PROYECTO DE RESOLUCION "Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotor y se dictan otras disposiciones"						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
26/10/2020	Camilo A. Garcia	Ciudadano	Artículo 3. Definiciones a. Cubierta facial inferior: Debe incluirse la excepción de los cascos tipo open face / jet, con un texto similar a "Cuando la hubiere", para evitar que se interpreta la resolución como prohibición de los cascos que no tienen en su arquitectura este elemento, pero que sin embargo están avalados por alguno de los estándares adoptados por la Res. 1080/2019	X		Frente a la observación al artículo 3, se acoge parcialmente, teniendo en cuenta los siguientes aspectos: Las definiciones son citadas de la NTC 4533 Versión 2017, y se han incluido en el proyecto de resolución solamente aquellas relacionadas con las condiciones mínimas de uso establecidas para los Motociclistas. Por ser la transcripción literal de las mismas, no es viable efectuar modificaciones en la redacción de las definiciones. No obstante se efectuá ajuste en redacción del literal c del artículo artículo 4, así: *"c. En el caso de cascos con cubierta facial inferior movible, ésta siempre debe ir cerrada y asegurada durante el tránsito, de tal manera que ofrezca protección a la cara del motociclista (conductor y/o acompañante)".* Ahora bien, y en relación con la observación de evitar que se interprete como una prohibición de uso de los cascos que no cuentan con cubierta facial inferior, se aclara que la conducta exigida en el literal c precitado, solo se da en el caso de los cascos con cubierta facial inferior movible, tal cual como lo señala el literal, sin que se incluyá allí restricción de uso para cascos que no cuenten con este componente.
			Artículo 4. Sumar un literal relacionado con el uso correcto de los visores o gafas durante el tránsito. En la NTC-4533:2017 se hace un especial énfasis en las características de estos elementos y sus características, sin embargo, no hay en el proyecto un elemento que, como el mencionado en los otros literales de este artículo, mencione la imperiosa necesidad del visor cerrado o gafas bien ubicadas para brindar la adecuada protección a los ojos al momento del tránsito y mientras las condiciones atmosféricas lo permitan (debido al fenómeno de empañamiento debido a diferencias de temperatura y humedad). Así mismo debe mencionarse que este elemento no debe presentar problemas de sujeción, desprendimiento o rotura para garantizar la operatividad del elemento. Así mismo, en horas de oscuridad es recomendable la mención de lo estipulado en la NTC-4533:2017 en referencia a que los visores no 100% tintados deberán advertir su condición de posible uso en estos horarios.		X	En relación con la observación al artículo 4, que sugiere la inclusión de un literal para regular el uso del visor o de elementos adicionales como las gafas, es importante aclarar que el presente proyecto de resolución no incluye condiciones mínimas de uso relacionadas con visores, toda vez que el control de las mismas en algunos casos resultaría de difícil verificación en vía por parte de la autoridad, ocasionando interpretaciónes subjetivas e inclusive generando prohibición a buenas practicas como el uso de sistemas como "pinlock" (para algunos visores) o el tránsito con el visor ligeramente abierto para evitar el empañamiento por lluvia o el empañamiento por la exhalación del propio motociclista. De incluir condiciones de uso, estas practicas y otras podrían considerarse estrictamente prohibidas y ser de difícil verificación como se menciona. No obstante reconociendo la importancia del uso del visor y gafas para la seguridad vial del motociclista, se considera que la generación del habito de uso continuo de estos elementos, corresponde a estrategias pedagogicas dirigidas a los motociclistas más no a un aspecto de regulación. Es de precisar que el proyecto de resolución, busca regular condiciones en el uso, y no reglamentar las características técnicas del casco, lo cual está en el ambito de aplicación de la Resolucón 1080 de 2019. Por último, en relación con el establecimiento de criterios como "bien ubicados" o "mientras las condiciones atmosféricas lo permitan", se considera inconveniente su inclusión toda vez que podrían generar interpretaciónes subjetivas y de difícil control, desvirtuando el propósito de mitigar fatalidades y lesiones mediante el uso adecuado de este elemento de protección personal.
			Artículo 8, vigencia. Se sugiere el reemplazo de lo escrito por: "La presente resolución rige a partir de transcurridos dos (2) meses de la publicación en el diario oficial.", para evitar equívocos en la interpretación del momento de entrada de la resolución o su duración.	X		Frente a la observación al artículo 8, relacionada con vigencia, se considera viable el ajuste sugerido por el ciudadano. Se efectua ajuste en redacción: así: Artículo 8. Vigencia. La presente resolución rige a partir de los dos (2) meses siguientes a su publicación en el diario oficial.
