecto para su calificación. Por lo tanto, no debe contemplarse la posibilidad de registrar valor alguno para intensidad de una luz independiente. Nótese igualmente que las normas vigentes no establecen defecto alguno para la simultaneidad por cada tipo de luz (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m).</p> <p>El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p>	X	No acogida: Se incluirá la medición de la intensidad de cada una de las luces, que enciendan de manera simultánea, registrando el valor de la intensidad de cada una de estas, se debe registrar la cantidad de luces independientes y la cantidad de luces simultaneas.
		<p>Se establece que en el inciso i. Tipo de motor existente en el vehículo, por ejemplo: OTTO 4T o 2T, Diésel, eléctrico, híbrido, y eléctrico; incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis.</p> <p>Las Normas Técnicas Colombianas - NTC 5365, 4983 y 4231, establecen los valores que puede tener el PEF O FEP y LTOE, para los equipos de emisiones contaminantes para los ciclos OTTO 4T o 2T, Diésel e híbrido. Es decir, son especificaciones técnicas propias de los equipos para la determinación de las EMISIONES CONTAMINANTES, en las diferentes líneas de inspección.</p> <p>Jamás los valores de PEF O FEP y LTOE, permitirán determinar o hacer aporte alguno a las características o especificaciones respecto del tipo de automotor que posea cada automotor a inspeccionar.</p>	X	No acogida : El valor del PEF o FEP del analizador de gases es un determinante para el diagnóstico de emisiones entregado por el equipo, por otro lado también es utilizado en las pruebas de exactitud para el canal de HC realizadas por la autoridad competente. De igual forma sucede con el LTOE (estándar) para la prueba de opacidad.



JULIO CESAR CAMARGO ORTIZ	CDA SION ZOMAC SAS	<p>Se establece que en el inciso j. En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL".</p> <p>Se debe quitar el campo KILOMETRAJE y LO DEFINIDO para su diligenciamiento, esto es: En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL".</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, no existe referencia o condición alguna relacionada con el kilometraje recorrido por el automotor, menos aún especificación o restricción para realizar o no, alguna de las pruebas a las que debe ser sometido durante la ejecución de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.</p> <p>Este es un dato que en nada beneficia, ni le aporta al proceso de la RTMYEC, tanto es así, que es igual de válido, que se pueda registrar o no, durante el proceso de recepción de cada automotor. Es decir, no posee, ni tiene trascendencia, ni hace parte de condición alguna para que el vehículo sea aceptado, inspeccionado y aprobado en un CDA.</p> <p>Además, no termina siendo parámetro alguno de control o de verificación respecto del uso de los automotores, ya que mismo, puede estar sin funcionar o no poseerlo. Es más, tampoco es factible dentro de un Centro de Diagnóstico Automotor, el establecer si funciona correctamente.</p> <p>Por lo tanto, le solicitamos eliminar de los campos a diligenciar en el FUR, el del KILOMETRAJE.</p>	X	No acogida: No se está solicitando que se evalúe como defecto, tampoco se está indicando que el no funcionamiento o inexistencia de este impida la evaluación del mismo, únicamente es un dato informativo y de control tanto para el propietario del vehículo como para este ente ministerial.
		<p>Se establece al final de los incisos NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de "los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar".</p> <p>Menos aún es recomendable establecerlo de manera general al incluirlo como "LOS MANUALES", lo cual generaría una obligación indeterminada, ya que no podríamos establecer, ni siguiera a ciencia cierta, cuando tendríamos la totalidad de los manuales que le permitan a cada CDA asegurar que poseen la toda la información que tiene relación alguna con cada automotor. Igualmente, es imposible establecer, como se manejaría dicha información, respecto de los automotores a los cuales se les han cambiado piezas o partes y que las mismas no sean originales.</p> <p>Por lo tanto, es necesario retirar la condición especificada en la NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p>	X	No acogida: Se busca a traves de lo dispuesto que para los vehiculos de nuevas tecnologias que ingresen al país como los dispuestos para Euro V, equivalentes y superiores, se pueda contar con manuales.
		<p>En el numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar la Autonomía/Potencia.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: El campo de Autonomía/Potencia.</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la "Autonomía/Potencia" de los automotores a ser inspeccionados. Además, es muy claro que sería imposible para los CDA's, determinar la Autonomía y la Potencia que posee cada automotor, al ingresar a sus instalaciones, ya que, por definición, estas están dadas así:</p> <p>AUTOMIA: Distancia máxima que puede recorrer un medio de transporte con el máximo de combustible o carga de sus baterías, la cual está directamente relacionada con el uso de la energía de estos cuatro indicadores: 1. Pérdida de eficacia aerodinámica (arrastre del aire sobre el cuerpo del coche y área frontal) 2. Pérdidas de arrastre de neumáticos (aerodinámica y rodadura de los neumáticos) 3. Pérdidas del tren de tracción (variador, motor, caja de cambios, rodamientos) 4. Pérdidas auxiliares (cargas de 12V, ventiladores y bombas, luces, etc.)</p> <p>POTENCIA: Es el trabajo o la energía desarrollados en la unidad de tiempo. La potencia del motor se obtiene, en cualquier régimen, multiplicando el par motor (determinado por la componente de la fuerza ejercida por los gases en la dirección de la biela, multiplicada por la distancia entre el eje de la biela y el del árbol motor) por la velocidad angular. El par motor, que corresponde a la fuerza desarrollada durante la rotación, alcanza su valor máximo a un determinado régimen (inferior al de la potencia máxima), a partir del cual disminuye al aminorarse el rendimiento volumétrico y mecánico (debido al aumento de las pérdidas por rozamiento en los órganos fundamentales del motor y en los mecanismos auxiliares que éste arrastra).</p> <p>Los centros de diagnóstico automotor, no están dados, ni poseen, ni tienen la capacidad operativa, ni elementos, ni herramientas y equipos para realizar las mediciones, para obtener estos cálculos. Por lo tanto, es necesario, retirar del numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, el campo Autonomía/Potencia.</p>	X	Se acoge ya que verificando información con un importador de vehículos eléctricos, indican que no hay un valor que sea comparativo con el cilindraje de un vehículo de combustión interna, de tal modo se debe suprimir estar casilla, sin embargo se deberá registrar la potencia en los cases que aplique.
		<p>En el numeral 11b. VEHÍCULOS CICLO DIESEL (opacidad), VALOR LTOE ( ), del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar RPM en Ralentí, de cada ciclo, al igual que el campo para los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Es necesario retirar esta condición, ya que dentro de lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC 4231, vigente, no contempla ni la condición para determinar el porcentaje de opacidad en velocidad ralentí y menos aún que al combustible tipo diesel, se le determinen concentraciones del NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Por lo tanto, se requiere retirar del FUR, el campo para diligenciar RPM en Ralentí, de cada ciclo, al igual que el de los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p>	X	No acogida: a pesar de que hoy en día no se realice la medición del (NO) será incluido por futuras modificaciones a este proceso, a pesar de que se realice la medición de la opacidad a rpm gobernada es necesario también incluir la rpm ralentí con el fin de verificar y llevar trazabilidad de esta información.

