

| Observaciones Proyecto de Resolución "Por la cual se fijan los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales para el transporte de carga divisible por las vías" | | | | | | | |
|---|------------|--|-------------------------|-----------------|---|----------|-------------|
| No | FECHA | NOMBRE | ENTIDAD | ARTÍCULO/PÁGINA | OBSERVACIÓN | ACEPTADA | NO ACEPTADA |
| 10 | 16/09/2021 | Jesús Andrés Rojas Santana Director Ejecutivo | ANDI, Comité de Llantas | | La existencia de llantas que sirven para ser usadas en las vías y otras que son para fuera de carretera – OTR, tienen una razón que va más allá del daño del pavimento, las primeras en la mayoría de países cuentan con reglamentos técnicos, que incluso en algunos casos incorpora estándares internacionales como los de UNECE, los cuales también están en proceso de ser incluidos en las normas colombianas. La razón de esto, es brindarle mayor confianza al consumidor en términos de seguridad vial, además esas llantas están diseñadas para que puedan ser manipuladas en velocidades acordes con lo que un vehículo puede andar en una carretera. | | X |
| 12 | 16/09/2021 | Claudia Ximena Calero, Preidente | ASOCAÑA | 4 | <p>Actualmente en el país no existe reglamento técnico que determine de conformidad con lo establecido en el Decreto 1595 de 2015 las características técnicas de producto de los sistemas contenidos en los numerales 9.1, 9.2, 9.3 y 9.5, por lo consideramos que previamente se debe adelantar las mesas técnicas con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que se determinen los criterios mínimos que deben tener estos dispositivos antes de que se haga exigible legalmente, un requisito que actualmente además de carecer de soporte, no cuente con un análisis de impacto normativo para su inclusión a la normatividad colombiana. Consultadas las marcas proveedoras de estos vehículos al país, actualmente no existe ningún producto (vehículo) que cuente con este sistema debidamente acreditado que permita garantizar su seguridad en la peración, por lo que eventualmente podría considerarse como un obstáculo técnico al comercio y a la operación del sector.</p> <p>Frente a estos requisitos insistimos en una mesa técnica de la mano del Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio Industria y Turismo y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para efectos de que se adelante el respectivo estudio sobre el tema y en esta línea se avance en la elaboración de un Reglamento Técnico al respecto.</p> <p>En relación con el sistema de pesaje a bordo, consultado con algunos proveedores el valor de las celdas que se deben instalar encontramos precios exorbitantes (90 millones y el mas económico de 30 millones), precios que harían inviable la instalación de este dispositivo.</p> | | X |
| 13 | 16/09/2021 | Claudia Ximena Calero, Preidente | ASOCAÑA | 4 | <p>Frente a este requisito solicitamos consultar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para efectos de que pueda informar a su cartera si este sistema se encuentra dentro del cronograma de trabajo para ser incluido dentro de la normatividad técnica que se encuentra trabajando y en este sentido, se adelante el respectivo estudio sobre el tema y se avance en la elaboración de un Reglamento Técnico al respecto, para que de esta manera se pueda dar garantía sobre sus características, funcionamiento, etiquetado, pruebas para acreditar la conformidad de producto, entre otras. De generarse una obligación anterior a la establecida en el Reglamento Técnico que se encuentra trabajando la ANSV, se establecería un obstáculo técnico al sector azucarero a quien se le exigiría de manera previa una característica técnica de vehículo previa a la determinada a los demás sectores, sin que medie un estudio técnico que lo soporte o se haya incluido en su momento dentro del análisis de Impacto Normativo respectivo. En relación con la suspensión neumática, este sistema limitaría la actividad de los equipos, dado que por su vocación agrícola se ven enfrentados a situaciones de rebote de piedras y leños entre otras, que ocasionaría un estallido en las bombonas.</p> | | X |

| nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga y se dictan otras | |
|--|--|
| ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN | |
| <p>El artículo 120 de la Ley 1955 de 2019 señala que el INVIAS otorgará permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga. Agrega que tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga, siempre y cuando se cuente con estudios técnicos determinen su viabilidad, y por ende se pueda soportar la exigencia de condiciones técnicas en estudios. No obstante, en la resolución se aclara que los vehículos que circulen con llanta agrícola, el límite de velocidad de circulación será determinado por el índice de velocidad de la llanta declarado por el solicitante y señalado en el permiso, esto con el fin de propiciar la seguridad vial, y en todo caso, no podrá sobrepasar el límite de velocidad de operación de la ruta o corredor.</p> | |
| <p>Según el artículo 27 de la Ley 769 de 2002 todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas que propendan por la seguridad. De conformidad con el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito Acorde con el literal e del artículo 2 de la Ley 105 de 1993 y el inciso 5 del artículo 1 de la Ley 769 de 2002 modificado por la Ley 1383 de 2010, la seguridad de los usuarios se constituye en un principio rector del Código Nacional de Tránsito y en una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. Este Ministerio, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, según el cual corresponde a las autoridades de tránsito velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y en las privadas abiertas al público, tiene competencias de carácter regulatorio y puede mediante acto administrativo ordenar el uso de elementos de seguridad activa o pasiva en los vehículos. Se precisa que un reglamento técnico es un documento en el que se establecen las características de un producto o los procesos y métodos de producción con ellas relacionados, con inclusión de las disposiciones administrativas aplicables y cuya observancia es obligatoria; también puede incluir disposiciones en materia de terminología, símbolos, embalaje, marcado o etiquetado aplicables a un producto, proceso o método de producción o tratar exclusivamente de ellas. Es decir, los reglamentos técnicos son exigibles frente a la determinación de las condiciones de desempeño y evaluación de la conformidad. No obstante, ello no impide que el Ministerio exija elementos de seguridad activa y pasiva, en ejercicio de las competencias y normas antes citadas.</p> | |
| <p>Según el artículo 27 de la Ley 769 de 2002 todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas que propendan por la seguridad. De conformidad con el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito Acorde con el literal e del artículo 2 de la Ley 105 de 1993 y el inciso 5 del artículo 1 de la Ley 769 de 2002 modificado por la Ley 1383 de 2010, la seguridad de los usuarios se constituye en un principio rector del Código Nacional de Tránsito y en una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. Este Ministerio, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, según el cual corresponde a las autoridades de tránsito velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y en las privadas abiertas al público, tiene competencias de carácter regulatorio y puede mediante acto administrativo ordenar el uso de elementos de seguridad activa o pasiva en los vehículos. Se precisa que un reglamento técnico es un documento en el que se establecen las características de un producto o los procesos y métodos de producción con ellas relacionados, con inclusión de las disposiciones administrativas aplicables y cuya observancia es obligatoria; también puede incluir disposiciones en materia de terminología, símbolos, embalaje, marcado o etiquetado aplicables a un producto, proceso o método de producción o tratar exclusivamente de ellas. Es decir, los reglamentos técnicos son exigibles frente a la determinación de las condiciones de desempeño y evaluación de la conformidad. No obstante, ello no impide que el Ministerio exija elementos de seguridad activa y pasiva, en ejercicio de las competencias y normas antes citadas.</p> | |

REVISAR ANSV

Si la resolución va a permitir el uso de llantas agrícolas por el periodo establecido y luego excepto en el vehículo de tracción, se debe tener en cuenta que el uso de solo llantas agrícolas o en combinación con las del vehículo de tracción se convierte en un factor de riesgo de siniestro, razón por la cual se deben establecer protocolos estrictos de inspección y control, tanto por parte de la autoridades como de la misma empresa operadora del vehículo.

REVISAR ANSV

La ANSV considera que el análisis de la observación es adecuado, toda vez que los VCC son vehículos de configuración especial que requieren disposiciones adicionales de seguridad, de manera que se puede establecer el equipamiento de sistemas de seguridad previo al desarrollo del Análisis de Impacto Normativo y probable proyecto de reglamento técnico correspondiente. El equipamiento en este punto no está requiriendo especificaciones técnicas y requisitos de desempeño. Cabe mencionar que este equipamiento no se convierten en un requerimiento a un sector en especial y por lo tanto no se considerará un obstáculo técnico al comercio. Cualquier sector que requiera utilizar este tipo de vehículos también deberá solicitar el permiso y cumplir con el equipamiento requerido.

PENDIENTE REVISAR CON LA ANSV

Con relación a la primera parte, se considera que el análisis de la observación es adecuado en el mismo marco de la observación anterior. En todo caso la ANSV viene trabajando en una política de seguridad vehicular fundamentada en armonización y adopción de estándares internacionales. Con respecto al equipamiento de una suspensión neumática, más allá de su desempeño y operación en el sistema de suspensión de un vehículo de estas configuraciones, consideramos que también se debe consultar con Invia para evaluar lo relacionado con la afectación a la infraestructura si los vehículos no llegan a equiparla.