26/10/2020	Jorge Holguin Gonzalez	Ciudadano	Sería bueno quitar de la norma la. Obligación que hay sobre la marcacion de los cascos de acuerdo a la placa del vehículo en que se movilización por que si hablamos de seguridad vial creería que en nada contribuye y muchos mas ilógico que sea una infracción de tránsito y generere la inmovilización del vehículo.		x	La observación ciudadana sugiere eliminar una disposición establecida en Ley (Art. 96 CNTT), cuya modificación no puede darse en acto administrativo de menor jerarquía como la presente Resolución. En tal sentido no es posible acceder a la propuesta.
27/10/2020	Cesar Roberto Celis Vasquez	Presidente de Veeduría de Motociclistas	En el resuelve, artículo 4 USO DEL CASCO PROTECTOR PARA MOTOCICLISTAS: Consideramos que es prudente manifestar ante su despacho, que todas y cada una de las multas que se pretendan imponer a los ciudadanos, y en este caso para los importantes actores viales, deben estar previamente contempladas en una ley, puesto que como ya lo ha reiterado en diversas Sentencias tanto la Corte Constitucional como el Consejo de Estado, sólo el Congreso por medio de la expedición de las leyes, puede imponer multas a los gobernados. Por lo tanto, al entrar a revisar la ley 769 de 2002 C.N.T., y la ley 1383 de 2010 que modificó el art. 131, en dichas multas tipificadas por códigos, en ninguna de ellas el legislador contempla que los actores viales "motociclistas" sean sancionados puntualmente por las conductas que ustedes pasan a señalar en los literales a, b y c.		x	El presente proyecto de resolución hace remisión normativa de lo contemplado en el literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, en tal sentido no se vulnera la reserva legal para la definición de sanciones por tanto se hace referencia a la sanción previamente establecida en la Ley vigente. Es de aclarar que el literal c, incluye en su codificación las conductas de los motociclistas constitutivas de infracciones de tránsito , así: *"C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código"*. En armonía con lo anterior el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, que establece las normas generales para motocicletas, señala: *"Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo."* . Teniendo en cuenta las anteriores disposiciones normativas se han contemplado las conductas establecidas en el proyecto de resolución y la correspondiente sanción establecida en la Ley por su inobservancia. Por lo cual no se acoge la observación.
			En este entendido, recordemos que el legislador contemplo dentro de las sanciones, no solo las multas, sino también algo que ustedes pretender ignorar, pues no ha sido tenido en cuenta por su despacho, como lo son las AMONESTACIONES, las cuales, de acuerdo al principio y el espíritu dada a la ley por el legislador, con dichas AMONESTACIONES lo que realmente se pretende que este importante actor vial "el motociclista" cambie unas actitudes no deseadas en las vías. En virtud a ello, muy comedidamente nos permitimos sugerir, sea incluida la imposición de una AMONESTACIÓN, pues claramente y dentro del espíritu no solo de ustedes como máxima autoridad de tránsito en el país, sino de todos los organismos de tránsito y las autoridades de control en vía, la función primordial es la PREVENCIÓN, lo cual se logra con una adecuado proceso de EMPODERAMIENTO, no solo de la norma como tal, sino de los efectos y beneficios directos e indirectos para el "motociclistas y su grupo cercano, su grupo primario" lo cual se logra cuando los mismos motociclistas son los multiplicadores de ello, puesto que están verdaderamente EMPODERADOS Y CONVENCIDOS de dichos beneficios y reaccionan no por el miedo a la imposición de una MULTA, (pues la imposición de una MULTA por una actitud que puntualmente en ningún momento ha sido considerada por el legislador), no solo entra de plano a chocar con el ordenamiento jurídico, sino que los actores viales, ya cansados de tantas irregularidades de la imposición de ordenes de comparendo totalmente arbitrarias, dejan totalmente expuesto, que el interés no sea el de PREVENIR, sino el de tener como ellos le llaman "excusas" para generar mas ingresos a costillas de ellos.		x	De conformidad con lo dispuesto en el literal c del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las conductas de los motociclistas constitutivas de infracciones de tránsito deberán ser sancionadas con la imposición de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes , a la luz de lo codificado en la infracción C24, que literlamente consagra lo siguiente: *"C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código"*. En armonía con lo anterior el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, que establece las normas generales para motocicletas, señala: "Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo." En observancia del principio de reserva legal, no podría un acto administrativo de menor jerarquía como esta Resolución establecer otro tipo de sanción a la prevista en la Ley, que para el caso es de multa pecuniaria y no de amonestación o llamado de atención. Por lo cual no se acoge la observación.