18/05/2020	ANA CECILIA ARBELÁEZ ARBOLEDA	Líder Control y Vigilancia Ambiental, METROPOLITANA VALLE DE ABURRA	En el numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó PRESIÓN DE LAS LLANTAS. Se debe retirar la parte correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS. En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la "PRESIÓN DE LAS LLANTAS" de los automotores a ser inspeccionados. Tampoco existe defecto alguno definido para determinar la aprobación o rechazo respecto de los niveles de aire que debe tener la presión de las llantas de los automotores. Por lo tanto, no es calificable dicha condición. El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes. Por lo tanto, se debe retirar del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, en su numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, lo correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS.		X	No acogida: el registro de la presión del aire de las llantas a pesar de que no se encuentre contemplado por la NTC 5375 es necesario con el fin de llevar el control de la presión de aire con la cual ingresan los vehículos al centro de diagnóstico.
			En el cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, aparece: Nota: Causal de Rechazo a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A. b) La cantidad total de defectos sea: ● Igual o superior a 10 para vehículos Livianos Particulares y Pesados Particulares ● Igual o superior a 7 para vehículos Motocarros, Cuatrimotos, Mototriciclos y Cuadriciclos ● Igual o superior a 5 para vehículos Livianos públicos, Pesados públicos, Motocicleta, Ciclomotor y Tricimoto ● Igual o superior a 5 para vehículos de enseñanza automovilística. ● Igual o superior a 1 para vehículos de enseñanza automovilística tipo Cuatrimotos, Mototriciclos, Cuadriciclos, Ciclomotor, Tricimoto ● Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares. En el aparte b), aparece como última causal de rechazo: Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares. Dicha causal ya está definida y entendida en el aparte a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A., por lo tanto, se solicita sea retirada.		X	No acogida: dado que se trata de otra clase de vehículo es necesario dejar la indicada.
			Anexo 1, numeral 1. (i): Las características de PEF (FEP) y LTOE pertenecen al equipo de medición y no al tipo de motor del vehículo; por lo que se hace necesario que estas características se soliciten en el numeral (Anexo 1, 1, r). Solicitar las características de PEF (FEP) y LTOE en el inciso "r" del numeral 1, del anexo 1.	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución conforme a la observación.
			Anexo 1, numeral 1, Incluir información para "DATOS DE VEHÍCULO". Tales como: - Número de escapes. - Presencia de catalizador (o sistemas de control de emisiones). - Diseño de Motor (Convencional o Scooter (para el caso de motocicletas). Incluir dentro de la información de datos de vehículo el número de escapes y si el vehículo dispone de catalizador (o sistema de control de emisiones).	X		Se acoge parcialmente: Se acepta únicamente para el catalizador. Para la demás información, no se entiende la relevancia de incluir el número de escapes o el diseño de motor en el FUR. Para el caso de los Bicomcombustibles siempre se debe evaluar en la modalidad fósil.
			Anexo 1, sección 11b del FUR. - Incluir diámetro de tubo de escape o LTOE estándar (cuando aplique). - Incluir en la información el diámetro de tubo de escape (LTO)	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución conforme a la observación.
			Anexo 1, sección 11 a y b del FUR. - Incluir el lugar de medición de la temperatura., - Incluir el lugar de medición de la temperatura.		X	No cogida: No se entiende la relevancia de incluirlo en el FUR.
			Anexo 1, numeral 1(r): Incluir dentro de la información del FUR: - Autoridad ambiental respectiva. - Resolución de certificación en gases. - Vigencia de Certificación. Incluir dentro de la información del FUR: - Autoridad ambiental respectiva. - Resolución de certificación en gases. - Vigencia de Certificación.		X	No cogida: No se entiende la relevancia de incluirlo en el FUR toda vez que son aspectos de carácter permisivo de la Autoridad Ambiental.
			Anexo 1, numeral 1(r): Especificar las características a solicitar en la relación de equipos y periféricos. Relación de equipos así: - Analizadores de gases: Marca, Modelo, Serial Analizador, Serial Banco, PEF (FEP), serial electrónico y última fecha y hora de verificación con gases patrones. - Opacímetros: Marca opacímetro, modelo, serial opacímetro, serial banco, LTOE, serial electrónico y última fecha y hora de verificación de linealidad. - Sensores Periféricos: Marca, modelo, serial y última fecha de calibración.	X		Se acoge parcialmente: Se acepta únicamente para incluir la marca y el serial tanto del analizador de gases como del opacímetro.
			Anexo 1. Numeral 2.3.1., No se incluyen condiciones anormales tales como: - RPM fuera de lo establecido por el Fabricante. (numeral 4.1.3.8 NTC 4983:2012). - RPM inestables. (numeral 4.1.3.9. NTC 4983:2012). - RPM fuera de rango. (numeral 4.1.3.9. NTC 4983:2012). - Presencia de Humo Negro (numeral 4.1.3.10 NTC 4983:2012). - Presencia de Humo azul (numeral 4.1.3.10 NTC 4983:2012). Codificar los defectos descritos para ser incluidos y codificados en el FUR.	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución conforme a la observación.
			Anexo 1. Numeral 2.3.1. Incluir observaciones en caso de que se modifique las normas de referencia. Especificar lo que sucede en caso de modificación de norma de referencia.		X	No acogida: las normas siempre deben ser adoptadas por el ministerio.
			Anexo 1. Numeral 2.4: La norma de referencia 5385 no es la que refiere la tabla siguiente, Ajustar el número de norma por 5365	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución conforme a la observación.
			Anexo 1. Numeral 2.4.1, No se incluyen condiciones anormales tales como: - Presencia de Humo azul (numeral 4.1.3.7 NTC 5365:2012). - RPM fuera de rango. (numeral 4.2.4 NTC 5365:2012). Codificar los defectos descritos para ser incluidos y codificados en el FUR.	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución conforme a la observación.