			Somos reiterativos en solicitar que se cambien las MULTAS por AMONESTACIONES, teniendo en cuenta que lo que genera un verdadero empoderamiento y entendimiento de las normas y que educa mas, es el EJEMPLO, siendo fundamental que actores viales como lo son las mismas autoridades de control en vía, evidencien su total observancia y estricto cumplimiento, pues desafortunadamente, ellos son el peor ejemplo de como se debe usar adecuadamente un casco para motociclistas.		x	De conformidad con lo dispuesto en el literal c del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las conductas de los motociclistas constitutivas de infracciones de tránsito deberán ser sancionadas con la imposición de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes , a la luz de lo codificado en la infracción C24, que literlamente consagra lo siguiente: "C..24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código". En armonía con lo anterior el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, que establece las normas generales para motocicletas, señala: "Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo." En observacncia del principio de reserva legal, no podría un acto administrativo de menor jerarquía como esta Resolución establecer otro tipo de sanción a la prevista en la Ley , que para el caso es de multa pecuniaria y no de amonestación o llamado de atención. Por lo cual no se acoge la observación.
			Recordemos también, que por solo la FONÉTICA de la palabra MULTA al ser mencionada al actor vial "motociclista" en relación a que sino da observancia a unas RECOMENDACIONES se le impondrán una serie de MULTAS, automáticamente ya hay un bloqueo y una total negativa a recibirlo, y a asumirlo como propio, lo que se conoce como EMPODERAMIENTO, pues no podemos tapar con un dedo, las innumerables actuaciones por fuera del ordenamiento jurídico en presunta extra limitación de sus funciones y abusos de autoridad, y a no solo por algunos, sino por una lamentable gran mayoría de autoridades de control en vía, que con la entrada en vigencia de la resolución 1080 de 2019, ya han impuesto multas e inmovilizado sus motocicletas, al pretender que sean los motociclistas quienes les deben demostrar a las autoridades de control en vía, que dan cumplimiento a lo allí reglado, bajo el entendido, que quienes deben dar cumplimiento son los fabricantes, importadores y/o comercializadores, y que las autoridades de control envía, en ningún momento pueden verificar el estricto cumplimiento de ello, pues no fue contemplado por el legislador que ellos sean quienes deben controlar su cumplimiento, y mucho menos pretendan hacer dicho control en las vías. Lo anterior lo hemos evidenciado y debidamente soportado cuando presentamos las respectivas denuncias ante los entes de control por cada una de estas arbitrarias e inaceptables actuaciones.		X	De conformidad con lo dispuesto en el literal c del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las conductas de los motociclistas constitutivas de infracciones de tránsito deberán ser sancionadas con la imposición de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes , a la luz de lo codificado en la infracción C24, que literlamente consagra lo siguiente: "C..24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código". En armonía con lo anterior el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, que establece las normas generales para motocicletas, señala: "Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo." En observacncia del principio de reserva legal, no podría un acto administrativo de menor jerarquía como esta Resolución establecer otro tipo de sanción a la prevista en la Ley , que para el caso es de multa pecuniaria y no de amonestación o llamado de atención.