			<p>Anexo 1. Numeral 2.2.1. No se incluyen condiciones anormales tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incorrecta operación o ausencia del sistema de control de velocidad de giro de motor. (Numeral 3.1.3.10 NTC 4231:2012).</li> <li>- Diferencia de temperatura – Operación incorrecta de motor (numeral 3.1.3.9 NTC 4231:2012).</li> <li>- RPM fuera de lo establecido por el Fabricante. (numeral 3.1.3.12 NTC 4231:2012).</li> <li>- Indicación visible o sonora que pueda poner en duda las condiciones normales del motor o del vehículo (numeral 3.1.3.12.1. NTC 4231:2012).</li> <li>- Indicio de que la capacidad limitadora del sistema de inyección de combustible no está operando, o que se esté presentando un daño de motor o alguna condición insegura para el personal o el equipo. (numeral 3.1.3.12.2. NTC 4231:2012).</li> <li>- Vehículo no alcanza la velocidad de gobernación en t&lt;5segundos debido a condiciones deficientes de operación (numeral 3.1.3.13 NTC 4231:2012).</li> <li>- Falla súbita de motor (numeral 3.2.1. NTC 4231:2012).</li> <li>- No se satisfacen criterios en la ejecución de la prueba (numeral 3.2.2. NTC 4231:2012).</li> <li>- <u>Diferencia aritmética de opacidad. (numeral 3.2.4. NTC 4231:2012).</u></li> </ul> <p>Artículo 5, Parágrafo 2. Hay que especificar que la información debe ser entregada en los términos que la Autoridad Ambiental lo solicite, incluida la información complementaria.</p> <p>Solicitar además que sean días calendario y recomendable que sean 5 días calendario. Los Centros de Diagnóstico Automotor- CDA deben remitir para los fines pertinentes, la información del Formato Uniforme de Resultados- FUR relacionada con los asuntos ambientales a las autoridades competentes, dentro de los cinco (05) primeros días calendario de cada mes, en los términos que cada autoridad lo solicite, incluida la información complementaria referente a las inspecciones realizadas</p>	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución conforme a la observación.
				X		Acogida: Solo en el sentido de mencionar los términos que la Autoridad Ambiental lo solicite.
			<p>Anexo 2 , Numeral 2.2. Primera línea, Respecto a la Entidad que expide el Certificado, especificar el "Nombre del Establecimiento de comercio - SEDE" o nombre de la SEDE (Para el caso de que la razón social tenga varios establecimientos.</p>	X		Acogida: Solo en el sentido de mencionar los términos que la Autoridad Ambiental lo solicite.
			<p>Anexo 2 , Numeral 2.2. Primera línea, Incluir Ciudad de Expedición. , Incluir Ciudad de Expedición.</p>		X	No acogida: En estos momentos la operatividad del sistema no cuenta con la información de los CDA móviles, lo cual impide el contar con una información sobre el lugar de expedición, hasta tanto se reglamente el registro de los CDA a través de la plataforma RUNT, no se cuenta con el factor de información para acceder a lo aquí solicitado.
18/05/2020	JOSÉ ERNESTO GUEVARA OBANDO	N/A	<p>Dicho de una manera enfática y franca, ésta disposición que se construye en el Ministerio del Transporte y del cual se ha corrido traslado a los grupos de interés, bajo la premisa central de desmaterializar el requisito del certificado digitalizándolo, aumenta el tiempo de entrada en operación de los existentes tras la debacle económica, sino que impone un nuevo gasto en una plataforma de software que, concomitantemente, podría generar el interés de grupos económicos monopolísticos para intentar suministrar un software único y eso serviría para generar suspicacias en el sector respecto a la escogencia de una plataforma o aplicativo en medio de la borrasca de corrupción que atraviesa el país que reclama transparencia en todos los procedimientos y a través de todos los medios de comunicación.</p>		X	No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013, así las cosas, cualquiera que cumplan las exigencias de lo dispuesto en la Resolución 792 de 2013, puede homologarse como proveedor.
			<p>Anexo Tecnico No. 01: en cuanto al numero del fur: solicitan eliminar la palabras autorizado por el Ministerio de Transporte, sera unico mientras conserve su autorizacion ante el Ministerio de Transporte, identificador de proveedor de software y sistema de software. La propuesta resolutive sin los contenidos impositivos adicionales que nos hemos tomado el atrevimiento de subrayar para mejor comprension, constituye de por si un avance en el manejo de los certificados de Revisión Técnico Mecánica, sistema que ha sido ya adoptado por el Ministerio de Justicia en materia de control de un registro único nacional de radicación de procesos, en cuyo seriado se puede identificar la localidad geográfica, la naturaleza del despacho judicial y por último el consecutivo único de cada expediente, con la diferencia de que siendo la administración de Justicia un servicio público, ha dispuesto una plataforma nacional que está siendo aplicada en estos momentos en la mayoría de capitales de departamento sin costo para quienes acceden a él, siendo desde ya un servicio oneroso, de ahí el alto grado de impunidad imperante. Por tanto, considero respetuosamente se debe suprimir la parte que hemos subrayado y que alude a la imposición de una nueva exigencia, dado que en el contexto no se alude a otra forma alternativa de sistematización y, por el contrario, constituye ir en contravía de lo ordenado el por Decreto Ley 2106 de 22 de Noviembre de 2019, "Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública".</p>		X	No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013; es por esto que cuando se utiliza en la Resolución la expresión "software autorizado", se hace referencia a que las empresas proveedoras de Software deben haber cumplido con las disposiciones allí establecidas y encontrarse homologadas como proveedoras de Software.
			<p>Artículo 2. Definiciones. Formato Uniforme de Resultados – FUR: Si es conforme a la información registrada en el RUNT por el propietario del vehículo no debe referirse a un "poseedor o tenedor" . Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes virtual: Debe indicarse como se va a generar el certificado. No solamente debe hablarse de la ley 1964 de 2019, que es la de los vehículos eléctricos, sino hacerse una alusión genérica de todos los vehículos que se deben revisar. Correo Electrónico Certificado: Si esta es una definición de los que es un correo electrónico certificado debería indicar que el carácter de certificado se lo da una Entidad Certificadora como tal y que dicha Entidad es la que debe estar acreditada por el ONAC. Entidad Certificadora: Más allá de la definición de que es una entidad certificadora se debe aclarar en otra parte de la Resolución: Que servicios presta? firma digital central? Correo certificado?</p>		X	No acogida: No es objeto de la presente resolución, otras disposiciones normativas han dispuesto que tipo de vehiculos deben someterse a la revision tecnico-mecanica y de emisiones contaminantes o emisiones contaminantes.
			<p>Artículo 3. Ajustar Redacción Para contener los resultados de las normas</p>		X	No acogida: el proposito del articulo es adoptar el FUR.
			<p>Artículo 4. Completar: Registro "Único" Nacional de Transito - RUNT .</p>	X		Acogida, se modifica la redaccion conforme a la observación.