			Queremos puntualizar, que consideramos FUNDAMENTAL que estas RECOMENDACIONES se mantengan como eso, puesto que las RECOMENDACIONES por si solas no pueden volverse MULTAS, pues como ya lo expusimos anteriormente, este actuar no solo iría en contravía del ordenamiento jurídico vigente, sino que adicionalmente entraría a chocar con una de las máximas directrices en materia de educación, como lo es la IMPOSICIÓN POR LA FUERZA, ya que si se pretende generar un cambio en una actitud no deseada, lo que la administración debe buscar en primera instancia es la IMPOSICIÓN POR LA RAZÓN pues al lograr el convencimiento que el hacerlo le traerá unos beneficios, de ahí que cobra y tiene vigencia la RECOMENDACIÓN del adecuado uso del casco para los motociclistas. Pues si de una vez se plantean las MULTAS, lo que se crea en el imaginario de los actores viales, es que esta imposición no esta orientada al cuidado de la integridad, de la salud y de la vida, sino solo a generar un ingreso mas por medio de la imposición desmedida de MULTAS, lo que desafortunadamente no va a generar una efectiva disminución en tan lamentables cifras que rodean a los importantes actores viales, "los motociclistas."		x	De conformidad con lo dispuesto en el literal c del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, las conductas de los motociclistas constitutivas de infracciones de tránsito deberán ser sancionadas con la imposición de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes , a la luz de lo codificado en la infracción C24, que literlamente consagra lo siguiente: "C..24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código". En armonía con lo anterior el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, que establece las normas generales para motocicletas, señala: "Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo." En observacncia del principio de reserva legal, no podría un acto administrativo de menor jerarquía como esta Resolución establecer otro tipo de sanción a la prevista en la Ley , que para el caso es de multa pecuniaria y no de amonestación o llamado de atención. Por lo cual no se acoge la observación. Adicionalmente es preciso indicar que el proyecto de resolución contempla un periodo de sensibilización y pedagogía a los actores viales motociclistas y a las autoridades, respecto de las disposiciones contenidas en la presente reglamentación.
			Hacemos una solicitud expresa de aclaración en el literal b), para que que se sirvan incluir NOMINALMENTE en dicho texto los INTERCOMUNICADORES cuando citan que: están autorizados los accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres. Puesto que muchas de las autoridades de control envía, desconocen la función de los INTERCOMUNICADORES y manifiestan que no son ni manos libres o los otros accesorios, e incluso hemos evidenciado muchos casos en los que dichas autoridades de control en vía, no solo indican que están prohibidos, sino que se los arrancan y se los votan o se los "decomisan".		x	En relación con la observación presentada, es pertinente señalar que el proyecto de resolución señala que "No podrán portar sistemas móviles de comunicación o teléfonos que se interpongan entre la cabeza y el casco, excepto si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres". En ese orden de ideas, si los dispositivos denominados como "Intercomunicadores" cumplen con la condición de ser equipos auxiliares que permiten tener las manos libres, se encontrarían dentro de lo exceptuado, y por lo tanto, sus usuarios no incurriran en incumplimiento de lo allí reglamentado.
5/11/2020	PEDRO NEL SALINAS HERNÁNDEZ	Secretaria Distrital de Movilidad – Dirección de Normatividad y Conceptos	1. No se establecen las condiciones de uso del Visor cuando los cascos traen este elemento incorporado o de las Gafas cuando son cascos diseñados para ser usados con éstas. Lo anterior, teniendo en cuenta que muchos motociclistas cuando se está transitando usan el casco con el Visor levantado o cuando se trata de aquellos cascos diseñados para ser utilizados con Gafas, estas no están siendo utilizadas o se utilizan por la parte superior del casco.		x	El presente acto administrativo no incluye condiciones mínimas de uso relacionadas con visores, toda vez que el control de las mismas en algunos casos resultaría de difícil verificación en vía por parte de la autoridad, ocasionando interpretaciónes subjetivas e inclusive generando prohibición a buenas practicas como el uso de sistemas como "pinlock" (para algunos visores) o el tránsito con el visor ligeramente abierto para evitar el empañamiento por lluvia o el empañamiento por la exhalación del propio motociclista. De incluir condiciones de uso, estas practicas y otras podrían considerarse estrictamente prohibidas y ser de difícil verificación como se menciona. No obstante reconociendo la importancia del uso del visor y gafas para la seguridad vial del motociclista, se considera que la generación del habito de uso continuo de estos elementos, corresponde a estrategias pedagogicas dirigidas a los motociclistas más no a un aspecto de regulación. proyecto de resolución busca regular condiciones en el uso, y no reglamentar las características técnicas del casco, lo cual está en el ambito de aplicación de la Resolución 1080 de 2019, *"Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares"*.
			2. Se debería establecer en el acto administrativo la transmitancia luminosa del Visor y de las Gafas.		x	La transmitancia luminosa de los visores es una característica técnica que se aborda en la Norma Técnica Colombiana NTC-4533, versión 2017. El objeto de la presente resolución es reglamentar condiciones mínimas de uso de los cascos protectores exigidas para los Motociclistas (conductores y acompañantes), y no condiciones técnicas de los mismos, las cuales fueron establecidas en la Resolución 1080 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte, *"Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares"*.
			3. No se establece que condiciones técnicas deben cumplir los cascos de seguridad.		x	El objeto de la presente resolución es reglamentar condiciones mínimas de uso de los cascos protectores exigidas para los Motociclistas (conductores y acompañantes); respecto de las condiciones técnicas de los cascos de seguridad, es de precisar que las mismas fueron establecidas en la Resolución 1080 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte, *"Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares"*.
			4. No se establecen los requisitos que debe cumplir la placa de la motocicleta que debe ir en el casco (Medidas y tipo de letra).		x	El objeto de la presente resolución es reglamentar condiciones mínimas de uso de los cascos protectores exigidas para los Motociclistas (conductores y acompañantes) en virtud de la facultad reglamentaria establecida en el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT); la facultad reglamentaria para la definición de las condiciones relacionadas con el porte de la placa en el casco, se encuentra establecida en el artículo 96 del CNTT cuya disposición no es objeto de la presente reglamentación.

6/11/2020	CYNTHIA KARINA LOPEZ SANCHEZ	Veeduría de Seguridad y Movilidad del orden nacional	Oponernos a No permitir al conductor y a su acompañante, subsanar dentro de los siguientes 60 minutos , el hecho de no tener el casco o en su defecto que el mismo incumpla normas técnicas, sin perjuicio del comparendo, pero no inmovilización.		X	La presente resolución reglamenta condiciones de Uso, y no las condiciones establecidas en el reglamento técnico de cascos, adoptado mediante Resolución 1080 de 2019. Ahora bien, el incumplimiento de alguna de las 3 condiciones mínimas de uso planteadas será sancionado de conformidad con lo establecido en el literal c del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, o la norma que la adicione, modifique, sustituya. Adicionalmente, en virtud del artículo 94 de la Ley 769 de 2002, la no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.
			Oponernos al régimen sancionatorio de la reglamentación de normas y multas , que no han sido tramitadas en el Congreso de la Republica, es por ello que se sugiere se utilice la figura de falta o amonestación y se recurra a cursos pedagógicos.		X	De conformidad con lo dispuesto en el literal c del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 (CNTT), las conductas de los motociclistas constitutivas de infracciones de tránsito deberán ser sancionadas con la imposición de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes , a la luz de lo codificado en la infracción C24, que literlamente consagra: "C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código". En concordancia con lo establecido en el artículo 94 del CNTT, que señala: ""*Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte (....)*". De acuerdo con lo anterior y en virtud del principio de reserva legal, no podría un acto administrativo de menor jerarquía como esta Resolución establecer otro tipo de sanción a la prevista en la Ley, que para el caso es de multa pecuniaria y no de amonestación o llamado de atención.
			Oponernos al no haber claridad sobre los dispositivos intercomunicadores, manos libres o todos los que permitan no utilizar las manos, debido a que las autoridades de transito usualmente prejuzgan a todo conductor que tenga estos dispositivos con el pretexto de estar escuchando música solo por tenerlos.		X	En relación con la observación presentada, es pertinente indicar que el proyecto de resolución señala que *"No podrán portar sistemas móviles de comunicación o teléfonos que se interpongan entre la cabeza y el casco, excepto si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres".* En ese orden de ideas, si los dispositivos denominados como "Intercomunicadores" cumplen con la condición de ser equipos auxiliares que permiten tener las manos libres, se encontrarían dentro de lo exceptuado, y por lo tanto, sus usuarios no incurririan en incumplimiento de lo allí reglamentado.
			Oponernos a no vincular al acompañante a prohibiciones de estar escuchando música o tener el celular entre su rostro y el casco, debido a que él no es el conductor y no debe ser solidario a responder por lo ordenado en esta resolución.		X	Las disposiciones contenidas en la presente resolución son aplicables tanto para conductores como acompañantes de conformidad con lo establecido en el artículo 94 de la Ley 769 de 2002 (CNTT) que señala: *"Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte (...)". Teniendo en cuenta lo anterior* toda vez que las condiciones mínimas de uso se orientan a generan habitos y comportamientos seguros de los actores viales, en este caso el motociclista y su acompañante, ya que el correcto uso de dicho elemento de protección personal contribuirá a la seguridad vial de ambos, a la disminución de factores de riesgo y a la minimización de las lesiones en caso de que existan.