18/05/2020	JUVENAL ESPITIA VILLAMIL	vicepresidente técnico ASO-CDA	Artículo 5. En relación con la entrega se debe evaluar si lo que se quiere es permitir las dos opciones o solo una. Otro enfoque es definir que la entrega sea de manera digital a través de la internet y que la entrega en documento físico sea un recurso de última instancia cuando el usuario lo requiera expresamente, por ejemplo por solicitud escrita al solicitar el servicio <b>Parágrafo Primero.</b> Se debe incluir El Centro de Diagnóstico Automotor – CDA deberá cargar de manera automática la información del Formato Uniforme de Resultados – FUR al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, una vez se encuentre disponible dicha funcionalidad.	X	No acogida: se estan dejando las dos opciones previendo que la operabilidad en el RUNT, se dara en un año, conforme a lo estipulado en el artículo 17 de la resolución y adicional, previendo los casos en donde el solicitante no cuente con correo electronico.
			Artículo 6. Se recomienda utilizar el término REPROBADO en lugar de RECHAZADO Aunque los dos términos se toman como sinónimos frente a una inspección, ensayo o prueba un vehículo APRUEBA o REPRUEBA. De hecho el RUNT registra los resultados negativos de una primera inspección como REPROBADO. Ya si en una segunda inspección el vehículo no aprueba termina registrando como RECHAZADO pero para ellos es un término más administrativo en el sentido de que un determinado tramite, luego de consumirse una o más FUPAS para un determinado vehículo finaliza con un RECHAZO y no en un registro de vehículo CERTIFICADO	X	Acogida, se modifica la redaccion conforme a la observación.
			Artículo 8. Incluir defectos de las normas de emisiones contaminantes cuando aplique.	X	Acogida, se modifica la redaccion conforme a la observación.
			Artículo 11. Entendemos que lo que debe estar certificado es el correo electrónico mediante el cual se hace el envío al interesado y no que el interesado debe tener un correo electrónico certificado, pero la redacción no es clara y se presta a confusión. <b>Parágrafo Segundo:</b> Se debe establecer la obligatoriedad del SICOV de realizar dicha validación ya que directamente es quien en la actualidad lo hace.	X	Acogida parcialmente: se realiza la alcaración para el correo electronico cerrificado. Para el caso del paragrafo segundo, esta no es acogida.
			Artículo 14. Se debe definir si la entrega física del FUR será un recurso de última instancia O si se va a permitir que sea a elección primaria del propietario Se debe tener el proceso de apelación por parte del cliente para facilitar la interacción CDA-SICOV antes de enviar el resultado final al RUNT	X	No acogida: se estan dejando las dos opciones previendo que la operabilidad en el RUNT, se dara en un año, conforme a lo estipulado en el artículo 17 de la resolución y adicional, previendo los casos en donde el solicitante no cuente con correo electronico. En cuanto a la apelación, este proceso no es objeto de la presente resolución, el procedimiento ya se encuentra descrito en la resolucion 3768 de 2013.
			Artículo 15. En este procedimiento se debe tener en cuenta lo siguiente: ❑ Quien certifica el vehiculo es el CDA no la entidad certificadora ni tampoco el RUNT. ❑ La entidad Certificadora asignará el número de certificado u otra acción, pero definitivamente quien certifica es el CDA. ❑ ¿Quién debe generar el Código QR?: la entidad certificadora?	X	No acogida: aunque el nombre del documento sea certificado de revisión tecnico-mecanica y de emisiones contaminantes, el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, no habla de certificar el vehiculo, establece la aceptación de las condiciones de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes del vehículo. Así nas cosas no se evidencia la pertinencia a aclaración. Por otro lado el codigo QR es asignado por el sistema RUNT.
			Artículo 16. Teniendo en cuenta que el proveedor actual de certificados físicos (Thomas Greg & Sons) tiene un inventario determinado de certificados se hace necesario contemplar un periodo de transición para que se agote el inventario actual y el sector no tenga que asumir una pérdida económica por este concepto.	X	Acogida: Es necesario contemplar un periodo de pruebas y de capacitación con los CDA para la implementacion de las disposiciones contenidas en el proyecto de resolución, teniendo en cuenta la que con ocasión de la emergencia sanitaria se encuentran suspendidos los CDA, de acoge su solicitud.
			En el texto de la Resolución no está claro cuál será el flujo de la información y la interacción entre los actores involucrados: RUNT – SICOV – CDA's – ENTIDADES CERTIFICADORAS. Es necesario contemplar este aspecto o eventualmente señalar que el Ministerio de Transporte lo definirá posteriormente.	X	No acogida: Dentro de las definiciones de la resolucion ya se encuentran enmarcadas las actividades algunos actores, por otro lado lo que se esta solicitando es el procedimiento del proceso como tal, lo cual no es objeto de esta resolución. Este procedimienro sera expuesto a los CDA mediante manuales y socializaciones.
			FORMATO UNIFORME DE RESULTADOS –FUR: No debe incluirse la palabra Poseedor o tenedor ya que son datos registrados en el RUNT y corresponden al propietario. - Se debe precisar que son los resultados de las pruebas mecanizadas y la inspección sensorial con los defectos que se identifiquen. Surge una pregunta acerca de si los dos dígitos para identificación del proveedor del software significan que se debe tener una inscripción del Proveedor en el RUNT. El Ministerio de Transporte deberá definir con el ONAC las dimensiones que debe tener el espacio para el logo del ONAC en el FUR. Nos permitimos llamar la atención en cuanto a que los valores de PEF O FEP y LTOE corresponden a parámetros del equipo con el que se realiza la inspección y no son información del vehículo. No se deben indicar específicamente Las cifras significativas a reportar debido a que el número de cifras está asociado a la resolución del equipo de medición. Este campo deberá ser flexible. Es necesario definir la calidad óptima, definición y resolución (que se alinee con la NTC 5385). Es pertinente incluir la relación listada de equipos para información adicional a las autoridades. en cuanto al software: Eliminar la palabra aplicación ya que las aplicaciones se adhieren al software central de operación. En cuanto al Nombre Impreso o firma digital: Retirar el requerimiento de la firma autógrafa dado que al no haber papel ahora no habrá lugar a dicha firma y ahora la firma será Digital.	X	Acogida parcialmente: se acepta lo indicado para el logo de ONAC y para calidad optima, se realizan las modificaciones en el proyecto de resolución. Por otro lado, en la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013; es por esto que cuando se utiliza en la Resolución la expresión "software autorizado", se hace referencia a que las empresas proveedoras de Software deben haber cumplido con las disposiciones allí establecidas y encontrase homologadas como proveedoras de Software. Para firma autografa, de conformidad a lo reglado en el artículo 26 de la Resolución 3768 de 2013, el formato exige la firma autógrafa, situación que debe ir en concordancia con las demás reglamentaciones, motivo por el cual se hace la exigencia de la misma. Sin embargo se realiza aclaración en el párrafo, con la finalidad de indicar que se mantendrá la firma autógrafa por el periodo que se requiera el FUR físico, una vez se automatice se implementara la firma digital. Finalmente en cuanto a los valores PEF, FEP o LTOE, con el fim de llevar un control de los equipos utilizados durante la inspección se exige; adicional el LTOE es un valor por le cual se determina la opacidad y el PEP o FEP es un factor que incide dentro de los resultados de las pruebas de emisiones.
			FORMATO UNIFORME DE RESULTADOS –FUR. Causal de rechazo. Incluir la palabra defectos tipo B en el numeral b.	X	Acogida, se modifica el proyecto de resolucion conforme a observación.
			ANEXO TÉCNICO NÚMERO DOS (2) .Placa: Se debe tener en cuenta los espacios para las placas de los vehículos diplomáticos, extranjeros y oficiales. Cilindraje: Incluir en la redacción Potencia Nominal (Res. 160) en el caso de los vehículos eléctricos. Firma del responsable: La persona que firma el certificado es la designada por el Representante Legal de CDA y no la persona que realiza la revisión del vehículo. De hecho, en la revisión pueden participar varios inspectores, lo cual se registra en el FUR. El FUR es firmado por el Director Tecnico de CDA. La firma del certificado corresponde a una responsabilidad diferente y en consecuencia esto debe quedar claro.	X	Acogida parcialmente: no se acoge lo relacionado al la firma del responsable, para los demas temas, se modifica el proyecto de resolucion conforme a observación.
			Artículo 3. No se incluyó la NTC5385.	X	Acogida, se modifica el proyecto de resolucion conforme a observación.

18/05/2020	INTI ALEJANDRO PARRA LÓPEZ	Especialista de Apoyo Legal Concesion RUNT	Artículo 5. Para darle precisión a este artículo consideramos que debe quedar claro que es el CDA que lo expide pues puede dar lugar a interpretar que podría ser el RUNT. Entendemos que el FUR también puede ser virtual, pero si el formato cambia y debe ser diligenciado manualmente por el CDA (para entregar la copia al ciudadano) y posterior registro en el sistema RUNT, se debe revisar el cambio de papelería para los CDA y proveedor de este formulario antes de la salida de la nueva funcionalidad a producción ( fase 2 FUR) O si sólo debe registrarse el resultado en el sistema RUNT y permitir la impresión del mismo en el CDA para la entrega al ciudadano.		X	No acogida: en cuanto a la redacción conforme a la expedición del FUR ya se encuentra la especificación de que quien expide es el CDA. Por otro lado, el artículo 17 establece que el concesionario encargado de la operación del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, cuenta con un año para realizar los desarrollos correspondientes en el sistema-RUNT, que permitan el cargue automático de la información del formato, razón por la cual en el momento que se encuentren disponibles se proceda a informar las condiciones de conectividad y demás acciones encaminadas a la virtualización del FUR.
			Artículo 6. Consideren que el rechazo supone que el vehículo no fue revisado, la reprobación supone que fue revisado, pero no aprobó la RTMyEC.	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución conforme a observación.
			Artículo 11. Párrafo Segundo. Atendiendo a que, de conformidad con el banco de preguntas y respuestas de la Resolución 12379 de 2012 siempre que se hable de verificación es documental y siempre que se hable de validación es por el Sistema RUNT, cuando se refieren en este aspecto a la validación de la SuperTransporte, debe precisarse si es a través del Sistema RUNT o se trata de una simple consulta como web services.		X	No acogida: no es objeto de la presente resolución.
			Artículo 15. Debe hacerse precisión de que si está vigente el certificado de firma del RUNT, pero no el del CDA, el asunto es responsabilidad del CDA.	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución conforme a observación.
			ANEXO TÉCNICO NÚMERO UNO. Numeral a La palabra: Centro es de género masculino, por tanto lo correcto es "automotor", pues "automotriz" es femenino	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución conforme a observación.
			ANEXO TÉCNICO NÚMERO DOS. En cuanto a la notificación de la RTM a Cancillería, sería ideal que en el formato de Revisión ANEXO 2 incluyan un campo que permita identificar la procedencia (Nacional, Extranjero o Diplomático acuerdo a la marcación realizada en el registro de la solicitud), esto con el fin de identificar fácilmente las placas Nacionales que por formato se pueden cruzar con las Diplomáticas. 2.2.1. Encabezado del Documento: El número de revisión debe tener un formato definido al ser alfanumérico y así precisar cómo va a estar conformado. • Marca: Consideramos necesario que el Ministerio de Transporte precise si el espacio MARCA se debe combinar con el de FABRICANTE. • Modelo: Actualmente son 4 dígitos. • No. Motor: Debe precisarse comoquiera que son 25 dígitos, teniendo en cuenta el estándar de cargue de información utilizado por los importadores. • VIN: Debe precisarse, comoquiera que 17 caracteres conforme a la Resolución 5646 de 2009. • Línea: Debe precisarse pues, actualmente en el RUNT tenemos líneas de hasta 50 caracteres. • Línea: Debe precisarse pues, actualmente en el RUNT tenemos líneas de hasta 50 caracteres. • Color: Al igual que el anterior, debe precisarse comoquiera que en el RUNT tenemos colores combinados, que hace que superen los 25 caracteres, hasta 50 caracteres. • Nombre de Propietario: Siguiendo las dos anotaciones anteriores, también éste debe precisarse, en razón a que en atención a los diferentes tipos de personas ésta puede llegar a ser superior a 50 caracteres. • Firma del Responsable: No vemos la necesidad de que se establezca un campo con esa finalidad	X		Acogida parcialmente: no se acoge lo relacionado a la identificación de la procedencia, no hace parte del objeto de la presente resolución.
			Artículo 7. Características del Formato Uniforme de Resultados-FUR: Se establece que en el inciso e. Logotipo e información del Centro de Diagnóstico Automotor- CDA en un espacio máximo de 12 cm de ancho por 2 cm de alto. Como mínimo deberá contener: nombre del establecimiento de comercio, NIT, teléfono, correo electrónico, dirección y ciudad. Al cual se le debe agregar: El logo del ente acreditador, el cual debe contener la norma bajo la cual está acreditado el CDA y su código de acreditación. Esto teniendo en cuenta que es condición obligatoria por parte de ONAC, a través de sus normas vigentes.	X		Acogida, se modifica el proyecto de resolución conforme a observación.
			Se establece que en el inciso h. Medición de luces altas, intensidad e inclinación de las luces bajas, así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras. Se debe retirar la parte correspondiente a: así como la medición de luces antiniebla o Exploradoras. La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras. El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.	X		Acogida parcialmente: no se incluirá la medición de desviación en inclinación para luces altas o antiniebla, pero si se incluirá la medición de la intensidades de cada una de estas luces.

18/05/2020	Yosimar Perez Chavez	Director técnico CERTIMOTOS LA 44	<p>Suma de intensidad de las luces (NOTA FUERA DE TEXTO: Lo cual aplica, según dicho FUR, para las intensidades tomadas en los numerales 4, 5 y 6) Intensidad Máximo Unidad Independiente () o simultanea () Se debe retirar la parte correspondiente a: Los numerales 4 y 6. La razón es que las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3768 de 2013, modificada por la Resolución 6589 de 2019, (las cuales son las que soportan la razón de ser del FUR), no contemplan ni la MEDICIÓN INDEPENDIENTE DE LA INCLINACIÓN Y LA INTENSIDAD PARA LAS LUCES ALTAS, NI PARA LAS DE ANTINEBLA/EXPLORADORA, menos aún establece RANGO ALGUNO dentro del cual debe estar cada una de las luces altas y las de antiniebla o exploradoras, en cuanto a intensidad e inclinación y menos aún se ha establecido DEFECTO alguno, para calificar cada una de las exploradoras. Se debe modificar IGUALMENTE el NUMERAL 7: El cual solo aplica para la SUMATORIA DE LAS LUCES SIMULTANEAS. No debe contemplarse el registro de valor alguno para intensidad de una luz independiente. (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m) Las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, solo contempla un límite máximo para la sumatoria de las luces que encienden de manera simultánea y establece el defecto para su calificación. Por lo tanto, no debe contemplarse la posibilidad de registrar valor alguno para intensidad de una luz independiente. Nótese igualmente que las normas vigentes no establecen defecto alguno para la simultaneidad por cada tipo de luz (El defecto establecido es: La intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente, no puede ser superior a los 225 klux a 1 m de distancia o 360 lux a 25 m). El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p>		X	No acogida: Se incluirá la medición de la intensidad de cada una de las luces, que enciendan de manera simultánea, registrando el valor de la intensidad de cada una de estas, se debe registrar la cantidad de luces independientes y la cantidad de luces simultaneas.
			<p>Se establece que en el inciso i. Tipo de motor existente en el vehículo, por ejemplo: OTTO 4T o 2T, Diésel, eléctrico, híbrido, y eléctrico; incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis. Se debe retirar la parte correspondiente a: incluyendo los valores de PEF O FEP y LTOE respectivamente, dentro de los paréntesis. Las Normas Técnicas Colombianas - NTC 5365, 4983 y 4231, establecen los valores que puede tener el PEF O FEP y LTOE, para los equipos de emisiones contaminantes para los ciclos OTTO 4T o 2T, Diésel e híbrido. Es decir, son especificaciones técnicas propias de los equipos para la determinación de las EMISIONES CONTAMINANTES, en las diferentes líneas de inspección. Jamás los valores de PEF O FEP y LTOE, permitirán determinar o hacer aporte alguno a las características o especificaciones respecto del tipo de automotor que posea cada automotor a inspeccionar.</p>		X	No acogida : El valor del PEF o FEP del analizador de gases el un determinante para el diagnóstico de emisiones entregado por el equipo, por otro lado también es utilizado en las pruebas de exactitud para el canal de HC realizadas por la autoridad competente. De igual forma sucede con el LTOE (estándar) para la prueba de opacidad.
			<p>Se establece que en el inciso j. En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL". Se debe quitar el campo KILOMETRAJE y LO DEFINIDO para su diligenciamiento, esto es: En campo de kilometraje se debe registrar el que presenta el vehículo, en el momento de la inspección y en caso de que este no funcione o no lo posea, se debe registrar "NO FUNCIONAL". En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, no existe referencia o condición alguna relacionada con el kilometraje recorrido por el automotor, menos aún especificación o restricción para realizar o no, alguna de las pruebas a las que debe ser sometido durante la ejecución de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes. Este es un dato que en nada beneficia, ni le aporta al proceso de la RTMYEC, tanto es así, que es igual de válido, que se pueda registrar o no, durante el proceso de recepción de cada automotor. Es decir, no posee, ni tiene trascendencia, ni hace parte de condición alguna para que el vehículo sea aceptado, inspeccionado y aprobado en un CDA. Además, no termina siendo parámetro alguno de control o de verificación respecto del uso de los automotores, ya que mismo, puede estar sin funcionar o no poseerlo. Es más, tampoco es factible dentro de un Centro de Diagnóstico Automotor, el establecer si funciona correctamente. Por lo tanto, le solicitamos eliminar de los campos a diligenciar en el FUR, el del KILOMETRAJE.</p>		X	No acogida: No se está solicitando que se evalué como defecto, tampoco se está indicando que el no funcionamiento o inexistencia de este impida la evaluación del mismo, únicamente es un dato informativo y de control tanto para el propietario del vehículo como para este ente ministerial.
			<p>Se establece al final de los incisos NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar. En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5365, 4983, 4231, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de "los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar". Menos aún es recomendable establecerlo de manera general al incluirlo como "LOS MANUALES", lo cual generaría una obligación indeterminada, ya que no podríamos establecer, ni siguiera a ciencia cierta, cuando tendríamos la totalidad de los manuales que le permitan a cada CDA asegurar que poseen la toda la información que tiene relación alguna con cada automotor. Igualmente, es imposible establecer, como se manejaría dicha información, respecto de los automotores a los cuales se les han cambiado piezas o partes y que las mismas no sean originales. Por lo tanto, es necesario retirar la condición especificada en la NOTA: El Centro de Diagnóstico Automotor - CDA es responsable de poseer los manuales de los vehículos que pretende inspeccionar.</p>		X	No acogida: Se busca a traves de lo dispuesto que para los vehiculos de nuevas tecnologias que ingresen al país como los dispuestos para Euro V, equivalentes y superiores, se pueda contar con manuales.