			Solicitamos adicionar a su Resolución la aclaración que cualquier casco puede ser utilizado no importa su forma o diseño, siempre y cuando cumpla con las normas técnicas de certificación, ya que lo contrario excluiría artesanos que diseñan cascos seguros a la medida.		X	El objeto de la presente resolución es reglamentar condiciones mínimas de uso de los cascos protectores exigidas para los Motociclistas (conductores y acompañantes). Respecto de las condiciones técnicas de los cascos de seguridad, es de precisar que las mismas fueron establecidas en la Resolución 1080 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte, "Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares". Dicha resolución establece en su artículo 3, que "las disposiciones contenidas en la presente resolución son aplicables a los productores, importadores y comercializadores de cascos protectores (....)". Por lo anterior, no se acoge la observación.
			Solicitamos adicionar a su Resolución que cualquier VISOR puede ser utilizado no importa su forma o diseño, siempre y cuando cumpla con las normas técnicas de certificación Y/0 visualización		X	El presente proyecto de resolución no tiene como proposito verificar las condiciones técnicas del visor, las cuales fueron establecidas en la Resolución 1080 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte. Adicionalmente, es importante precisar que no incluye condiciones mínimas de uso relacionadas con visores, toda vez que el control de las mismas en algunos casos resultaría de difícil verificación en vía por parte de la autoridad. No obstante reconociendo la importancia del uso del visor para la seguridad vial del motociclista, se considera que la generación del habito de uso continuo de este elemento, corresponde a estrategias pedagogicas dirigidas a los motociclistas más no a un aspecto de regulación.
			Solicitamos adicionar a su Resolución que la marcación de cascos con sus letras no obedece a un criterio técnico eficiente de seguridad vial, que este dentro de sus facultades, por lo tanto no será exigida la misma		X	El objeto del proyecto de resolución es reglamentar condiciones mínimas de uso de los cascos protectores exigidas para los Motociclistas (conductores y acompañantes) en virtud de la facultad reglamentaria establecida en el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT); la facultad reglamentaria para la definición de las condiciones relacionadas con el porte de la placa en el casco, se encuentra establecida en el artículo 96 del CNTT cuya disposición no es objeto de la presente reglamentación. Como se observa la disposición de marcación de cascos esta contenida en la Ley y jurídicamente no es viable establecer su no exigibilidad en un acto administrativo de menor jerarquía como la presente Resolución. En tal sentido no se acoge la observación.
6/11/2020	DILSON JAVIER VELANDIA ROMERO	Jefe Oficina de Seguridad Vial € - Alcaldia Mayor de Bogotá	Reglamentación numero placa en la parte posterior: Teniendo en cuenta que la Resolución 1080 de 2019 derogó la resolución 1737 de 2004, y esta última se definía el cómo debería estar marcado el casco en la parte posterior: " (....) El casco de seguridad deberá llevar impreso en la parte posterior externa, el número de la placa asignada al vehículo, en letras y números tipo arial, reflectivas, cuyo tamaño será de 3.5 centímetros de alto y un ancho de trazo de un (1) centímetro. (....)" Y dado que en la Resolución 1080 de 2019 no quedo definido, se sugiere que, en el presente proyecto de resolución, se contemple reglamentar por parte del Ministerio de Transporte las condiciones en las cuales se debe marcar el casco en la parte posterior, y de esta manera cumplir lo estipulado en el artículo 96 del Código Nacional de Tránsito: "(....) El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.		X	El objeto de proyecto de resolución es reglamentar condiciones mínimas de uso de los cascos protectores exigidas para los Motociclistas (conductores y acompañantes), en virtud de la facultad reglamentaria establecida en el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT); la facultad reglamentaria para la definición de las condiciones relacionadas con el porte de la placa en el casco, se encuentra establecida en el artículo 96 del CNTT cuya disposición no es objeto de la presente reglamentación. En tal sentido no se acoge la observación.
			Servidores públicos: Si bien el artículo 2, menciona el ámbito de aplicación de la resolución aplica parte todo el territorio nacional para el tránsito de conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos. Y que se entiende que este articulado cobija a funcionarios públicos que desempeñan funciones en motocicleta. Se debería incluir un texto donde se establece que estas condiciones mínimas también aplican a los motociclistas pertenecientes a la fuerza pública y especialmente cuando se encuentren en servicio. A manera de ejemplo se relaciona el artículo 96 del Código Nacional de Tránsito, en donde se hace alusión a una excepción a la fuerza pública.		X	No se acoge la observación ya que el artículo 94 de la Ley 769 de 2002 -CNTT, estableció sin excepción alguna o tratamiento diferenciado que todos *"(...) Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte (....)".* Ahora bien, frente a la excepción a la que hace referencia el ciudadadno, plasmada en el artículo 96 del CNTT, es importante mencionar que la misma no excluye a la fuerza pública del cumplimiento de una disposicion establecida en la Ley, sino que da un lineamiento particular para el cumplimiento de esta disposición, en lo que refiere al porte de la placa del vehículo en que se transite.
			Saber la medida exacta de su cabeza: Teniendo en cuanta que el proyecto de resolución establece las condiciones mínimas para el uso del casco de motocicletas, se sugiere colocar un articulado con las condiciones para conocer la talla correcta del casco.		X	Las disposiciones contenidas en el presente proyecto de resolución están orientadas a determinar las Condiciones Mínimas de Uso del casco protector. El tema abordado por el ciudadano no corresponde al alcance de este proyecto de resolución, ya que corresponde a acciones encaminadas para la correcta selección del casco protector. Aspecto viable a incororpar en los procesos de sensibilización e información dirigidos a la ciudadanía y autoridades, los cuales Agencia Nacional de Seguridad Vial ya viene efectuando para generar habitos y comportamientos seguros del actor vial Motociclista. En el siguiente link de consulta algunas de dichas actividades: https://www.youtube.com/watch?v=v1qVbsq8HqE
			Estado del casco: Si bien el casco debe cumplir lo estipulado en la NTC 4533 y Resolución 1080 del Ministerio del Transporte, éste con el uso y el tiempo sufre deterioro. Por lo tanto, se sugiere incluir un articulado donde se indique las condiciones del casco en la cuales no se debe transitar, por ejemplo: • Cuando el casco ya no cuenta con un sistema acolchado • Cuando la coraza presenta fisuras • Cuando la horma de casco presenta hundimiento • Cuando no se cuenta un sistema de retención • Cuando no se cuenta con visor o este se encuentre en mal estado sea roto o dificulte la visualización por el estado el del mismo. • Entre otros		X	El presente proyecto de resolución tiene como objeto establecer condiciones mínimas de uso del casco por parte de los motociclistas (conductor y/o acompañante), sin incluir aspectos relacionados con sus condiciones técnicas, establecidas ya en la Resolución 1080 de 2019; *así mismo en el artículo 4 del proyecto de resolución,* se incluyen condiciones mínimas de uso por parte del Motociclista, como la relacionada con: *" (....) La cabeza del motociclista (conductor y/o acompañante) debe estar totalmente inmersa en el casco y el sistema de retención debe estar asegurado por debajo de la mandíbula inferior, sin correas rotas, ni broches partidos e incompletos"*, teniendo en cuenta que el correcto uso de este componente permite mantener el casco en la posición correcta en caso de ocurrencia de un accidente. Los demás aspectos mencionados en la osbervación, trascienden el objeto del presente acto administrativo por ser relativos al estado y la vida util del casco y no del comportamiento y los habitos seguros por parte del Motociclista (Conductor y/o acompañante).
8/11/2020	FERNANDO ALFREDO PÉREZ ALARCÓN - Abogado	Secretaria Distrital de Movilidad	1. Las piezas que integran un casco son más, por lo que en el artículo "definiciones", debe ampliarse: - Pantalla o visera. - Calota exterior. - Sistema de ventilación. - Sistema de refrigeración. - Calota interior. - Forro interior. - Anilla de cierre. - Pinlock. - Entre otros.		X	Las definiciones son citadas de la NTC 4533 Versión 2017, y se han incluido en el proyecto de resolución solamente aquellas relacionadas con las condiciones mínimas de uso establecidas para los Motociclistas. En tal sentido no se acoge la observación de ampliación de las definiciones, teniendo en cuenta que las enlistadas por el ciudadano y las demás relacionadas con elementos del casco, se encuentran establecidas en la precitada NTC, base técnica de la Resolución 1080 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte, *"Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares".*
			2. Si fuese posible, especificar qué tipo de cascos no se consideran aptos o certificados para la conducción en vehículo tipo motocicleta.		X	El objeto de la presente resolución es reglamentar condiciones mínimas de uso de los cascos protectores exigidas para los Motociclistas (conductores y acompañantes). Respecto de las condiciones técnicas de los cascos de seguridad y especificamente lo relacionado con el procedimiento de evaluación de la conformidad, fueron establecidos en la Resolución 1080 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte, *"Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares".* Teniendo en cuenta lo anterior, no se acoge la observación.