		<p>En el numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar la Autonomía/Potencia.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: El campo de Autonomía/Potencia.</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la "Autonomía/Potencia" de los automotores a ser inspeccionados. Además, es muy claro que sería imposible para los CDA's, determinar la Autonomía y la Potencia que posee cada automotor, al ingresar a sus instalaciones, ya que, por definición, estas están dadas así:</p> <p>AUTOMIA: Distancia máxima que puede recorrer un medio de transporte con el máximo de combustible o carga de sus baterías, la cual está directamente relacionada con el uso de la energía de estos cuatro indicadores: 1. Pérdida de eficacia aerodinámica (arrastre del aire sobre el cuerpo del coche y área frontal) 2. Pérdidas de arrastre de neumáticos (aerodinámica y rodadura de los neumáticos) 3. Pérdidas del tren de tracción (variador, motor, caja de cambios, rodamientos) 4. Pérdidas auxiliares (cargas de 12V, ventiladores y bombas, luces, etc.)</p> <p>POTENCIA: Es el trabajo o la energía desarrollados en la unidad de tiempo. La potencia del motor se obtiene, en cualquier régimen, multiplicando el par motor (determinado por la componente de la fuerza ejercida por los gases en la dirección de la biela, multiplicada por la distancia entre el eje de la biela y el del árbol motor) por la velocidad angular. El par motor, que corresponde a la fuerza desarrollada durante la rotación, alcanza su valor máximo a un determinado régimen (inferior al de la potencia máxima), a partir del cual disminuye al aminorarse el rendimiento volumétrico y mecánico (debido al aumento de las pérdidas por rozamiento en los órganos fundamentales del motor y en los mecanismos auxiliares que éste arrastra).</p> <p>Los centros de diagnóstico automotor, no están dados, ni poseen, ni tienen la capacidad operativa, ni elementos, ni herramientas y equipos para realizar las mediciones, para obtener estos cálculos. Por lo tanto, es necesario, retirar del numeral 3. DATOS DE VEHÍCULO, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, el campo Autonomía/Potencia.</p>	X		Se acoge ya que verificando información con un importador de vehículos eléctricos, indican que no hay un valor que sea comparativo con el cilindraje de un vehículo de combustión interna, de tal modo se debe suprimir estar casilla, sin embargo se deberá registrar la potencia en los casos que aplique.
		<p>En el numeral 11b. VEHÍCULOS CICLO DIESEL (opacidad), VALOR LTOE (l), del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó un campo para diligenciar RPM en Ralenti, de cada ciclo, al igual que el campo para los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Es necesario retirar esta condición, ya que dentro de lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC 4231, vigente, no contempla ni la condición para determinar el porcentaje de opacidad en velocidad ralenti y menos aún que al combustible tipo diesel, se le determinen concentraciones del NO (Óxido Nitroso).</p> <p>Por lo tanto, se requiere retirar del FUR, el campo para diligenciar RPM en Ralenti, de cada ciclo, al igual que el de los resultados para el NO (Óxido Nitroso).</p>		X	No acogida: a pesar de que hoy en día no se realice la medición del (NO) será incluido por futuras modificaciones a este proceso, a pesar de que se realice la medición de la opacidad a rpm gobernada es necesario también incluir la rpm ralenti con el fin de verificar y llevar trazabilidad de esta información.
		<p>En el numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, se incluyó PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p> <p>Se debe retirar la parte correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS</p> <p>En las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 6218 y 6282, vigentes, como base que son de la determinación del contenido y alcance del FUR, no existe referencia o condición alguna respecto de la "PRESIÓN DE LAS LLANTAS" de los automotores a ser inspeccionados.</p> <p>Tampoco existe defecto alguno definido para determinar la aprobación o rechazo respecto de los niveles aire que debe tener la presión de las llantas de los automotores. Por lo tanto, no es calificable dicha condición.</p> <p>El FUR no debe ser la relación de unos valores encontrados, los cuales no permiten establecer un incumplimiento, ni la detección de defectos no establecidos en las normas vigentes.</p> <p>Por lo tanto, se debe retirar del cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, en su numeral D2. REGISTRO DE LA PROFUNDIDAD DE LABRADO Y PRESIÓN DE LAS LLANTAS, lo correspondiente a: PRESIÓN DE LAS LLANTAS.</p>		X	No acogida: el registro de la presión del aire de las llantas a pesar de que no se encuentre contemplado por la NTC 5375 es necesario con el fin de llevar el control de la presión de aire con la cual ingresan los vehículos al centro de diagnóstico.
		<p>En el cuerpo del Formulario Uniforme de Resultados – FUR, aparece: Nota: Causal de Rechazo a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A.</p> <p>b) La cantidad total de defectos sea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Igual o superior a 10 para vehículos Livianos Particulares y Pesados Particulares</li> <li>● Igual o superior a 7 para vehículos Motocarros, Cuatrimotos, Mototriciclos y Cuadriciclos</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos Livianos públicos, Pesados públicos, Motocicleta, Ciclomotor y Tricimoto</li> <li>● Igual o superior a 5 para vehículos de enseñanza automovilística.</li> <li>● Igual o superior a 1 para vehículos de enseñanza automovilística tipo Cuatrimotos, Mototriciclos, Cuadriciclos, Ciclomotor, Tricimoto</li> <li>● Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares</li> </ul> <p>En el aparte b), aparece como última causal de rechazo: Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo Remolque o similares.</p> <p>Dicha causal ya está definida y entendida en el aparte a) Se encuentra al menos un defecto Tipo A., por lo tanto, se solicita sea retirada.</p>		X	No acogida: dado que se trata de otra clase de vehículo es necesario dejar la indicada.