			3. Fuera de la normativa NTC, falta señalar la reglamentación internacional con la cual se homologan los cascos en Colombia o por los cuales se certifican.		X	El objeto de la presente resolución es reglamentar condiciones mínimas de uso de los cascos protectores exigidas para los Motociclistas (conductores y acompañantes). Respecto de las condiciones técnicas de los cascos de seguridad y especificamente lo relacionado con las equivalencias, fueron establecidos en la Resolución 1080 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte, *"Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares". Teniendo en cuenta lo anterior, no se acoge la observación".* Teniendo en cuenta lo anterior, no se acoge la observación.
			4. Identificación de la placa de la moto en el casco: debe especificarse la fuente, el tamaño y color o colores por los cuales deba someterse dicha identificación, papel y reflectivo a utilizar.		X	El objeto del proyecto de resolución es reglamentar condiciones mínimas de uso de los cascos protectores exigidas para los Motociclistas (conductores y acompañantes) en virtud de la facultad reglamentaria establecida en el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT); la facultad reglamentaria para la definición de las condiciones relacionadas con el porte de la placa en el casco, se encuentra establecida en el artículo 96 del CNTT cuya disposición no es objeto de la presente reglamentación. En tal sentido no se acoge la observación.
			5. Indicar el modo de uso correcto del casco, como debe asegurarse, como no se considera un uso correcto, si debe ir siempre con el visor abajo.		X	El presente proyecto de resolución tiene como objeto establecer condiciones mínimas de uso del casco por parte de los motociclistas (conductor y/o acompañante), sin incluir aspectos relacionados con sus condiciones técnicas, establecidas ya en la Resolución 1080 de 2019; así mismo en el artículo 4 del proyecto de resolución, se incluyen condiciones mínimas de uso por parte del Motociclista, como la relacionada con: *" (....) La cabeza del motociclista (conductor y/o acompañante) debe estar totalmente inmersa en el casco y el sistema de retención debe estar asegurado por debajo de la mandíbula inferior, sin correas rotas, ni broches partidos e incompletos"*, teniendo en cuenta que el correcto uso de este componente permite mantener el casco en la posición correcta en caso de ocurrencia de un accidente. Frente a las condiciones de uso del visor es importante precisar que el proyecto de resolución no incluye condiciones mínimas de uso relacionadas con visores, toda vez que el control de las mismas en algunos casos resultaría de difícil verificación en vía por parte de la autoridad. No obstante reconociendo la importancia del uso del visor para la seguridad vial del motociclista, se considera que la generación del habito de uso continuo de este elemento, corresponde a estrategias pedagogicas dirigidas a los motociclistas más no a un aspecto de regulación. En consideración de lo anterior, no se acoge la observación.
			6. Especificar si se permite o no la visera en tonos oscuros.		X	El presente proyecto de resolución no tiene como proposito verificar las condiciones técnicas del visor, las cuales fueron establecidas en la Resolución 1080 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte. Adicionalmente, es importante precisar que no incluye condiciones mínimas de uso relacionadas con visores, toda vez que el control de las mismas en algunos casos resultaría de difícil verificación en vía por parte de la autoridad. No obstante reconociendo la importancia del uso del visor para la seguridad vial del motociclista, se considera que la generación del habito de uso continuo de este elemento, corresponde a estrategias pedagogicas dirigidas a los motociclistas más no a un aspecto de regulación. En consideración de lo anterior, no se acoge la observación.

Aprobado por

MARIA DEL PILAR URIBE PONTON
Coordinadora del Grupo de Regulación
Ministerio de Transporte

Fecha

Revisó:

ANGELICA MARÍA AVENDAÑO ORTEGÓN
Jefe Oficina Jurídica Agencia Nacional de Seguridad Vial

MARÍA ISABEL RODRIGUEZ VARGAS
Directora Comportamiento Agencia Nacional de Seguridad Vial

Proyectó:
Jorge Riveros Rodriguez, Dirección de Comportamiento ANSV
Giovanny Aldana Tovar, Dirección de Comportamiento ANSV
Natalia Cogollo Uyabán, Oficina Asesora Jurídica ANSV
Mauricio Galeano, Dirección de Infraestructura y Vehículos ANSV
Pedro Rodriguez Cardenas, Viceministerio de Transporte