18/05/2020	RAFAEL ARTURO CHAPARRO ORTIZ	SUBDIRECCIÓN DE CALIDAD DEL AIRE, AUDITIVA Y VISUAL- DIRECCIÓN DE CONTROL AMBIENTAL- ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C.	artículo 5, parágrafo 2 se menciona el plazo de los CDA para remitir la información enmarcadas en la parte ambiental contenida en el FUR a las autoridades competentes, la Secretaría Distrital de Ambiente - SDA, actualmente trabaja en un proyecto informático que permitirá acceder a los resultados de las pruebas de emisiones realizadas por los CDA en línea y de manera inmediata. Por lo anterior se sugiere incluir: 1. La Autoridad Ambiental definirá los medios para remitir la información. 2. La Autoridad Ambiental podrá establecer los plazos para la recepción de la información según la capacidad de las herramientas utilizadas para la misma. En el anexo técnico para este párrafo de la página 7: La aplicación del Formato Uniforme de Resultados- FUR es conforme a lo establecido en la Norma Técnica Colombiana- NTC 5375, 6218 y 6282 para vehículos automotores o aquellas que las actualicen, modifiquen o sustituyan, previa adopción del Ministerio de Transporte. Sugerimos que es importante mencionar las NTC 4231, 4983 Y 5365.	X		Se acoge su observacion y se adiciona en lo pertinente.
			anexo técnico numeral b de la página 7 donde se menciona la identificación de los 10 caracteres del FUR para cada CDA, mientras se conserve la autorización ante el Ministerio de Transporte sugerimos mencionar las resoluciones dadas por la Autoridad Ambiental y ONAC. En el anexo técnico numeral g de la página 7, sugerimos mencionar las NTC de los procedimientos de emisiones contaminantes para fuentes móviles así: Los resultados de las pruebas de inspección mecánica y de emisiones contaminantes realizadas de acuerdo con los métodos dispuestos por las NTC 5375, 6218, 6282, 4231,4983 Y 5365. En el anexo técnico numeral i , los valores de PEF O FEP Y LTOE, estas características no son del tipo de motor. Los valores de PEF (Factor Equivalente de Propano) corresponden a características del analizador de gases utilizado en las pruebas bajo norma NTC 4983 y NTC 5365. Los valores de LTOE (Longitud de Trayectoria Óptica Efectiva) se debe hacer la distinción entre la característica del equipo de medición (opacímetro) y la que se toma del vehículo NTC 4231. (Diámetro tubo de escape).	X		Se acoge su observacion y se adiciona en lo pertinente.
			En los ANEXO No. 1 y el capítulo 2 Codificación para los defectos en los numerales 2.2, 2.3. 2.4 de la página 16 que hace referencia a las NTC 4231, 4983 y 5365 solo incluyen los tipos de rechazo para inspección previa visual, se debe tener en cuenta que en dichas normas evidencian rechazos durante y después de las secuencias de las pruebas realizadas a fuentes móviles terrestres.	X		Se acoge su observacion y se adiciona en lo pertinente.
			En el ANEXO No. 1 y el capítulo 2, numeral 2.4 en los ítems de la inspección visual falta adicionar los rechazos que hacen referencia a la tapa de combustible TABLA 13 de la NTC:5365.	X		Se acoge su observacion y se adiciona en lo pertinente.
			En el Formato Uniforme de Resultados FUR datos del vehículo, sugerimos adicionar el campo de numero de ejes y capacidad; para el caso de vehículos de carga, donde se registre la capacidad de carga o peso bruto vehicular (PBV) en kg, los cuales en la licencia de transito del vehículo se identifica la capacidad de carga.	X		Se acoge su observacion y se adiciona en lo pertinente.
			Formato Uniforme de Resultados FUR ítem 11a. VEHÍCULOS CICLO OTTO 4T o 2T, sugerimos tener en cuenta hacer referencia a la NTC 4983 Y 5365, tal cual como se hizo en el ítem del numeral B donde hacen referencia a las NTC de los resultados de la inspección mecanizada.	X		Se acoge su observacion y se adiciona en lo pertinente.
			En el Formato Uniforme de Resultados FUR de la página 27 ítem 11b. VEHÍCULOS CICLO DIÉSEL (opacidad), VALOR LTOE, sugerimos tener en cuenta hacer referencia a la NTC 4231, tal cual como se hizo en el ítem del numeral B donde hacen referencia a las NTC de los resultados de la inspección mecánica.	X		Se acoge su observacion y se adiciona en lo pertinente.
			En la tabla 11ª VEHÍCULOS CICLO OTTO 4T O 2T, VALOR PEF O FEP ( ), se muestra la columna del contaminante Óxido Nitroso (NO), teniendo en cuenta que en la actualidad el contaminante no están contemplados en la Resolución 910 de 2008 para pruebas estáticas, es confuso tener dicha columna		X	No acogida: teniendo en cuenta que en el mediano plazo se incluirá este parámetro para los vehículos de bajas emisiones, según lo informado por Ministerio de Ambiente.
			la tabla 11b VEHÍCULOS CICLO DIESEL, VALOR LTOE( ), en primer lugar se debe tener en cuenta que se escribe DIÉSEL con tilde; en segundo lugar debe hacerse mención de la norma bajo la cual se realiza la prueba que en este caso es NTC 4231 de 2012; en tercer lugar en dicha prueba no se registra la velocidad crucero, más bien, es la RPM gobernada del motor; en cuarto lugar se debe registrar el LTOE del equipo con que se realiza la prueba y el diámetro del tubo de escape; por último la prueba bajo NTC 4231 no contempla la adquisición de datos para el contaminante NO y la Resolución 910 de 2008 no tiene límites para prueba estática, por lo tanto la columna puede generar confusión.	X		Se acepta parcialmente, la LTOE registrada debe corresponder con la estándar decretada por la autoridad competente; los datos de NO podrán serán registrados en el mediano plazo.
			Aplazar la consulta pública hasta el segundo semestre del 2020, los motivos que llevan al sector a esta solicitud son la situación de Bioseguridad, que generar el COVID-19, ya que a la fecha 18 de Mayo del 2020. Aun los CDA se encuentra cerrados, y se requiere de una análisis técnico más profundo ya que la resolución modifica en el numeral 2. CODIFICACIÓN PARA LOS DEFECTOS Y 2.1. NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 5375. Y esta norma técnica se encuentra actualmente en proceso de actualización y Modificar la Resolución antes que la NTC 5375, generaría inconsistencias en la misma resolución, igualmente próximamente se modifican algunas de las NTC enunciadas en el literal E) ... DE CONFORMIDAD DE LAS NORMAS NTC NTC 6218, NTC 6282, NTC 4983, NTC 4231 Y NTC 5365.		X	No acogida: las normas tecnicas son adoptadas mediante reglamento tecnico, el cual no esta siendo objeto de desarrollo por parte de esta resolución.
			Ampliar plazo de la entrada en vigencia a (18) meses, enunciada en el Artículo 17. Y se debe incluir no solo al RUNT si no al CDA para realizar las actualizaciones pertinentes de su Software de Operación.	X		Se acoge parcialmente: Se acoge su observacion y se adiciona en lo pertinente.



18/05/2020	Ing. Juan C. Mayorga R	JUANDACDACHING	En la actualidad todos los CDA del país habilitados por el Ministerio, cuenta con su software de aplicación y los CDA son organismos debidamente habilitados por el Ministerios y Acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación ONAC, Que anualmente audita exhaustivamente estos organismos, al igual se cuenta con el SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA - SICOV, resulta improcedente y vulnera la libre competencia, la libre empresa, la pretensión de buscar la unificación de software autorizado por el Ministerio de Transporte, cuando quiera que éstos pueden resultar vulnerados o amenazados por la acción o la omisión ante las pretensiones que vulneraría derechos adquiridos y promueve la creación de monopolios. Adicionalmente se debe tener en cuenta que por esta razón se creó el SICOV y existe un elemento transaccional a nivel digital del Formato Uniforme de Resultados-FUR por parte de los proveedores de software al SICOV, ente que ya tiene canal de consulta electrónica con el RUNT. En el anexo técnico 1, Literal b habla del número del FUR, y que este debe ser reiniciado de manera anual, esto hará que los números de año a año se repitan...esto puede ser contraproducente para algunos proveedores de software para la búsqueda de registros. La unificación de Software sería beneficiosa para el sector, siempre y cuando la propiedad, administración y control de este, estuviera a cargo directo del Ministerio de Transporte y no Tercerizado.		X	No acogida: En la actualidad el Ministerio cuenta con los parámetros sobre las condiciones técnicas y un procedimiento claro para la interacción de actores con el RUNT a través de la homologación ante esta cartera ministerial, lo cual está contemplado en la Resolución 792 de 2013, con lo cual, cualquier persona que cumpla los preceptos determinados en la Resolución 792 de 2013, puede homologarse como proveedor de software.
			Virtualización del FUR y Cargue de resultados , Al respecto ya se disponen los resultados digitales "Controlados y Vigilados" en los servidores del SICOV, por ende, los datos para la virtualización del FUR ya estarían a disposición del RUNT y así, poder expedirlo de manera digital el RUNT desde su plataforma, esto no debe generar más sobrecostos para los usuarios o para los organismos y el SICOV debe dentro de sus procesos publicar de forma segura los FUR y enviarlos al RUNT.		X	No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos análisis.
			En el Artículo 14. Para el Art.14 y Art. 15 se debe tener en cuenta la NTC-ISO/IEC 17020:2012 Y CEA-4.1-01 V3 (ONAC) y los requisitos establecidos en el literal k del Artículo 11 de la Resolución No. 3768 del 2013, emitida por el Ministerio de Transporte; NTC-ISO/IEC 17020:2012 7.4.2 Todo informe/certificado de inspección "DEBE" incluir lo siguiente: a) la identificación del organismo emisor b) la identificación única y la fecha de emisión; c) la fecha o las fechas de inspección; d) la identificación del ítem u ítems inspeccionados; e) la firma u otra indicación de aprobación proporcionada por el personal autorizado; f) una declaración de conformidad, cuando corresponda; g) los resultados de la inspección, excepto cuando se detallan de acuerdo con 7.4.3. NOTA En el Anexo B se indican los elementos opcionales que se "PUEDE"n incluir en los informes o certificados de inspección. CEA-4.1-01 Versión 03 De acuerdo con el Artículo 26 de la Resolución No. 3768 del 2013, emitida por el Ministerio de Transporte, el director o gerente técnico del CDA (o su suplente) es la persona autorizada para firmar autógrafamente el FUR. En consecuencia, el usuario del servicio de un CDA "DEBE" recibir un FUR debidamente firmado por el director técnico, acorde con lo definido en el Artículo 5 de la Resolución No. 5111 del 2011 emitida por el Ministerio de Transporte, y lo establecido en el Capítulo V de la Resolución No. 3768, emitida por el mismo Ministerio. ONAC no reconoce como actividad de evaluación de la conformidad acreditada, los resultados de inspección registrados en un FUR que no contengan dicha firma. El CDA "DEBE" cumplir con los requisitos reglamentarios asociados a la responsabilidad y autorización del personal que firma los de Certificado de RTMyEC, establecidos en el literal k del Artículo 11 de la Resolución No. 3768 del 2013, emitida por el Ministerio de Transporte y el R-AC-1.4-03, uso del símbolo de acreditación de ONAC. ONAC no reconoce como actividad de evaluación de la conformidad acreditada, resultados de inspección atestados en Certificados que no contengan dicha firma registrada y autorizada. Los CDA mantienen al momento de firmar tanto los FUR como los Certificados firmas vigentes, pero es importante aclarar, que una vez firmados los documentos por los ingenieros debidamente autorizados, para el caso de las copias, duplicados están ya fueron firmadas digitalmente y el RUNT y el SICOV, pueden emitir las ya que las custodian en sus bases de datos, al respecto de "CDA deberán disponer y mantener vigentes las firmas" se debe hacer claridad al cambio del personal autorizado para firmar y el tiempo que el organismos debe mantener vigente los certificados de firmas si el personal autorizado es retirado.		X	Acogida parcialmente: se acoge lo relacionado al logo de ONAC, en cuanto al ISO/IEC 17020, está considerando la mayoría de la a) a la g). En el tema de la declaración de conformidad por el esquema de inspección como está regulado, por lo cual, la aprobación sería equivalente a la conformidad de cada ítem inspeccionando. Ahora bien, el Anexo B de la ISO/IEC 17020 es un anexo informativo más no normativo por lo tanto es opcional del CDA aplicarlo. En cuanto al CEA-4.1-01 versión 3, es un documento que orienta la implementación de la ISO/IEC 17020 y debe estar alineado con el marco regulatorio. De tal forma que el acreditador (ONAC) realizará los ajustes que considere pertinentes para mantenerlo actualizado, no siendo esto objeto de esta resolución.
			Virtualización del Certificado De acuerdo al CAPÍTULO III CERTIFICADO DE REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES VIRTUAL. En este Artículo referente a la virtualización del Certificado el SICOV envía al RUNT la aprobación y el SICOV, es quien valida la Revisión y no se requiere correo certificado, para eso está el Sistema de control y vigilancia, la consulta del certificado con su código QR, el usuario la puede realizar directamente desde el RUNT, en el Parágrafo Segundo. El Sistema Integrado de Control y Vigilancia – SICOV de la Superintendencia de Transporte podrá realizar la validación... El SICOV "DEBE" no podrá.		X	No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos análisis. Por otro lado la dedacción del artículo "podrá" esta alineado a que es facultativo del SICOV.
			CAPÍTULO IV CARGUE DE INFORMACIÓN AL SISTEMA RUNT , En el Art.13 la información hoy la tienen los homologados del SICOV, y la funcionalidad del SICOV está en mantener y reportar la información requerida de las pruebas al RUNT, Los CDA actualmente son vigilados por el SICOV, la aprobación e impresión viene directamente del RUNT.		X	No acogida: Es importante tener en cuenta que el SICOV es un sistema autónomo, el cual está bajo la coordinación de la Supertransporte, pero al no ser este un organismo de apoyo o un actor dentro de la cadena de la revisión no puede exigirse el envío de videos u otra información al RUNT, ya que las pruebas allí recaudadas servirá como soporte probatorio a la hora de inicio de una indagación preliminar ante la Supertransporte, la información que reposa en el RUNT, es oficial y puede ser optada para fines estadísticos, para estudios particulares y finalmente como herramienta para la construcción de política pública, motivo por el cual no puede buscarse que la información en el SICOV sea la única recolectada, viendo la necesidad de que se tenga información adicional así como material fotográfico que va a servir para dichos análisis.
			CAPÍTULO V OTRAS DISPOSICIONES, Artículo 16. Actualmente algunos los certificados deben ser pre comprados por los CDA, y los costos de asumidos por los mismos, cuál sería el coste del código QR y este valor o ítem, debe ser contemplado en la Res.3318 del 14 septiembre 2015 o incluido dentro de los costos de la FUPA Formato Único de Pago Anticipado RUNT.		X	No acogida: no es objeto de la presente resolución.

			<p>❖ El literal o habla de número consecutivo de FUR con el prefijo (A) o (R). Aquí debería ser número consecutivo RUNT.</p> <p>❖ Numeral 2.4 Condiciones anormales gases (erróneamente dice NTC5385) en general los defectos de la Sensorial de las 3 pruebas de Gases tienen los mismos errores del 4776, no incluyen todas las causales de rechazo que pueden generarse durante las pruebas, por ejemplo, de la 5365 no incluye revoluciones fuera de rango, ni presencia de humo negro o azul, así mismo ocurre con la NTC4983 y más aun con la NTC4231.</p> <p>❖ Falta sumatoria total y realmente el campo de independiente o simultánea no debería aplicar para exploradoras o antinieblas, es más para las luces altas y bajas son mutuamente excluyentes, mejor dicho indicar si la intensidad de luces es independiente o simultánea en cada tipo de luz es extraño.</p> <p>❖ El campo para incluir la eficacia auxiliar está mal pensado, solamente sería práctico para los frenos auxiliares que están presentes en un solo eje, recuerden que los vehículos que presentan frenos auxiliares en varios ejes, presentan mediciones de fuerza tanto de izquierda como derecha por cada eje o el objetivo solo representar la suma total.</p> <p>❖ En la sección de Opacidad, dice erróneamente Velocidad Crucero, debe ser Gobernada, de acuerdo a la NTC 4231.</p>	X		Acogida parcialmente: No acogida la observacion sobre eficacia auxiliar, ya que este es un valor que indeoendientemente de los ejes se requiere validar el porcentaje de la eficacia auxiliar. Para los demas terminos se modifica y adiciona el proyecto de resolución.
18/05/2020	Maricela Criollo Ortiz	N/A	del Anexo Tecnico Numero 1 Numeral Q: En aras de la no corrupcón, las fotos debe seguir, una a la plaqueta serial o el vin del vehiculo, la que sea mas facil de enfocar, la otra frente con un funcionario del CDA, debido a que actualmente cambian las placas a vehiculos en buen estado, es decir por pista pasa otro carro (motos y carros), otra forma de acerlo es con diseñadores graficos tambien, montan fotografias en la ambientacion del CDA, enviadas por medios electronicos, por eso es necesaria la segunda fotografia con un funionario del CDA, esto les dificultara enormemente estas practicas. Y se minimizara casi a cero la televisadas.		X	No acogida: Las fotos se adoptan no como un medio de control, ya que la inspeccion y control esta en cabeza de la Superintendencia de Transporte.

servaciones:

Revisó:

Maria del Pilar Uribe Pontón - Corrdinadora del Grupo de Regulación

Fecha

Proyectó:

Adriana Cetina Uscategui - Abogada del Grupo de Regulación

Jose Eduardo Almonacid Pedraza - Contratista

Jordy Nicolas García Alvarado - Contratista

